

БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

№ 7 (19), июль 2006 г.



БЮЛЛЕТЕНЬ
КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

СОДЕРЖАНИЕ

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

Рег.№ 21719
от 16.08.05

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

Главный редактор:
Клейн Александр
Владимирович

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

КЛУБ
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Исполнительный
Вице-президент Клуба:
Гвоздев Сергей
Валентинович

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

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

ОБЗОР НОВОСТЕЙ	3
Новости отечественного авиастроения	3
Новости мирового авиастроения	39
ОБЗОР ПРЕССЫ	49
ИНТЕРВЬЮ	82
СТРАТЕГИЯ И КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ	88
ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ	92
МАТЕРИАЛЫ КЛУБА	96

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

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

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

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА НА БЮЛЛЕТЕНЬ

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

подробности
на **95**
стр.



ВТОРОЙ ВСЕРОССИЙСКИЙ ФОРУМ БУХГАЛТЕРОВ ПРЕДПРИЯТИЙ АВИАСТРОЕНИЯ

28-29 сентября 2006 года в Москве, в отеле "Золотое кольцо", состоится Второй Всероссийский форум бухгалтеров авиастроительных предприятий. Приглашаем вас принять участие в форуме.

подробности
на **98**
стр.

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Росси будет экспортировать оружие за рубли	3	Даешь легкий ударный!	12
Министр обороны против объединения производителей авиадвигателей	3	В ЗАО "Авиастар-СП" подведены итоги работы в июне 2006 года	12
Объем производства гражданской авиатехники в РФ в 1-м полугодии вырос на 7,4%	3	Eclipse Aviation перелетает из Воронежа в Ульяновск	13
Сенаторы поручили Счетной палате проверить целевое использование средств федерального бюджета, выделенных на господдержку авиапромышленности	4	"Соколята" рвутся в небо	13
Отставка титановых королей	4	Воздушная механика	14
Авиапром готовится к глобальной конкуренции	5	ДАЛ продолжают судиться	14
Заказы на российские системы ПВО составляют \$3,5 млрд	5	ОАО "Ильюшин Финанс Ко" заказало на ульяновском "Авиастар-СП" 13 лайнеров Ту-204	15
Министр обороны РФ Сергей Иванов высоко оценил конкурентоспособность самолетов Ан-124 "Руслан" в ходе визита на ЗАО "Авиастар-СП"	6	Первый серийный Су-34, изготовленный для ВВС России, выкатят на заводскую площадку НАПО им. В.П.Чкалова	15
ФЛК добавит Ту-204 "сотню"	6	Объем заказов на гражданскую авиатехнику компании "Сухой" в 2005 году стал сопоставим с продажами боевых самолетов	15
Россия будет поставлять истребители МиГ-31 своим заказчикам на Ближнем Востоке	7	AiRUnion намерен приобрести 30 самолетов "Суперджет-100"	16
В ближайшие годы российские авиакомпании смогут приобрести 32 Ан-140-100 – соглашение между участниками российско-украинского проекта подписано в Лондоне	7	УОМЗ поставит крупную партию оптических систем в Германию	16
Один из трех самолетов Як-130 полетит в Фарнборо?	7	ОАО "Ильюшин Финанс Ко." и ЗАО "Авиастар СП" подписали договор об организации поставок 30 воздушных судов семейства Ту-204	16
Гора оружия	8	УОМЗ увеличит выпуск гражданской техники	17
Программа восстановления	8	"Ильюшин Финанс" купил 30 Ил-114	17
Новое оперение для "Грачей"	8	Набор высоты	17
"Авиаэкспорт" поддерживает создание Объединенной авиастроительной корпорации	9	МиГ-АТ становится более российским	18
Большая семья Ту-204	9	Крупнейшему производителю титана предъявлены налоговые претензии	18
Боевой самолет пятого поколения поднимется в воздух в 2009 году	10	Председатель Счетной палаты РФ Сергей Степашин обсудил с руководством ЗАО "Авиастар-СП" вопросы выделения и расходования бюджетных средств	18
"Авиакор" поставит авиакомпании "Якутия" семь Ан-140	10	ОАО "Ильюшин Финанс Ко" и ОАО "Авиакор-авиационный завод" подпишут генеральное соглашение о поставке самолетов Ан-140-100	18
В ЗАО "Авиастар-СП" завершена программа летных сертификационных испытаний самолета Ту-204-120СЕ по нормам JAR-25	10	Приморский завод "Прогресс" приступил к выпуску спортивно-тренировочного самолета Як-54	19
Имя вместо самолета	11	Госзаказ для предприятий ОПК Ульяновской области в 2007 году будет увеличен в 2,4 раза	19
Министр обороны РФ Сергей Иванов исключил возможность пересмотра контракта с венесуэлой о поставках боевых самолетов и вертолетов	11	Новый салон для Як-40 от KVAND	19
НПК поддержит европейскую авиапромышленность	12	"ВСМПО-Ависма" собирается в Индию	19

ОБЗОР НОВОСТЕЙ

за июль 2006 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

РОССИЯ БУДЕТ ЭКСПОРТИРОВАТЬ ОРУЖИЕ ЗА РУБЛИ

- Практически все контракты по поставкам вооружения за рубеж становятся убыточными, - заявил вице-премьер, министр обороны России Сергей Иванов. На совещании в Кремле министр рассказал президенту о своих поездках по оборонным предприятиям. Оружейники жаловались министру, что контракты заключаются в дешевеющих долларах, а комплектующие покупаются за рубли.

- Я рекомендовал заключать контракты в рублях, - доложил Сергей Иванов.

Весной, выступая с ежегодным Посланием, президент советовал правительству организовать торговлю нефтью за рубли. Мол, это подстегнет спрос за границей на российскую валюту, ставшую недавно конвертируемой. Сделать рубль уважаемым в мире

можно теперь еще и с помощью продаж оружия. Путин Иванову на его "рублевую" инициативу только согласно кивнул. А министр здравоохранения Михаил Зурабов порадовал президента тем, что с 1 октября зарплаты у бюджетников вырастут на 11%.

- Реальные доходы населения растут, как и зарплаты, - это хорошо, - заметил президент и тут же напомнил министру экономики Герману Грефу о проблеме укрепления рубля: - Из-за этого у нас увеличивается объем импорта, - сказал Путин, - а нашим производителям конкурировать с дешевеющими заграничными товарами становится все труднее.

*источник: газета "Комсомольская правда"
25.07.06*

МИНИСТР ОБОРОНЫ ПРОТИВ ОБЪЕДИНЕНИЯ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ АВИАДВИГАТЕЛЕЙ

Вице-премьер, министр обороны РФ Сергей Иванов высказался против объединения в холдинг российских предприятий, производящих авиационные двигатели. Вчера на совещании у президента Владимира Путина господин Иванов подчеркнул, что объединение таких предприятий может привести "к опасным, удручающим последствиям". Министр напомнил, что в России уже принято решение о создании объединенной авиастроительной корпорации. "Но в сфере двигателей должна быть конкуренция", - сказал он. Как рассказывал б, весной этого года дочерняя структура "Рособоронэкспорта" - корпорация "Оборонпром" направила в военно-промышленную комиссию при правительстве проект создания хол-

динга, объединяющего производителей двигателей для боевых самолетов и вертолетов. В холдинг предлагалось включить ОАО "Московское машиностроительное предприятие имени Чернышева", ФГУП "Московское машиностроительное производственное предприятие "Салют", ФГУП "Завод имени Климова" (Санкт-Петербург) и ОАО "Уфимское моторостроительное производственное объединение". Эти предприятия в настоящее время выполняют заключенные "Рособоронэкспортом" экспортные военнотехнические контракты на сумму около \$3 млрд.

*источник: газета "Коммерсантъ"
25.07.06*

ОБЪЕМ ПРОИЗВОДСТВА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАТЕХНИКИ В РФ В 1-М ПОЛУГОДИИ ВЫРОС НА 7,4%

Объем производства гражданской авиатехники в РФ в 1-м полугодии вырос на 7,4%.

"Прирост выпуска гражданской продукции в январе-июне обеспечен ростом производства гражданской авиационной техники, в том числе вертолетов, авиационных двигателей и агрегатов для гражданских самолетов", - сообщили ИТАР-ТАСС в пресс-службе Минпромэнерго России.

В частности, в январе-июне текущего года в РФ было произведено 32 вертолета (10 Ми-17 разных модификаций, 14 Ми-8 разных модификаций, 5 Ми-

172, 3 Ка-32). За первое полугодие 2005 г. в РФ было произведено 19 вертолетов.

В январе-июне текущего года в России было изготовлено 7 самолетов, в том числе 1 Ил-96-300, 5 М101Т "Гжель" и 1 СМ-92. В сообщении отмечается, что рост производства (на предприятиях "Салют", "Иркут", УААЗ, КВЗ) обеспечен в основном реализацией экспортных контрактов.

*источник: АРМС-ТАСС
27.07.06*

СЕНАТОРЫ ПОРУЧИЛИ СЧЕТНОЙ ПАЛАТЕ ПРОВЕРИТЬ ЦЕЛЕВОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СРЕДСТВ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА, ВЫДЕЛЕННЫХ НА ГОСПОДДЕРЖКУ АВИАПРОМЫШЛЕННОСТИ

Сенаторы поручили Счетной палате проверить целевое использование средств федерального бюджета, выделенных на государственную поддержку авиапромышленности. На заседании Совета Федерации сегодня было принято постановление "О мерах по обеспечению безопасности полетов и повышению конкурентоспособности гражданской авиации РФ". В документе отмечается, что в последние годы в гражданской авиации России сложилась кризисная ситуация, вызванная систематической нехваткой конкурентоспособной авиационной техники.

Дело в том, что имеющийся в распоряжении авиакомпаний парк воздушных судов отечественного производства уже давно эксплуатируется и ежегодно сокращается без надлежащего восполнения. Действующие таможенные пошлины на ввоз воздушных судов иностранного производства делают их импорт экономически невыгодным. Именно поэтому приобретает авиационная техника, произведенная 15 и даже 25 лет назад. Все это создает серьезную угрозу безопасности авиаперевозок, перспективам развития авиационно-транспортной инфраструктуры, а также способствует потере рынков российскими авиакомпаниями и стимулирует экспансию со стороны иностранных авиакомпаний на внутреннем рынке авиаперевозок.

Совет Федерации считает необходимым осуществить скорейшую реализацию комплекса мер по выводу гражданской авиации страны из затаянного

кризиса. Члены СФ считают, что ряд трагических событий, произошедших в гражданской авиации в последнее время, свидетельствует о необходимости наведения порядка и в сфере контроля за техническим состоянием воздушных судов. Сенаторы также отметили, что сокращение объемов государственного финансирования не создает предпосылок для развития отечественного авиастроения.

В связи с этим Совет Федерации рекомендовал Правительству России разработать и представить комплексную программу мер по повышению конкурентоспособности гражданской авиации, российских авиакомпаний, а также стимулированию закупок авиационной техники отечественного производства и улучшению ее качества.

Сенаторы также обратили внимание на необходимость разработки комплекса мер, направленных на создание национальной системы технологической безопасности, контроля и сертификации рынка запасных частей. Они считают необходимым создание общероссийской системы послепродажного обслуживания авиационной техники. Кроме этого сенаторы совместно с Государственной Думой собираются подготовить закон "Об аэропортах и аэропортовой деятельности", установив в нем особенности правового регулирования деятельности объектов аэропортовой инфраструктуры.

*источник: сайт "ФКновости"
14.07.06*

ОТСТАВКА ТИТАНОВЫХ КОРОЛЕЙ

"Рособоронэкспорт" намерен взять "ВСМПО-Ависма" под полный контроль. Это стало неожиданностью для рынка - совсем недавно государство претендовало всего лишь на блокпакет.

Глава ФГУП "Рособоронэкспорт" Сергей Чемезов заявил, что переговоры о покупке контрольного пакета акций крупнейшего производителя титана - ОАО "ВСМПО-Ависма" - практически завершены. В настоящее время около 60% компании в равных долях контролируют основные владельцы Вячеслав Брешт и Владислав Тетюхин, а еще 13,4% "спорных акций" принадлежит инвестфондам, в интересах которых в 2005 г. их приобрела у "Реновы" ИК "Ренессанс капитал". Между тем информированный источник сообщил "Бизнесу", что в последнее время сами владельцы "ВСМПО-Ависма" начали активно сбывать акции на фоне череды судебных разбирательств, затеянных бывшим совладельцем компании - "Реновой". По данным источника, сейчас те самые "спорные" 13,4% уже выкуплены структурами "Рособоронэкспорта" (по закону ФГУП не имеет права делать такие покупки на свой баланс, поэтому в подобных случаях задействуются некие дочерние образования), а Брешт уже дал согласие на продажу своей доли. Все тот же источник предрекает "досрочный выход на пенсию" обоим совладельцам. "Они оба уже в приличном возрасте, чтобы начинать какое-то новое дело, - отмечает источник. - И даже несмотря на явно заниженную премию за выкупаемые доли (по \$200-300 млн каждому), они будут довольно обеспеченными пенсионерами".

Кстати, межрегиональная инспекция ФНС по крупнейшим налогоплательщикам предъявила "ВСМПО-Ависма" претензии по налогу на прибыль за 2005 год в размере 2 млрд руб. недоимок и 450 млн руб. штрафа. С учетом этого государство постарается максимально снизить цену за выкупаемый контрольный пакет. "Речь идет о полной продаже всей компании, и сейчас будет покупаться пакет 51-57%", - убежден начальник аналитического отдела "PRADO Банкир и консультант" Дмитрий Баранов. На сегодняшний день, по различным оценкам, рыночная стоимость такого пакета составляет чуть менее \$2 млрд. И это вовсе не предел. Ранее Чемезов заявлял, что "Рособоронэкспорт" в качестве акционера компании намерен участвовать в создании совместного предприятия с американской компанией Boeing. И если эти планы будут реализованы, капитализация государственной компании может возрасти. При этом следующим шагом государства, по мнению Игоря Васильева из ИК "Файненшл Бридж", может стать создание на базе "Рособоронэкспорта" металлургического холдинга, в который будут переданы пакеты акций предприятий специальной металлургии. "Возможно, это будут предприятия сырьевого обеспечения авиакосмических и оборонных предприятий, среди которых могут быть производители вольфрама, молибдена и других редких, но стратегически важных металлов для оборонного комплекса", - рассуждает аналитик ИК "Солид" Игорь Нуждин.

*источник: газета "Бизнес"
18.07.06*

АВИАПРОМ ГОТОВИТСЯ К ГЛОБАЛЬНОЙ КОНКУРЕНЦИИ

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) до конца года внесет в Госдуму несколько законопроектов, которые должны облегчить жизнь отечественным авиазаводам.

В редакции "Гудка" прошло заседание "круглого стола" "Конкурентные перспективы российского авиапрома". Открывая его, заместитель главы Федерального агентства по промышленности (Роспром) Александр Рыбас отметил, что государственные органы власти уже сформулировали стратегическую программу развития отрасли. Ее реализация будет зависеть от того, насколько предприятия авиапрома и авиаперевозчики смогут использовать свой нынешний потенциал.

По словам вице-президента создаваемой ОАК Василия Прутковского, новая корпорация будет настаивать на снижении налога на землю под авиастроительными предприятиями. Она собирается также добиваться снижения ставок лизинговых платежей и отмены НДС при покупке российскими авиакомпаниями отечественной авиатехники.

Однако Василий Прутковский напомнил, что процесс создания корпорации находится на начальной стадии. Поэтому пока он может говорить об инициативах лишь как представитель промежуточной структуры - Объединенного авиастроительного консорциума. "Законопроект о снижении земельного налога станет первой законодательной инициативой корпорации сразу после ее юридической регистрации. Что касается обнуления НДС и либерализации лизинговых платежей, то этот разговор станет более предметным после окончания переговоров об условиях вступления России в ВТО", - заявил он.

Представители авиастроительных предприятий, присутствовавшие на заседании, считают, что этих мер все же недостаточно для развития отрасли и ее конкурентоспособности. Правительству следует обратить внимание на решение "точечных" проблем авиапрома. Это не менее важно, чем подготовка стратегических программ и проектов. В частности, директор самарского авиастроительного предприятия "Авиакор" Сергей Лихарев напомнил, что российскому авиапрому не хватает внимания государства. По его мнению, внимание требуется не столько авиазаводам, которые при наличии заказов выплывут сами. "Важнейший вопрос - поддержка эксплуатантов воздушного транспорта. Например, мы первый раз за 10 лет выводим на рынок новый самолет российского производства - Ан-140. Авиакомпания "Якутия", которая будет его эксплуатировать, просила у государства только одного - расширить на эту сделку действие постановления №446, которое определяет порядок авиализинга. Но из всех ведомств только Минтранс поддержал это предложение", - сказал Сергей Лихарев. Поддержав идею о снижении нало-

гов авиастроительных предприятий, глава "Авиакора" отметил, что сделать это надо как можно быстрее. "Не может заводской аэропорт платить налог на землю точно так же, как его платят коммерческие ларьки. Мы посчитали, что если бы мы сейчас платили налог на землю на нашем заводском аэродроме по полной ставке (без региональных скидок), у нас каждый день были бы убытки, равные фонду заработной платы. Причем с этого аэродрома нельзя в принципе получать коммерческую выгоду. Его проще закрыть вместе с заводом", - подчеркнул он. По мнению Сергея Лихарева, большинство подобных проблем можно решить. И нужна лишь добрая воля чиновников, регулирующих отрасль.

Но Александр Рыбас не согласился с мнением Сергея Лихарева о том, что концентрация усилий на решении текущих проблем даст авиапрому больше, чем реализация "туманных стратегических программ". "Отрасли не сохранить конкурентоспособность без активного выхода на мировые рынки - российский рынок авиаперевозок занимает 4-7% мирового, и нашему авиапрому не выжить, работая только на внутренний спрос", - отметил представитель Роспрома. Поэтому, сказал Александр Рыбас, государство оказало максимально возможную поддержку разработке самолетов, имеющих экспортные перспективы, - регионального RRJ компании "Гражданские самолеты Сухого" и среднемагистрального лайнера МС-21. С этими моделями можно выходить не только на традиционные для России рынки стран "третьего мира", но и в Европу и Северную Америку.

Генеральный директор Союза авиационного двигателестроения Виктор Чуйко отметил, что рудные перспективы, обозначенные Александром Рыбасом, могут осуществиться лишь в одном случае: когда создаваемая ОАК получит федеральную программу инвестиций в авиапром. Без нее, сказал он, ни о какой конкурентоспособности говорить не придется. "Мы уже 20 лет не закладываем ни одного самолета. С 1999 года на все новые разработки в двигателестроении было выделено 3 млрд руб. А только одна General Electric в год расходует \$1 млрд на эти цели", - сказал Виктор Чуйко. Он добавил, что сейчас нужно форсировать формирование ОАК, потому что "вместо корпорации у нас есть только комитет по ее созданию".

Василий Прутковский согласился с Виктором Чуйко. Но, по его словам, есть объяснение ситуации с задержкой создания ОАК. "Очень трудно в существующей бюрократической процедуре совместить межведомственные интересы. Например, ОАК смотрит на таможенную как на инструмент промышленной политики, а Минфин - как на фискальный инструмент пополнения казны".

*источник: газета "Гудок"
10.07.06*

ЗАКАЗЫ НА РОССИЙСКИЕ СИСТЕМЫ ПВО СОСТАВЛЯЮТ \$3,5 МЛРД

Портфель заказов Рособоронэкспорта на системы ПВО составляет около \$3,5 млрд., сообщил заместитель директора Рособоронэкспорта Иван Гончаренко. По его словам, российские предприятия ПВО, среди которых "Алмаз" и "Антей", загружены до 2010 г. Гончаренко уточнил, что "общий портфель заказов

составляет около \$17 млрд." При этом он заметил, что в 2006 году на первом месте по экспорту стоит продукция ВМФ.

*источник: РИА "Новости"
11.07.06*

МИНИСТР ОБОРОНЫ РФ СЕРГЕЙ ИВАНОВ ВЫСОКО ОЦЕНИЛ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ САМОЛЕТОВ АН-124 "РУСЛАН" В ХОДЕ ВИЗИТА НА ЗАО "АВИАСТАР-СП"

Заместитель Председателя Правительства РФ - Министр обороны РФ Сергей Иванов в ходе поездки по предприятиям ОПК Приволжского федерального округа прибыл в г. Ульяновск и посетил крупнейший в России и СНГ авиастроительный комплекс ЗАО "Авиастар-СП".

В ходе визита Сергей Иванов встретился с руководством авиационного предприятия, посетил производственные цеха, пообщался со специалистами. Председатель Совета директоров ЗАО "Авиастар-СП" Алексей Исайкин представил программу стратегического развития предприятия в рамках создания Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК).

Располагающий уникальным оборудованием "Авиастар-СП" способен стать базовым предприятием Бизнес-единицы "ОАК-Транспортные самолеты".

Именно на ЗАО "Авиастар СП" предлагается сконцентрировать конструкторские и технологические мощности транспортного самолетостроения.

Давая оценку самолетам Ан-124, Сергей Иванов сказал: "То, что страны НАТО взяли в аренду шесть самолетов, однозначно говорит о том, что они конкурентоспособны".

Отвечая на вопросы журналистов, Министр обороны Сергей Иванов сказал: "Первоочередная задача,

стоящая в настоящее время перед ВВС России, - производить регулярный ремонт и одновременную модернизацию 22 самолетов Ан-124, находящихся на вооружении ВВС".

Председатель Совета директоров ЗАО "Авиастар-СП" Алексей Исайкин отметил: "На сегодняшний день Россия имеет уникальную возможность занять место глобального центра компетенции в разработке и производстве грузовых самолетов различных классов. Достижение этой цели возможно при условии формирования единого заказа со стороны Министерства обороны РФ и коммерческих авиакомпаний на производство таких типов самолетов, не имеющих аналогов в мире, как Ан-124, а также консолидации ресурсов отрасли и организации непрерывного процесса разработки, производства, послепродажного обслуживания самолетов в рамках Бизнес-единицы "ОАК - Транспортные самолеты".

Возобновление производства Ан-124 должно привести к оживлению в российском авиастроении, позволит сохранить за Россией ведущие позиции на мировом рынке уникальных грузовых авиаперевозок.

*источник: компания "ИнфоМост"
06.07.06*

ФЛК ДОБАВИТ ТУ-204 "СОТНЮ"

Финансовая лизинговая компания планирует модернизировать самолеты Ту-204. Ожидается, что на заводе "Авиастар-СП" около десяти таких самолетов будут переоборудованы в Ту-204-100. Аналитики считают проект перспективным, поскольку в короткие сроки компании смогут получить самолеты, отвечающие современным требованиям.

Всего в России было построено 15 самолетов Ту-204. Последующие лайнеры производились в модификации Ту-204-100, сертифицированной в соответствии с современными нормами. Сейчас несколько Ту-204 стоят на территории завода "Авиастар", остальные - в Жуковском и Быково. ОАО "Финансовая лизинговая компания" (ФЛК) планирует модернизировать около десяти самолетов Ту-204, чтобы в дальнейшем сдавать их в лизинг авиакомпаниям, сообщает "АвиаПорт".

Гендиректор ФЛК Евгений Зарицкий подтвердил "Бизнесу", что модификация Ту-204 входит в планы компании. "В этом отношении уже ведется работа", - сказал Зарицкий.

Самолеты Ту-204 сейчас не эксплуатируются, а значит, имеют очень низкую остаточную стоимость. По мнению аналитиков, даже с учетом необходимой модернизации их стоимость будет ниже новых на 20%. Во сколько обойдется модернизация, аналитики оценить не берутся: все построенные Ту-204 отличаются по ряду характеристик и потребуют различной степени доработки.

По мнению руководителя аналитической службы "АвиаПорт" Олега Пантелеева, возможно, на лайнеры придется устанавливать новые двигатели, что обойдется в \$7-8 млн на один самолет. Впрочем, ФЛК как крупный заказчик может договориться и о более

выгодных условиях, полагает он. Преимущество модернизированных лайнеров не только в низкой цене, но и в коротких сроках их подготовки к эксплуатации: так быстро построить новые самолеты заводы не смогут. А благодаря низкой остаточной стоимости ФЛК сможет сдавать их в операционный лизинг. Если финансовый лизинг - своего рода долгосрочное кредитование, то операционный возможен на сроки меньше амортизационного периода объекта. После окончания лизингового соглашения воздушные суда могут быть возвращены арендодателю.

Наибольший интерес модернизированные самолеты могут вызвать у компаний, занимающихся чартерными перевозками. Вместимость Ту-204 в типовой компоновке составляет 210 мест, что в 1,3 раза больше, чем Ту-154. По мнению Олега Пантелеева, один из возможных и выгодных вариантов - передача самолетов в "мокрый" лизинг (то есть с экипажами) иранским авиакомпаниям. "Иран ведет переговоры о покупке новых Ту-204-100. Если модернизированные самолеты будут готовы раньше, они заинтересуют иранских перевозчиков", - уверен Пантелеев. По мнению аналитика, среди российских авиакомпаний модернизированными Ту-204 могут заинтересоваться имеющие опыт эксплуатации таких машин перевозчики, в частности "Кавминводavia", "Дальavia" и "Владивосток-авиа". Впрочем, если последние две компании, как планируется, вольются в "Аэрофлот", едва ли их парк будет пополняться самолетами российского производства.

*источник: газета "Бизнес"
10.07.06*

РОССИЯ БУДЕТ ПОСТАВЛЯТЬ ИСТРЕБИТЕЛИ МИГ-31 СВОИМ ЗАКАЗЧИКАМ НА БЛИЖНЕМ ВОСТОКЕ

Корпорация "МиГ" и компания "Рособоронэкспорт" предлагают поставку истребителей МиГ-31 ряду ближневосточных стран, уже имеющих на вооружении самолеты марки "МиГ".

Как стало известно от официальных представителей корпорации на авиасалоне Фарнборо 2006 (Farnborough 2006), МиГ-31 продвигается в страны, эксплуатирующие предыдущую версию этого истребителя - МиГ-25. В их числе Ливия и Сирия. Потенциальным покупателям предлагается заменить устаревшие МиГ-25 на самолеты МиГ-31 из избыточных российских арсеналов. Экспортный вариант МиГ-31Э будет модернизирован, включая оснащение более современными ракетным оружием.

МиГ-31 не только самый скоростной истребитель из имеющихся на рынке. Он отличается от аналогов

самым большим радаром, а его ракеты Р-33Э разработки ГосМКБ "Вымпел" имеют самую большую дальность действия среди ракетных авиационных вооружений.

Благодаря МиГ-31 ближневосточные страны повысят свои возможности борьбы с целями, летящими с большой дальности или на большой высоте типа БЛА "Глобал хоук". Истребитель также может представлять угрозу для таких ценных объектов, как воздушные средства систем AWACS и Joint STARS.

По словам заместителя генерального конструктора корпорации Владимира Барковского, МиГ-31 прошел испытания по перехвату целей типа крылатых ракет и "никаких проблем в этой области не возникло".

*источник: АРМС-ТАСС
24.07.06*

В БЛИЖАЙШИЕ ГОДЫ РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ СМОГУТ ПРИОБРЕСТИ 32 АН-140-100 – СОГЛАШЕНИЕ МЕЖДУ УЧАСТНИКАМИ РОССИЙСКО-УКРАИНСКОГО ПРОЕКТА ПОДПИСАНО В ЛОНДОНЕ

17 июля на авиационном салоне "Фарнборо 2006" состоялась совместная пресс-конференция лизинговой компании ОАО "Ильюшин Финанс Ко." и ОАО "Авиакор - авиационный завод" с участием губернатора Самарской области К.А.Титова, генерального конструктора АНТК им. Антонова Д.С.Кивы и генерального директора ХГАПП П.О.Науменко, на которой было подписано Генеральное соглашение о поставке и сопровождении эксплуатации самолетов Ан-140-100. В рамках этого соглашения "Авиакор" поставит "ИФК" 25 самолетов Ан-140-100 в течение ближайших пяти лет.

С учетом заказа от авиакомпаний "Якутия" на семь машин, который реализует еще одна российская лизинговая компания - ФЛК, общий объем контрактного портфеля российского партнера ХГАПП на самолеты Ан-140-100 составит 32 машины. Реализации такой значительной производственной программы будет способствовать современная система кооперированного производства, развиваемая между двумя

предприятиями. Совместная работа российского и украинского авиазаводов основывается на тех же ключевых принципах, которые используются сейчас при реализации большинства международных авиационных программ. Так, харьковский завод продолжит поставки на сборочную линию самолетов в Самаре целый ряд ответственных агрегатов. К примеру, доля агрегатов производства ХГАПП в первой серийной российской машине составила около 70%. В этом году ХГАПП уже передал "Авиакору" один комплект агрегатов для окончательной сборки Ан-140-100.

ХГАПП и "Авиакор" представляют на выставке самолеты Ан-140 российской и украинской сборки - обе машины вместе демонстрируются в статической экспозиции. Кстати, Ан-140 самарской сборки - единственный российский гражданский самолет, а Ан-140 харьковской - единственный украинский авиалайнер, представленные на "Фарнборо 2006".

*источник: компания "ХГАПП"
17.07.06*

ОДИН ИЗ ТРЕХ САМОЛЕТОВ ЯК-130 ПОЛЕТИТ В ФАРНБОРО?

Демонстрация одного из трех учебно-боевых самолетов (УБС) Як-130 на авиационной выставке в Фарнборо (Великобритания) в текущем году пока окончательно не подтверждена, сообщил информированный источник в области научно-технического сотрудничества с зарубежными странами.

Собеседник пояснил, что в настоящее время УБС Як-130 проходит весьма интенсивные государственные совместные испытания (ГСИ), в связи с тем, что во второй половине текущего года необходимо получить предварительное заключение заказчика (ВВС РФ), а завершение ГСИ запланировано на середину следующего года.

Собеседник также отметил, что интенсивность проведения ГСИ обусловлена тем, что на Нижегородский авиастроительный завод "Сокол" имеет трехлетний государственный заказ на поставку 12 УБС Як-130 российским ВВС в период 2006-2008 гг.. "Также со следующего года необходимо начать выполнение

заказа Алжира на поставку 16 самолетов Як-130", - напомнил он.

Первая машина (Як-130-01) сейчас находится на ГСИ. Испытания проводятся по летно-прочностным характеристикам, летно-техническим характеристикам, флаттерным испытаниям, испытания на вибрацию уже завершены. Вторая опытная машина (Як-130-02) готовится к проведению испытаниям по силовой установке. Сейчас двигатель АИ-222-2.5, полученный от разработчика после его препарирования, проходит отладку на топливном стенде. Двигатель в Запорожье был перебран с определением возможности его дальнейшего использования и передан разработчикам Як-130 с "проставкой" для измерения полей давления на входе двигателя. Третья машина (Як-130-03) передана на ГСИ по бортовому комплексу и вооружению.

*источник: AVIAPORT.RU
07.07.06*

ГОРА ОРУЖИЯ

Закупки оружия в России президентом Венесуэлы Уго Чавесом втрое превысили ожидаемую ранее сумму в \$1 млрд и увеличили портфель заказов "Рособоронэкспорта" почти на пятую часть. Сам Чавес утверждает, что оружие нужно ему для обороны от агрессии США, однако эксперты считают военное вторжение американцев крайне маловероятным.

Продолжающийся визит президента Венесуэлы Уго Чавеса в Россию привел к подписанию оружейных контрактов на сумму \$3 млрд - об этом объявил как о свершившемся факте в информационной программе "Вести" телеканала "Россия" гендиректор "Рособоронэкспорта" Сергей Чемезов. Таким образом, венесуэльский заказ превысил половину от всех прошлогодних поставок "Рособоронэкспорта" (\$5,2 млрд) и составил 17% от годового портфеля заказов госпосредника, объявленного до заключения этих сделок (\$17,6 млрд).

По словам менеджера одной из авиастроительных компаний, только сделка по Су-30 МК2 стоит почти \$1,5 млрд вместе с вооружением и наземным оборудованием, а новые милевские вертолеты - еще не менее \$250 млн. Строительство заводов по лицензионному производству автомата Калашникова и патронов к нему, по словам менеджера одного из патронных заводов, обойдется Чавесу в сумму порядка \$200 млн. На остальной \$1 млрд Венесуэла, по словам источника в Минобороны, купит зенитно-ракетные комплексы "Тор-М1", патрульные катера и, возможно, подлодку типа "Амур". Сам Чавес провел один день в Удмуртии, посетил конструктора Михаила Калашникова и завод "Ижмаш", выполняющий венесуэльский контракт на поставку 100 000 автоматов АК-103. Он поблагодарил Россию за поставки оружия. По его словам, оружейное эмбарго, установленное

недавно США, преследует цель разоружить его страну перед военной агрессией. Однако эксперты считают прямую американскую военную агрессию против эксцентричного президента маловероятной.

"Это сказка для внутреннего потребления в странах Латинской Америки. Вашингтон не рассматривает такую возможность", - говорит Айан Васкес, эксперт вашингтонского института КАТО. Америка будет рада, если Чавеса уберут в результате госпереворота, но прямое вторжение по типу иракского невозможно, согласен редактор журнала "Россия в глобальной политике" Федор Лукьянов. Эксперт вашингтонского Центра оборонной политики Иван Сафранчук считает, что все же нельзя исключать каких-то акций спецслужб США против Чавеса. В этой связи закупка тех же истребителей и патрульных катеров пригодится Венесуэле для контроля своих границ, считает Сафранчук.

Венесуэла не является изгоем: такие союзники США, как Испания и Израиль, не отказались от поставок оружия Чавесу на сотни миллионов долларов после того, как Америка запретила продажу в эту страну американских вооружений, говорит научный редактор журнала "Экспорт вооружений" Михаил Барабанов. Оружия на \$3 млрд для Венесуэлы даже не хватит, чтобы обновить весь свой устаревший арсенал, - например, замены требует свыше 50 истребителей. Госдеп США заявлял о своей озабоченности российскими поставками Венесуэле, обвиняя Чавеса в поддержке левых повстанцев в Колумбии. Однако закупаемое оружие, кроме автоматов, по словам Барабанова, для этого непригодно, а основная цель сделок, которые заключает Чавес в России, - укрепить позиции в собственной армии.

*источник: газета "Ведомости"
27.07.06*

ПРОГРАММА ВОССТАНОВЛЕНИЯ

Российская самолетостроительная корпорация (РСК) "МиГ" реализует программу восстановления летной годности находящихся на вооружении европейских стран истребителей МиГ-29 и последующей их адаптации под стандарты НАТО и нормы Международной организации гражданской авиации (ИКАО). Емкость только европейского рынка модернизации МиГ-29 составляет более 100 машин. Рынок модернизации истребителей МиГ-29 под стандарты НАТО/ИКАО является для РСК очень важным. Пер-

вым этапом был контракт со Словакией. Большая часть группировки МиГ-29 в Словакии уже модернизирована под стандарты НАТО и требования ИКАО. Сейчас проводятся войсковые испытания этих самолетов. Проведены предварительные переговоры также с Болгарией и Венгрией на предмет адаптации МиГ-29 под стандарты НАТО/ИКАО.

*источник: газета "ВПК"
26.07.06*

НОВОЕ ОПЕРЕНИЕ ДЛЯ "ГРАЧЕЙ"

Серийная модернизация строевых штурмовиков Су-25 российских ВВС идет на авиаремонтном заводе в Кубинке. "Модернизация штурмовиков Су-25 в вариант Су-25СМ включена в гособоронзаказ на 2006 год. В текущем году на авиаремонтном заводе в Кубинке планируется модернизировать более пяти штурмовиков Су-25", - сказал собеседник агентства. Модернизируемые в текущем году штурмовики Су-25 станут первыми серийно модернизированными самолетами этого типа по серийной технологии. Также продолжается работа по модернизации учебно-боевых штурмовиков Су-25УБ в вариант Су-25УБМ.

Государственные летные испытания показали, что Су-25СМ по сравнению с обычным базовым штурмовиком Су-25 имеет примерно в два раза более высокие точностные характеристики по навигации и боевому применению авиационных бомб. Су-25СМ позволяет применять управляемые ракеты Х-29Л, Х-25МЛ, корректируемые авиабомбы КАБ-500Кр, другое вооружение. При этом трудозатраты на обслуживание модернизированного штурмовика примерно на 25-30% ниже, отмечают специалисты.

*источник: газета "Красная звезда"
19.07.06*

"АВИАЭКСПОРТ" ПОДДЕРЖИВАЕТ СОЗДАНИЕ ОБЪЕДИНЕННОЙ АВИАСТРОИТЕЛЬНОЙ КОРПОРАЦИИ

В соответствии с Указом Президента РФ от 2006 г. Внешнеэкономическое объединение "Авиаэкспорт" вошло в состав Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). Как полагает генеральный директор "Авиаэкспорта" Феликс Мясников, это важный шаг в направлении возрождения национальной авиапромышленности и усиления ее экспортного потенциала. Реализация плана создания ОАК предусматривает интеграцию и объединение усилий всех предприятий, участвующих в исследованиях, производстве, продажах и техническом обеспечении летательных аппаратов.

В преддверии открытия 42-го аэрокосмического салона Фарнборо 2006 (Farnborough 2006) Ф. Мясников заявил корр. АРМС-ТАСС, что наиболее важной задачей ОАК будет объединение всех имеющихся национальных ресурсов, которые могут обеспечить эффективную работу на авиационном рынке и обеспечить выход на него современной авиационной техники. "Авиаэкспорт" готов к такой работе во взаимодействии с другими организациями, занимающимися внешней торговлей", - подчеркнул он.

По словам руководителя "Авиаэкспорта", цель принятой Правительством РФ Стратегии развития авиапромышленного комплекса - сохранение технологической независимости при создании новых поколений военной и гражданской продукции, возвращение России на мировой авиарынок в качестве игрока в первой "пятерке" производителей. "Современная ситуация, при которой отечественный авиапром поставляет на рынок менее 1% гражданской авиатехники, не может нас удовлетворять", - полагает глава "Авиаэкспорта".

Сегодня важное место в реализации стратегии занимает проблема структурных преобразований в отрасли. Для российского авиастроения в настоящее время характерны высокий уровень анклавности, мелкосерийности и финансовой неустойчивости, оторванности от внешних рынков сбыта продукции.

"Мы должны осознавать, что российский авиапром сейчас - это, по сути, набор небольших, по меркам отрасли, разобщенных компаний, не способных ни в долгосрочном, ни в краткосрочном плане конку-

рировать с игроками на глобальном рынке. В этой связи в отрасли назрела необходимость консолидации, которая давно прошла в других странах. Центральной идеей здесь является создание ОАК. Такое решение является логичным и базируется на анализе тенденций развития мирового авиастроения и ситуации в российском самолетостроении", - отметил Феликс Мясников.

По его словам, с точки зрения потребностей мирового и российского рынка Россия обязана быть глобальным игроком, так как авиастроение, ориентированное только на внутренние потребности страны, экономически не оправдано.

В то же время, конкурентоспособной на мировом рынке может быть только крупная компания, имеющая возможности диверсификации своей деятельности. Поэтому процесс интеграции логичен, а механизмы конкуренции будут сохранены, но только не между существующими компаниями, а между ОАК и другими мировыми производителями.

Создание ОАК - это не просто слияние активов, это создание нового облика бизнеса и новой структуры, которая должна быть готова отвечать потребностям рынка, как в краткосрочной, так и в долгосрочной перспективе. Это прямая необходимость, продиктованная необходимостью масштабы бизнеса. На мировом рынке нет и не может быть мелких игроков, и если компания хочет конкурировать с гигантами мировой индустрии, она должна обладать схожими с ними масштабами. Более того, без должного масштаба отрасль не будет обладать необходимым инвестиционным потенциалом.

По мнению Ф.Мясникова, вполне логичным выглядит такое направление развития ОАК в секторе гражданской авиации, как модернизация наиболее конкурентоспособных самолетов существующего модельного ряда (Ту-204/214, Ил-96) и их реализация на ограниченном рынке. Глава "Авиаэкспорта" также полагает, что востребованным на рынке будет самолет Ил-76 и его различные модификации.

*источник: АРМС-ТАСС
17.07.06*

БОЛЬШАЯ СЕМЬЯ ТУ-204

Усовершенствованный пассажирский самолет Ту-204-400 может совершить первый полет уже в конце 2007 г. Модификация Ту-204-400 создается на базе самолета Ту-204-300. Самолет сможет перевозить 164 пассажира и будет иметь укороченный фюзеляж по сравнению с базовым 210-местным самолетом Ту-204-100, сказал собеседник агентства. Он напомнил, что в 2005 г. 4 самолета Ту-204-300 поставлены авиакомпаниями "Владивосток-Авиа".

Кроме того, вариант Ту-204-400 будет отличаться от Ту-204-300 двигателями, бортовым оборудованием и планером. Модернизированный самолет планируется оснащать двигателями ПС-90А2. Значительно изменен состав оборудования за счет установки современных бортовых комплексов российского производ-

ства. Масса конструкции планера будет снижена примерно на 2.000 - 2.500 кг, в том числе и за счет частичного применения новых авиационных материалов.

После создания самолета Ту-204-400 планируется создать также на базе Ту-204-300 следующую модификацию - Ту-204-500 на 150 пассажиров с дальностью полета до 5.000 км. "В настоящее время проект Ту-204-500 прорабатывается под двигатели типа ПС-12, которые еще только разрабатываются. В этой модификации самолета, скорее всего, будет применено так называемое скоростное крыло", - сказал источник.

*источник: газета "Красная звезда"
19.07.06*

БОЕВОЙ САМОЛЕТ ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ ПОДНИМЕТСЯ В ВОЗДУХ В 2009 ГОДУ

Российский боевой самолет пятого поколения поднимется в воздух в 2009 г. Об этом заявил вице-премьер - министр обороны РФ Сергей Иванов в ходе рабочего визита на ММПП "Салют".

"Самолет пятого поколения мы рассчитываем увидеть в воздухе в 2009 году", - сказал он.

Что касается двигателя пятого поколения, "направление его создания, принятое на предприятии "Салют" является правильным", считает Иванов. "Оно заключается в том, что двигатель модернизируется поэтапно. Какие-то узлы, элементы, агрегаты модернизируются, повышается эффективность, и мы идем дальше", - сообщил он.

"Если начинать программу с нуля, уровень риска возрастает неимоверно, потому что мы вступаем в полосу неизвестности. В варианте, выбранном на "Салюте", все постоянно контролируется, - пояснил

министр. - Это также и облегчение финансовой нагрузки для государства, потому что значительную часть средств на создание двигателя пятого поколения предприятие тратит из собственных ресурсов", - подчеркнул он.

"Никаких сомнений в правильности такого подхода нет, и эта программа уже выполняется", - отметил Иванов.

Как доложил вице-премьеру руководитель ММПП "Салют" Юрий Елисеев, "к 2009-2010 гг. реально создать практически двигатель пятого поколения. Мы можем несколько отстать по материалам, но сомнений в конструкторской составляющей мы не испытываем", - подчеркнул он.

*источник: АРМС-ТАСС
24.07.06*

"АВИАКОР" ПОСТАВИТ АВИАКОМПАНИИ "ЯКУТИЯ" СЕМЬ АН-140

Самарское ОАО "Авиакор - Авиационный завод" планирует поставить авиакомпании "Якутия" семь турбовинтовых региональных пассажирских самолетов Ан-140 в период с 2006 по 2007 гг. Об этом сообщил генеральный директор "Авиакора" Сергей Лихарев. Он уточнил, что первые три самолета будут поставлены эксплуатанту через "Финансовую лизинговую компанию" (ФЛК) уже в текущем году. Первый из них в настоящее время проходит испытания и в августе будет передан заказчику. Также этот самолет планируется продемонстрировать на авиасалоне в Фарнборо. Второй и третий самолеты планируется поставить в октябре и декабре текущего года.

Гендиректор также уточнил, что с правительством Якутии подписан протокол о намерениях, согласно которому в 2007 г. авиакомпания "Якутия" будет передано в лизинг через ФЛК еще четыре самолета. Как сообщил собеседник, самолеты передаются в финансовый лизинг сроком на 15 лет. По его

данным, ежемесячный платеж составляет \$70 тыс. за один самолет. "По бизнес-плану авиакомпании "Якутия" эксплуатация Ан-140 окупалась даже при отсутствии государственной субсидии части лизинговых платежей", - заявил руководитель "Авиакора".

Как также уточнил С.Лихарев, в сентябре разработчику будет передан самолет для наземных ресурсных испытаний. Он подчеркнул, что в соответствии с договоренностью с АНТК им. Антонова, расходы по изготовлению ресурсного планера несет "Авиакор", в то время как разработчик будет проводить продление ресурса самолета без взимания платы с авиакомпаний.

На сегодня в производстве на сборке на мощностях "Авиакор - Авиационный завод" находятся восемь самолетов, из которых один уже готов.

*источник: AVIAPORT.RU
10.07.06*

В ЗАО "АВИАСТАР-СП" ЗАВЕРШЕНА ПРОГРАММА ЛЕТНЫХ СЕРТИФИКАЦИОННЫХ ИСПЫТАНИЙ САМОЛЕТА ТУ-204-120СЕ ПО НОРМАМ JAR-25

В ЗАО "Авиастар-СП" завершена программа летных сертификационных испытаний самолета Ту-204-120СЕ по АП-25 и JAR-25. Всего экипажами ОКБ "Туполев", ГосНИИГА и летчиками EASA Дэном Гриффитом и Джоном Мэтью выполнено 25 полетов. Сегодня авиалайнер снова находится в цехе окончательной сборки завода. После выполнения рекомендаций, определенных в процессе сертификационных испытаний, Ту-204-120СЕ выполнит серию контрольных полетов для оценки эффективности доработок. Следующий этап - предьявительские и приёмо-сдаточные летные испытания независимой инспекции AP МАК. По завершении полного комплекса программы полетов авиалайнер окрасят, и начнется процедура передачи его эксплуатанту, китайской авиакомпании Air China Cargo, в соответствии с заключенным контрактом.

Ту-204-120СЕ является усовершенствованным грузовым "терминальным" самолётом в экспортном англоязычном исполнении с индикацией бортовых параметров в "британской" системе измерений.

Впервые в России самолёт оснащён системой автоматической передачи данных о состоянии оборудования и двигателей с борта самолёта на землю. Использование объёма грузовой кабины увеличено до 98% за счёт дополнительного грузового контейнера в хвостовой части. Процесс совершенствования самолета Ту-204 и поиска моделей, которые наиболее полно отвечают требованиям рынка, продолжается на заводе непрерывно. В результате создано целое семейство самолетов Ту-204, способных удовлетворять требованиям самых придирчивых покупателей. Это пассажирские самолеты Ту-204-100, Ту-204-120 (с английскими двигателями Rolls Royce), комфортабельный "Универсал" Ту-204-300, "терминальные" грузовые самолеты Ту-204С, Ту-204-120С, экспортные "англоязычные" Ту-204-120СЕ. Сегодня Ту-204 работают в ведущих российских и зарубежных авиакомпаниях.

*источник: компания "ЗАО "Авиастар-СП"
03.07.06*

ИМЯ ВМЕСТО САМОЛЕТА

В лондонском предместье Фарнборо открывается одноименный международный авиасалон, на котором ожидаются крупные контракты Boeing и презентация антикризисной стратегии Airbus. Для россиян же основная интрига - ребрендинг еще не созданного российского регионального лайнера RRJ, который теперь будет называться SuperJet-100.

Farnborough - один из крупнейших в мире авиасалонов, проходит раз в два года. Впервые открылся в 1948 г. В 2004 г. собрал 1360 экспонентов из 32 стран, которые по итогам салона отчитались о подписанных соглашениях и контрактах на \$21 млрд. В этом году ожидается около 1800 экспонентов. Организатор российской экспозиции - ФГУП "Рособоронэкспорт" (привезет "Сухой", "Иркут", МиГ и др.).

Ребрендинг и рекламную кампанию SuperJet-100 государственного авиастроительного холдинга "Сухой" заказал британскому агентству The Square (специализируется на рекламе для авиарынка). Новые слоганы лайнера - super comfort ("суперкомфорт"), super quality ("суперкачество") и другие вариации со словом super на английском. Русских эквивалентов еще нет, рассказывают два близких к "Сухому" источника. Три основных цвета компании - темно-синий, серебряный и красный. Представители госхолдинга до официальной презентации этот проект не комментируют. Один из собеседников "Ведомостей" рассказал, что этот вариант ребрендинга был единственным и утвердили его без фокус-групп, узнав лишь мнение сотрудников "Сухого". Бренд SuperJet всем понравился, ведь лайнер предназначен прежде всего для экспорта. Авиаторы восторгаться не спешат. "Хотелось бы уже увидеть сам самолет", - говорит топ-менеджер одного из российских перевозчиков. Хотя первый полет новинки намечен на 2007 г., участникам авиасалона не удастся увидеть даже его макет. Как и два года назад, "Сухой" привез на Farnborough только фрагменты лайнера - макет кабины пилота, кусок салона и макет кухни SuperJet.

Тем не менее производитель этого лайнера планирует подписать на салоне минимум один новый контракт - с "КрасЭйр" на 30 лайнеров общей стоимостью около \$800 млн. В "КрасЭйр" такие планы подтверждают. Посредником в сделке планирует стать "Ильюшин финанс" (ИФК), говорит представитель ИФК Андрей Липовецкий. Сама ИФК тоже подпишет контракт общей стоимостью от \$213 млн с самарским "Авиакором" на 25 самолетов Ан-140, добавляет Липовецкий. Вместе с МиГ-29 Ан-140 будет участвовать и в показательных полетах.

Других крупных контрактов российский авиапром в Фарнборо не ждет. "Основной интригой все же будет битва гигантов - Boeing и Airbus", - констатирует гендиректор "ЮТэйр" Андрей Мартиросов. Проблемы сыпятся на Airbus и его основного владельца - EADS одна за другой. Полугодовые показатели Airbus

и Boeing по заказам на гражданские лайнеры 117:480 весь рынок обсуждает, как счет футбольного матча. Американцы втрое обошли европейцев по контрактам на дальнемагистральные новинки - Boeing 787 Dreamliner. Его европейский конкурент A350 (с \$5-миллиардным бюджетом) не вызвал такого интереса. Проект двухпалубного суперлайнера A-380 на год отстал от графика и на 30% превысил изначальную смету в \$12 млрд. Заказчики уже завалили Airbus претензиями, но выпускать на рынок новинку ее создатели не спешат из-за 20-километрового шлейфа турбулентности. Сбой в программе уже стоил самой EADS 40%-ного падения котировок (с 34,8 млрд евро в марте), а двум топ-менеджерам компании - карьеры. Сегодня утром новый гендиректор Airbus Кристиан Штрейф проведет "очень продолжительный" брифинг, говорит российский пресс-секретарь Airbus Александр Бочаров. От Штрейфа ждут объявлений о новой стратегии Airbus и деталей новой программы A350 - сроки выпуска, цена, скорость и параметры лайнера. Гендиректор Emirates Тим Кларк, один из крупнейших клиентов Airbus, уже предупредил, что производитель проигрывает, если не представит наконец новый лайнер взамен A-350, пишет The Wall Street Journal. А вице-президент Boeing Майк Бэйр, руководитель программы B-787, напомнил, что и другой крупный заказчик - Singapore Airlines уже подписал с Boeing соглашение о намерениях о закупке 20 лайнеров мечты". Руководители Boeing и Airbus встретятся на салоне с гендиректором "Аэрофлота" Валерием Окуловым, чтобы обсудить его затянувшийся тендер на поставку 22 лайнеров Boeing 787 или A350, говорят близкие к авиастроителям источники. Эта \$3-миллиардная сделка должна стать крупнейшей для российского рынка.

От Boeing на этом салоне ждут бенефиса. Как минимум, это будут новые заказы на Boeing 787 и, скорее всего, возврат лидерства по итогам года, уверен эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко. На прошлогоднем салоне в Ле-Бурже джекпот сорвал Airbus - \$33,5 млрд из общих \$50 млрд (280 лайнеров, включая соглашения и контракты на 125 A350).

Звездой показательных полетов, назначенных на субботу - воскресенье, все называют суперлайнер A380, дебютировавший в Ле-Бурже. С интересом ждут и полетов двух конвертопланов V-22 Osprey (гибрид самолета и вертолета) совместной разработки Boeing и Bell Helicopter. Летные испытания Osprey продолжаются больше 15 лет, и даже их путешествие в Фарнборо не обошлось без проблем: одна из машин делала вынужденную посадку из-за неполадок с двигателем.

*источник: газета "Ведомости"
17.07.06*

МИНИСТР ОБОРОНЫ РФ СЕРГЕЙ ИВАНОВ ИСКЛЮЧИЛ ВОЗМОЖНОСТЬ ПЕРЕСМОТРА КОНТРАКТА С ВЕНЕСУЭЛОЙ О ПОСТАВКАХ БОЕВЫХ САМОЛЕТОВ И ВЕРТОЛЕТОВ

Вице-премьер, министр обороны РФ Сергей Иванов исключил возможность пересмотра контракта с Венесуэлой о поставках боевых самолетов и вертолетов на \$1 млрд. "На мой взгляд, 24 самолета и то количество вертолетов, которое записано в контракте, не является избыточным для обороны такой небольшой

по территории страны, как Венесуэла", - сказал Иванов. "Контракт будет выполнен", - подчеркнул он.

Вице-премьер напомнил, что Венесуэла не связана ограничениями на поставки вооружений.

*источник: Газета.Ru
26.07.06*

НРК ПОДДЕРЖИТ ЕВРОПЕЙСКУЮ АВИАПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Национальная резервная корпорация (НРК) объявила о заключении с европейским авиастроительным концерном Airbus соглашения о покупке 20 самолетов семейства A320 и A321. Конечным получателем машин в 2009-2011 гг. станет немецкая авиакомпания Blue Wings, долю в которой недавно приобрела НРК, а также, возможно, новый перевозчик, создаваемый ею в России. Сумму сделки стороны не раскрывают. По каталожным расценкам на A320 и A321 она может составить около \$1,4 млрд. Однако соглашение подписано в непростое для Airbus время, и НРК удалось получить существенный дисконт. По данным Ъ, в итоге корпорация заплатит за самолеты менее \$1 млрд.

В пятницу на авиасалоне Farnborough International Airshow 2006 швейцарская дочерняя структура НРК, компания Alpstream AG, немецкая авиакомпания Blue Wings (НРК в конце июня приобрела 49% ее акций) и Airbus подписали соглашение о приобретении 20 самолетов A320 и A321. Как уточнил Ъ гендиректор НРК Анатолий Данилицкий, речь идет пока о декларации о намерениях, твердый контракт должен быть заключен до 29 сентября. К этому моменту определится и точное количество покупаемых самолетов - господин Данилицкий отмечает, что оно может быть чуть больше или чуть меньше двадцати, о которых говорится сейчас.

Поставки начнутся в 2009 г. и завершатся в 2011 г. Владельцем самолетов будет Alpstream, которая передаст их на тех или иных условиях (схема еще не определена) Blue Wings. Анатолий Данилицкий подтвердил, что часть самолетов может получить новая российская авиакомпания, которую НРК хочет соз-

дать до конца года (см. Ъ от 18 февраля). Однако этот вопрос пока не решен окончательно.

Отметим, что НРК является совладельцем лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко", которая пытается активно продвигать российские самолеты, занимаясь, в частности, поставками Ил-96-300 и Ту-204. Соглашение о покупке самолетов Airbus явно диссонирует с этим направлением деятельности НРК. Однако господин Данилицкий уверяет, что конфликта интересов тут нет - по мнению главы НРК, A320 и A321 не имеют аналогов в России. При этом топ-менеджер признает, что по качеству и экономической эффективности европейские самолеты также несопоставимы с отечественными машинами.

В НРК поясняют выбор Airbus, во-первых, соглашением с руководством и другими акционерами Blue Wings, во-вторых, тем, что считают семейство A320/A321 лучшими на данный момент самолетами в своем классе. По оценкам европейских экспертов, исходя из каталожной стоимости A320 и A321, сумма сделки составила около \$1,4 млрд. Однако соглашение заключено на фоне существенного падения объемов производства и продаж Airbus. Для компании сейчас очень важно резко увеличить количество заказов, поэтому все покупатели, заключившие контракты в Фарнборо, получили от Airbus существенные скидки. Господин Данилицкий подтверждает, что "условия сделки для НРК очень привлекательны". Источники, близкие к НРК, называют сумму \$1 млрд. Однако, по данным Ъ, она может быть еще меньше.

*источник: газета "Коммерсантъ"
24.07.06*

ДАЕШЬ ЛЕГКИЙ УДАРНЫЙ!

Принято решение об участии Российской самолетостроительной корпорации "МиГ" в проведении НИОКР по созданию на базе учебно-боевого самолета Як-130 легкого ударного самолета, сообщил президент корпорации "Иркут" генеральный директор ОКБ имени Яковлева Олег Демченко. "Тема создания легкого ударного самолета включена в Государственную программу вооружений на период до 2015 года", - сказал он. Демченко отметил, что конструктивно легкий ударный самолет будет отличаться от базового Як-130 на 10-15%.

"Легкий ударный самолет необходим российским ВВС в качестве легкого ударного штурмовика.

Самолет сможет нести боевую нагрузку массой до 3 тонн", - сказал глава компании. Он сообщил, что на легкий ударный самолет планируется установить современную бортовую радиолокационную станцию, а также управляемые ракеты класса "воздух - воздух" малой дальности, неуправляемое вооружение. Относительно недорогой ударный самолет с небольшой боевой нагрузкой и дозвуковой скоростью полета в первую очередь предназначен для решения различных задач в ходе локальных конфликтов.

*источник: газета "Красная звезда"
19.07.06*

В ЗАО "АВИАСТАР-СП" ПОДВЕДЕНЫ ИТОГИ РАБОТЫ В ИЮНЕ 2006 ГОДА

На расширенном заседании руководящего звена ЗАО "Авиастар-СП" проанализированы итоги работы предприятия в июне. Основной показатель - план по товарным объемам - выполнен. Достигнут рост производства по сравнению с маем нынешнего года на 4,6%. Отмечалась устойчивость роста объемов производства продукции. Особое внимание на совещании уделено информации о ходе послепродажного обслуживания четырех самолетов Ту-204-300, пере-

данных в минувшем году авиакомпаниями "Владивосток Авиа". Срывов и задержек рейсов по вине "Авиастара" не было, все лайнеры осуществляли регулярные полеты по расписанию. Основными задачами июля является передача машины Ту-204-120СЕ на покраску, плановая работа на других сдаточных самолетах.

*источник: компания "ЗАО "Авиастар-СП"
13.07.06*

ECLIPSE AVIATION ПЕРЕЛЕТАЕТ ИЗ ВОРОНЕЖА В УЛЬЯНОВСК

Компания Eclipse Aviation Eastern Europe (Люксембург) изменила планы по сборке шестиместных самолетов-такси Eclipse 500 в России - на Воронежском акционерном самолетостроительном обществе (ВАСО). Как сообщил ульяновский губернатор Сергей Морозов, авиатакси уже осенью начнут выпускать не на ВАСО, а на заводе "Авиастар-СП", о чем подписано соответствующее соглашение. Впрочем, замгендиректора ОАО "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК, продвигает на рынке самолеты воронежского производства) Вячеслав Саликов не исключает возможную кооперацию ВАСО с ульяновским авиазаводом по строительству Eclipse 500.

О строительстве авиатакси на "Авиастаре-СП" губернатор Сергей Морозов сообщил в Ульяновске на публичных слушаниях по вопросам социального развития региона. По его словам, "реализация проекта, связанного со строительством Eclipse 500, которые могут использоваться в качестве воздушного такси", начнется осенью. Напомним, что в октябре прошлого года о намерениях организовать сборку авиатакси, а затем и производство деталей на ВАСО объявил воронежский вице-губернатор, курирующий промышленность, Вячеслав Клейменов. Как ожидалось, Eclipse Aviation, администрация и Внешэкономбанк подпишут соглашение. Однако на тот момент условия реализации проекта и сумму кредитов его участники не разглашали.

Eclipse Aviation Eastern Europe, созданная в 1998 г. как филиал корпорации Williams International, занимается разработкой авиатехники. Eclipse 500 - шестиместный административный самолет, предназначенный для корпоративных перевозок по принципу авиа-такси. Цельнометаллический авиалимузин вмещает четырех пассажиров и осуществляет посадку и взлет с аэродрома с любым покрытием. Двухмоторный Eclipse 500 способен преодолевать до 1 тыс. км со скоростью до 700 км в час. Стоимость лайнера - \$1 млн.

На ВАСО сообщили, что с осени прошлого года подвижек в переговорах по проекту Eclipse не было, более того, переговорный процесс с тех пор приостановлен, а соглашение не подписано. Причины такого положения дел на предприятии не называют. На "Авиастаре" и в администрации Ульяновской области подробности проекта не раскрывают, подтверждая только факт ведения переговоров. Правда, источники на ульяновском авиазаводе отмечают, что с заявлением губернатор Сергей Морозов "поторопился",

поскольку, во-первых, окончательно не решено, будет ли "Авиастар" самостоятельно заниматься сборкой или просто сдаст площади в аренду Eclipse Aviation, а во-вторых, участники проекта подписали соглашение о неразглашении деталей переговоров без согласия всех сторон и до принятия окончательного решения.

Замгендиректора ИФК по производству Вячеслав Саликов, который до увольнения осенью минувшего года с должности гендиректора ВАСО вел переговоры по строительству на воронежском заводе Eclipse 500, заметил, что для размещения сборки авиатакси нужно провести оценку готовности мощностей ВАСО и "Авиастара". "По моей информации, пока экспертных заключений нет ни на одном из предприятий", - сообщил господин Саликов. По его словам, если Eclipse Aviation выберет для строительства авиатакси "Авиастар", то не исключена производственная кооперация предприятия с ВАСО.

Между тем аналитики склоняются к тому, что в ближайшее время Eclipse 500 на территории России производиться не будет. "Слухи о том, что вот-вот на каком-либо заводе начнется его выпуск, всплывают давно и регулярно. Распространяет их российское представительство Eclipse Aviation, в то время как в Женевском офисе компании говорят, что в России развивать производство авиатакси не намерены", - рассказал источник, знакомый с ситуацией. Вместе с тем, как отмечает руководитель аналитической службы агентства "Авиапорт" Олег Пантелеев, Внешэкономбанк, Eclipse Aviation Eastern Europe и ее российское представительство ЗАО "Эклипс Авиэйшн Рус" подписали меморандум о сотрудничестве, по которому банк брал на себя обязательства инвестировать проект по разработке и реализации Eclipse 500 на территории Восточной Европы и стран СНГ. "В любом случае многое зависит от позиции Объединенной авиастроительной корпорации, создаваемой правительством РФ, которая после юридического оформления (предположительно в сентябре. - "Ъ") будет определять компетенцию вошедших в нее заводов", - подчеркнул Олег Пантелеев. В настоящее время определено, что в компетенцию ВАСО войдет производство дальнемагистральных самолетов типа Ил-96, среднемагистральных - типа Ан-148 и RRR и компози- тов для гражданской авиации.

*источник: газета "Коммерсантъ-Воронеж"
20.07.06*

"СОКОЛЯТА" РВУТСЯ В НЕБО

ОАО "Нижегородский авиастроительный завод "Сокол" в 2006 г. поставит 5 самолетов М-101Т для Ульяновского и Бугурусланского летных училищ, сообщил генеральный директор авиазавода Михаил Шибяев. Он напомнил, что "Сокол" ранее поставил 2 самолета М-101Т для этих училищ. В настоящее время предприятие располагает заявкой на поставку для двух училищ от 16 до 24 самолетов М-101Т в 2007 г.

В 2005 г. "Сокол" поставил 5 самолетов по контракту с лизинговой компанией "Воздушные транспортные системы" (ВТС), в 2006 г. этой компании планируется поставить 10 машин М-101Т. Всего в рамках

контракта с ВТС "Сокол" поставит 45 самолетов М-101Т для проекта авиатакси Dexter. Завод располагает заявками на поставку еще 22 самолетов М-101Т, в том числе на 15 самолетов - от одной из зарубежных стран. Семиместный самолет М-101Т - первый российский турбовинтовой самолет многоцелевого применения, сертифицированный по стандартам АП-23. М-101Т разработан КБ им. В.М.Мясищева. Помимо сертификационных испытаний, М-101Т прошел испытания в условиях крайне низких температур.

*источник: газета "Красная звезда"
19.07.06*

ВОЗДУШНАЯ МЕХАНИКА

Решение насущных проблем российской авиации - задача, требующая серьезного комплексного подхода. Приоритетным направлением в этой связи является модернизация парка гражданских самолетов. И хотя отечественных институтов, сумевших после постперестроечного кризиса сохранить "советский" потенциал, не так много, багаж их наработок и сейчас способен оказать воздействие на коренные преобразования в отрасли.

Примером вышесказанному может служить прославленный Самарский научно-технический комплекс имени Н.Д. Кузнецова (СНТК). Переоценить вклад его сотрудников в развитие авиационной отрасли СССР, а затем и России, сложно. И этому есть веские причины - огромное количество уникальных проектов и разработок. Двигатели, конструируемые на СНТК вот уже шесть десятилетий, являются гордостью отечественных ученых и зачастую не только не имеют аналогов в зарубежном производстве, но и буквально опережают свое время. Еще во время Николая Кузнецова - первого руководителя комплекса, который ныне носит его имя, большинство из созданных в Самаре двигателей были отмечены характеристиками "впервые в мире" или "впервые в СССР".

В конце июня СНТК отметил свое 60-летие. "Вторая молодость" самарской авиационной отрасли между тем достигалась не только через ударные советские будни; сотрудникам комплекса пришлось пройти и через реалии глобального реформирования российской экономики. Однако СНТК сумел не только удержаться на плаву, но и войти в новый век конкурентоспособным опытно-конструкторским бюро, вполне готовым подписаться под словами президента России об усилении отечественного авиапрома.

Разумеется, ренессанс имел место быть благодаря грамотной политике нового руководства и наработанным за прежние пять десятилетий крепким рабочим традициям. СНТК начал возвращаться к жизни.

- В середине прошлого десятилетия нам удалось вернуть в конструкторское бюро талантливейших специалистов, - говорит генеральный директор ОАО "СНТК им. Н.Д. Кузнецова" Сергей Тресвятский, возглавивший комплекс в крайне трудный для последнего 1994 г. - Медленно, но верно мы сокращали размеры задолженностей перед кредиторами и восстанавливали имидж перед крупными заказчиками: системой гражданской авиации, Минобороны и энергетическим комплексом. Мы доказали свою дееспособность

ДАЛ ПРОДОЛЖАТ СУДИТЬСЯ

АК "Домодедовские авиалинии" (ДАЛ) продолжит попытки взыскать с Воронежского акционерного самолетостроительного общества (ВАСО) и КБ "Ильюшин" убытки, возникшие из-за приостановки эксплуатации Ил-96-300.

Как сообщил "Гудку" директор правового управления ДАЛ Алексей Чульжанов, компания оспорит решение Московского арбитражного суда, отказавшегося удовлетворить иск о взыскании убытков. Напомним, что эксплуатация Ил-96-300 была приостановлена в связи с некачественным изготовлением тормозной системы. По мнению Алексея Чульжанова, вина изготовителей самолета очевидна, а суд,

не только словами, но и трудом. И на текущий момент целый ряд конструкторско-исследовательских работ СНТК одобрен министерством обороны. Кроме того, комплекс включен в государственную программу перевооружения по модернизации Ту-160.

Сегодня в СНТК имеется и комплекс по узловой доводке двигателей, где реальные условия эксплуатации моделируются для отдельных узлов еще до сборки. Аналог этому только один в мире. Серьезным ресурсом самарские конструкторы считают и "залежавшийся" НК-93, о котором говорилось выше. Как стало известно "РГ", в настоящее время два образца - основной и запасной - переданы на испытания в летно-исследовательский институт.

- По личному указанию президента РФ нам были выделены средства на "летающую лабораторию" Ил-76ТД, - подчеркивает генеральный директор СНТК. - Это - уникальная в своем роде технология, которая позволяет испытывать авиационные двигатели в реальных условиях полета, и единственная в стране лаборатория, способная проводить испытания двигателей большой тяги. Впрочем, мы готовы заниматься и легкими двигателями, например, НК-123, для которого уже разработана конструкторская документация...

Естественно, в Самаре отдают себе отчет: пока потребность в двигателях в отечественном "воздушном пространстве" низка. Соответственно, есть стимул к тому, чтобы волжские идеи и решения вдохновляли западные компании. С другой стороны, в СНТК сейчас уверены, что государство уже начинает поворачиваться лицом к авиапрому и есть динамика, есть решения, позволяющие надеяться на лучшее. И, как кредит уважения к этим решениям, в СНТК уже планируют свою работу на послеюбилейный 2007 г. В частности, увеличение объема работ по испытаниям и возможности создания двигателя на основе современных технологий для авиации, например, работающего на жидком водороде, что является частью программы развития гражданской авиации. И, памятуя о прежних достижениях самарцев, зная о богатых возможностях нового дня, вопрос, удастся ли самарским инженерам-разработчикам сказать еще одно веское слово в современной "воздушной отрасли", скорее, риторический. Безусловно, да!

*источник: газета "Российская газета"
12.07.06*

отклоняя иск, "закрепляет факт того, что действия производителей не причинили авиакомпании убытков, с чем мы не согласны". Он добавил, что обоснованность принятого в свое время Ространснадзором решения о приостановке эксплуатации Ил-96-300 является бесспорным основанием для взыскания убытков с производителей и конструкторов. "Авиакомпания не могла использовать практически половину своего парка и обеспечивать перевозку пассажиров по уже проданным билетам", - подчеркнул он. Убытки авиакомпании составили 115 млн руб.

*источник: газета "Гудок"
03.07.06*

ОАО "ИЛЬЮШИН ФИНАНС КО" ЗАКАЗАЛО НА УЛЬЯНОВСКОМ "АВИАСТАР-СП" 13 ЛАЙНЕРОВ Ту-204

4 июля генеральный директор ОАО "Ильюшин Финанс Ко" Александр Рубцов встретился с губернатором Ульяновской области Сергеем Морозовым, сообщили корреспонденту ИА REGNUM-ВолгаИнформ в пресс-службе администрации Ульяновской области. Во встрече приняли участие заместитель председателя правительства области Александр Пинков и генеральный директор ЗАО "Авиастар-СП" Виктор Михайлов.

Александр Рубцов отметил, что удовлетворен сотрудничеством с "Авиастар-СП", четыре самолета, заказанные лизинговой компанией в 2005 г., были выполнены точно в срок. На сегодняшний день ОАО "Ильюшин Финанс Ко" заказало на ульяновском самолетостроительном заводе еще 13 лайнеров Ту-204. Кроме того, обсуждается возможность приобретения еще 10 самолетов. "В настоящее время завод динамично развивается и наша главная задача состоит в том, чтобы вовремя организовать финансирование строительства самолетов", - отметил генеральный директор лизинговой компании.

Касаясь зарубежных заказов, Александр Рубцов доложил губернатору, что на данный момент подписан контракт с Кубой и соглашение о намерениях с Сирией, также ведутся переговоры с Ираном и Китаем. В ближайшее время должна пройти презентация Ту-204-300 в Латинской Америке.

По мнению Александра Рубцова, ЗАО "Авиастар-СП" должен специализироваться на производстве транспортных самолетов, в первую очередь Ан-124 "Руслан", а также продолжить выпуск самолетов семейства Ту-204.

В свою очередь, губернатор Сергей Морозов отметил, что руководство региона уделяет много внимания ситуации на ульяновском самолетостроительном заводе. "Мы приложим все усилия для того, чтобы предприятие перешло от штучного к серийному производству самолетов", - заявил Сергей Морозов.

*источник: ИА "Regnum"
05.07.06*

ПЕРВЫЙ СЕРИЙНЫЙ СУ-34, ИЗГОТОВЛЕННЫЙ ДЛЯ ВВС РОССИИ, ВЫКАТЯТ НА ЗАВОДСКУЮ ПЛОЩАДКУ НАПО ИМ. В.П.ЧКАЛОВА

На новосибирском авиазаводе имени В.П.Чкалова, входящем в холдинг "Сухой", собран первый самолет Су-34 по линии госзаказа. Сегодня самолет покажут заводчанам и журналистам.

Двухместный истребитель-бомбардировщик Су-34 предназначен для решения задач боевого применения по воздушным, наземным, морским и надводным целям (в т.ч. малоразмерным и подвижным), при ведении автономных и групповых действий днем и ночью, в простых и сложных метеоусловиях и в условиях воздействия помех, создаваемых противни-

ком, огневого и информационного противодействия, а также ведения воздушной разведки. В перспективе, Су-34 должен стать базовым ударным самолетом фронтовой авиации ВВС РФ и полностью заменить в строю самолеты типа Су-24 и Су-24М.

Планируется, что к 2010 г. НАПО должно поставить в войска целый авиаполк - это 24 современных самолета. Первые два Су-34 будут переданы ВВС России уже осенью этого года.

*источник: компания "АХК "Сухой"
06.07.06*

ОБЪЕМ ЗАКАЗОВ НА ГРАЖДАНСКУЮ АВИАТЕХНИКУ КОМПАНИИ "СУХОЙ" В 2005 ГОДУ СТАЛ СОПОСТАВИМ С ПРОДАЖАМИ БОЕВЫХ САМОЛЕТОВ

Объем заказов на гражданскую авиатехнику (с учетом соглашений о намерениях и опционов на поставку более 80 самолетов) авиационной холдинговой компании (АХК) "Сухой" в 2005 г. стал впервые сопоставим с продажами боевых самолетов. Такие данные содержатся в опубликованном 5 июля годовом отчете "Сухого".

К числу достижений 2005 г. компания относит заключение контрактов с "Аэрофлотом" и "Финансовой лизинговой компанией" на поставку 40 самолетов семейства RRJ, выход на договоренности по поставке зарубежным лизинговым компаниям самолетов этого типа.

Программу RRJ в компании "Сухой" считают одним из важнейших направлений деятельности. В рамках этой программы в 2005 г. на серийные заводы холдинга, в частности, переданы цифровые модели составных частей самолета, параллельно ведется изготовление длинноцикловых деталей и сборка агрегатов, проводится техническое перевооружение и реконструкция производственных мощностей. Решена также проблема долгосрочного финансирования проекта - заключены кредитные соглашения с рядом коммерческих банков под госгарантии. В области гражданского самолетостроения

"Сухой" обозначил следующие задачи: позиционирование в 2006-2015 гг. в качестве одного из центров мирового гражданского самолетостроения в классе региональных самолетов; занятие в мировом производстве региональных самолетов доли в 20%; превращение компании в 2016-2025 гг. в одного из глобальных лидеров на рынке мирового гражданского самолетостроения.

По данным АРМС-ТАСС, "Сухой" до конца текущего года рассчитывает подписать 2-4 контракта на поставки RRJ российским авиакомпаниям. Ближайшая из сделок будет заключена в середине июля с ГТК "Россия" на поставку ей 10 самолетов RRJ в течение трех лет. Еще 6 самолетов RRJ будут приобретены транспортной компанией "Россия" за счет средств федерального бюджета.

"Сухой" также ведет переговоры с авиакомпаниями "КрасЭйр", "ЮТэйр" и другими российскими и зарубежными заказчиками из Европы и ЮВА. В частности, RRJ участвует в тендере шведской авиакомпании SAS, которая обновляет парк региональных самолетов.

*источник: АРМС-ТАСС
06.07.06*

AIRUNION НАМЕРЕН ПРИОБРЕСТИ 30 САМОЛЕТОВ "СУПЕРДЖЕТ-100"

18 июля в рамках авиасалона Фарнборо-2006 российский авиационный альянс AiRUnion и "Гражданские самолеты Сухого" подписали соглашение о существенных условиях сделки на поставку 15 региональных самолетов "Суперджет-100" (ранее проект - RRJ) в базовой 95-местной компоновке и опцион еще на 15 самолетов данного типа. В церемонии принимали участие главы компаний "КрасЭйр", "Сухой" и "Ильюшин Финанс".

Согласно документу, поставка 15-ти региональных самолетов начнется в конце ноября 2008 г. по одному ВС в месяц. До 2010 г. авиационный альянс AiRUnion получит 15 новых среднемагистральных лайнеров "Суперджет-100". Твердый контракт между компаниями Альянса и "Гражданские самолеты Сухого" будет подписан в ноябре этого года. Цены и условия, на которых будут приобретаться еще 15 машин, будут обсуждены позже. Как сообщил Александр Рубцов, самолеты "Суперджет-100" будут поставляться в финансовый лизинг сроком на 12-14 лет. "Мы планируем в ближайшие дни подписать с AiRUnion соглашение об условиях финансирования поставок этого самолета". Первые 15 самолетов планируется задействовать на внутрироссийских линиях

альянса AiRUnion, другие 15 будут обслуживать европейские маршруты.

"Мы уверены в контракте и правильности нашего выбора. Контракт между AiRUnion и "Сухим" - первый пример реальных частных инвестиций в российский авиапром. На сегодняшний день только крупные перевозчики могут позволить себе серьезное обновление самолетного парка. Эксплуатация новых воздушных судов отечественного производства авиакомпаниями альянса AiRUnion, чья маршрутная сеть является самой разветвленной в России, будет демонстрировать достижения нашего самолетостроения в Европе, что станет дополнительным аргументом в пользу нового конкурентоспособного предложения российских авиастроителей на международном рынке", - подчеркнул глава альянса AiRUnion Борис Абрамович.

"Замечательно, что проект "Суперджет-100" пользуется популярностью и привлекает к себе все больше заказчиков. Авиасалон Фарнборо - прекрасная возможность заявить об этом", - отметил генеральный директор компании "Гражданские самолеты Сухого" Михаил Пагосян.

*источник: компания "AiRUnion"
19.07.06*

УОМЗ ПОСТАВИТ КРУПНУЮ ПАРТИЮ ОПТИЧЕСКИХ СИСТЕМ В ГЕРМАНИЮ

Уральский оптико-механический завод поставит 6 гиросtabilизированных систем оптического наблюдения для вертолетов миротворческих сил ООН, сообщил на сегодняшней пресс-конференции заместитель генерального директора ФГУП "ПО УОМЗ" Вениамин Элинсон.

Оптические системы будут поставлены в рамках подписанного еще 25 ноября 2005 г. соглашения между УОМЗ и немецкими фирмами Wibka и Reson Technology GmbH I G. Первая такая система оптического наблюдения уже была отгружена в Германию в прошлом месяце. Еще 2 будут отправлены немецкой стороне в конце этой недели. Остальные системы отправятся в Германию в конце июля.

Кроме того, предполагается создать в Германии сервисный центр для обслуживания изделий УОМЗ.

Соглашение об этом было подписано в ходе визита делегации уральского предприятия на международный авиасалон ILA-2006 в Берлин. Планируется, что сервисный центр в ближайшее время появится в германском городке Роттенбурге.

Как отметил генеральный директор германской фирмы Wibka GmbH мистер Берн Гюнш, создавая подобный сервисный центр, мы сможем продвигать изделия уральского предприятия в Европе, а также быстро и качественно его обслуживать.

Вениамин Элинсон, в свою очередь, заметил, что, имея партнеров в Европе и продвигая на Западе продукцию уральского предприятия, мы сможем выйти с ней на мировые рынки.

*источник: ИА "АПИ"
06.07.06*

ОАО "ИЛЬЮШИН ФИНАНС КО." И ЗАО "АВИАСТАР СП" ПОДПИСАЛИ ДОГОВОР ОБ ОРГАНИЗАЦИИ ПОСТАВОК 30 ВОЗДУШНЫХ СУДОВ СЕМЕЙСТВА ТУ-204

10 июля 2003 г. руководством лизинговой компании ОАО "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) и ульяновского авиазавода ЗАО "Авиастар СП" был подписан Договор об организации поставок 30 воздушных судов семейства Ту-204 (Ту-204-100, Ту-204-300 и Ту-204С) для ИФК в течение 2007-2010 гг.

Настоящий Договор подтверждает действие заключенного в апреле 2006 г. сторонами договора о поставках 10 самолетов семейства Ту-204 различных модификаций в 2007-2008 гг. для последующей их передачи российским и зарубежным заказчикам ИФК. Кроме того, подписанный 10 июля документ предусматривает опцион на поставку дополнительно 20 самолетов Ту-204 различных модификаций в 2009-2010 гг.

Таким образом, в рамках подписанного Договора компания "Ильюшин Финанс Ко." зарезервировала слоты на производство самолетов данного типа на ближайшие 2,5 года.

В целях реализации Договора, 12 июля 2006 г. ИФК перечислил авиазаводу первый авансовый платеж в размере 57 млн. руб.

В настоящий момент ИФК располагает портфелем твердых заказов и опционов на поставку 19 самолетов семейства Ту-204 для авиакомпаний России, Республики Куба и Сирийской Арабской Республики.

*источник:
компания "ОАО "Ильюшин Финанс Ко."
12.07.06*

УОМЗ УВЕЛИЧИТ ВЫПУСК ГРАЖДАНСКОЙ ТЕХНИКИ

ФГУП "ПО "Уральский оптико-механический завод" (УОМЗ, Екатеринбург) планирует в ближайшее время довести производство гражданской техники в общем объеме выпуска продукции до 40%. Как сообщил заместитель генерального директора УОМЗа Вениамин Элинсон, сейчас соотношение выпуска военной и гражданской продукции на предприятии составляет 75% к 25%. При этом, в основ-

ном, продукция военного назначения идет на экспорт. Госзаказ УОМЗа составляет лишь около 8,2 млн руб. в год, отметил господин Элинсон. Он добавил, что УОМЗ в настоящее время обеспечен заказами по военной технике на ближайшие 2,5 года.

*источник: газета "Коммерсантъ-Екатеринбург"
06.07.06*

"ИЛЬЮШИН ФИНАНС" КУПИЛ 30 ИЛ-114

Лизинговая компания "Ильюшин финанс" (ИФК) приобрела у "Авиационного комплекса Ильюшина" 30 самолетов Ил-114-100. Поставки начнутся в 2007 г. и продлятся 4 года.

ИФК уже ведет переговоры по перепродаже турбовинтовых самолетов 10 российским авиакомпаниям, сообщил гендиректор "Ильюшин финанс" Александр Рубцов после подписания соглашения в Фарнборо, где проходит одна из крупнейших мировых авиационных выставок. По словам Рубцова, Ил-114-100 может работать как с российским, так и импортным двигателем. В ближайшее время также будет проведена модернизация самолета. Она коснется прежде всего кабины и авионики.

Гендиректор ИФК также отметил, что надеется получить значительную скидку от производителя,

поскольку его компания берет первую партию самолетов. По каталогу каждый ИЛ-114-100 стоит 10,5 млн. долл. Среди качеств самолета Рубцов назвал пожизненную гарантию на корпус самолета и низкий уровень шумов.

Накануне ИФК подписала также контракт на покупку в течение ближайших пяти лет 25 самолетов Ан-140-100 с самарским заводом "Авиакор". При этом производственная программа предполагает строительство трех самолетов в 2006 г., шести в следующем году, восьми в 2008-м и по 10-12 самолетов в последующие годы. Каталожная цена одного Ан-140-100 составляет 8,5 млн.долл.

*источник: LENTA.RU
18.07.06*

НАБОР ВЫСОТЫ

Открытое акционерное общество "Авиаагрегат" - одно из крупных производителей агрегатов и систем для авиационной техники. Завод производит шасси для Ту-204, Ту-214, Ан-72, Ил-96, Су-80, а также для малой авиации, ведутся проектные работы по самолету Ил-112.

Не менее важным направлением в работе ОАО "Авиаагрегат" является производство блоков пуска неуправляемых авиационных ракет. Особое место в ряду авиационного вооружения занимает блок Б8В20. Он был полностью спроектирован и испытан на ОАО "Авиаагрегат". Необходимость его разработки была обусловлена потребностью оснащения боевых вертолетов средствами поражения площадных целей во время ведения боевых действий в Афганистане. В военных условиях Б8В20 продемонстрировал высокую надежность и эффективность. Сегодня он является единственным блоком НАР, устанавливаемым на боевые вертолеты. Былые успехи служат предметом гордости заводчан. Вместе с тем специалисты отмечают, что блоки, стоящие на вооружении, морально и технически устарели. Кроме того, вызывает опасение тот факт, что срок службы блоков, поставленных ранее 1991 г., истек, а срок службы остальных блоков истечет до 2010 г.

- Предприятие готово к скорейшему обновлению арсенала ударного вооружения, - рассказал главный конструктор ОАО "Авиаагрегат" Михаил Козлов. - ОКБ нашего предприятия в настоящее время, в основном, за собственные средства, продолжает осуществлять проектирование, изготовление опытных образцов и проведение испытаний.

В серийном производстве высокотехнологичных изделий нового поколения заинтересовано большинство ведущих предприятий авиационной отрасли. В том числе, НПК "Штурмовики Сухого", фирма "Камов", "РСК "Миг".

- Учитывая современное состояние подвесного авиационного неуправляемого ракетного вооружения, необходимо в кратчайшие сроки завершить работы по созданию современной системы подвесного неуправляемого ракетного авиационного вооружения на базе цифровых технологий под руководством и при финансовом участии МО РФ, - уверен генеральный директор ОАО "Авиаагрегат" Геннадий Кулаков. - Должны быть упреждающие действия для обеспечения потребностей рынка с учетом перспективы тактики применения средств авиационных вооружений. Наше предприятие сумело предугадать направления развития. Имеются разработки как для больших, так и для малых летательных аппаратов, разработки по дополнительным функциям - освещению плацдармов проведения боевых операций, постановке дополнительных радиолокационных и тепловых помех, предложены решения для наземной патрульной и ударной техники, проведены испытания для нового состава укрепления боевой мощи десантного батальона. Скорейшее завершение работ в этом направлении позволит государству не только закрыть потребности российской армии, но и выйти с конкурентоспособным предложением на международный рынок вооружений.

*источник: газета "Российская газета"
12.07.06*

МИГ-АТ СТАНОВИТСЯ БОЛЕЕ РОССИЙСКИМ

Как сообщает "Военно-промышленный курьер", элементы навигационного комплекса и ряда другой аппаратуры французского производства, установленные на учебно-тренировочном самолете МиГ-АТ, меняются на аналогичное российское оборудование. Российская самолетостроительная корпорация "МиГ", которая является разработчиком МиГ-АТ, финансирует закупку некоторых элементов для замены ранее установленного бортового оборудования французского производства. Эти работы являются вынужденной мерой и обусловлены тем, что под-

держка эксплуатации, поддержание летной годности самолетов МиГ-АТ французскими партнерами прекращены. РСК "МиГ" не может отремонтировать и продлевать ресурсы элементов оборудования французского производства, что и обусловило необходимость его замены на аналогичное оборудование российского производства.

Кроме того, устанавливается и отечественная группа резервных приборов.

*источник: сайт "СNews"
04.07.06*

КРУПНЕЙШЕМУ ПРОИЗВОДИТЕЛЮ ТИТАНА ПРЕДЪЯВЛЕНЫ НАЛОГОВЫЕ ПРЕТЕНЗИИ

Компании "ВСМПО-Ависма" - крупнейшему в мире производителю титана - предъявлены налоговые претензии за 2005 г. Недоимку выявили в ходе переговоров с "Рособоронэкспортом" о продаже доли в компании. Источники газеты "Коммерсант" в "ВСМПО-Ависма" считают, что "Рособоронэкспорт" с помощью налоговой службы пытается сбить цену.

Межрегиональная инспекция ФНС по крупнейшим налогоплательщикам №5 требует от "ВСМПО-Ависмы" выплаты 2 млрд. руб. задолженности по налогу на прибыль и 450 млн. руб. штрафа. Налоговики обнаружили в компании около 9,5 млрд. руб. неучтенных доходов. Основные претензии касаются суммы в 9,1 млрд. руб. - выручки от продажи иностранной валюты, которую "ВСМПО-Ависма" не включила в налоговую базу.

Задолженность обнаружили по итогам камеральной проверки, которую налоговая инспекция провела за месяц, хотя Налоговый кодекс отводит для таких проверок три месяца. На заседании Арбитражного суда Москвы по жалобе "ВСМПО-Ависмы" налоговики не ответили на вопрос, почему проверка была проведена в столь короткий срок, отмечает "Коммерсант". Источник газеты в "ВСМПО-Ависме" высказал

мнение, что налоговые претензии к компании связаны с ее возможной продажей "Рособоронэкспорту".

Переговоры с основными владельцами "ВСМПО-Ависмы" Вячеславом Брештом и Владиславом Тетюхиным (владеют по 30% акций) о выкупе их пакетов "Рособоронэкспортом" начались в марте 2006 г. Тогда глава "Рособоронэкспорта" Сергей Чemezov заявил о намерении приобрести максимально большой пакет акций. В конце июня Чemezov сообщил, что "первая часть сделки с акциями "ВСМПО-Ависмы", а именно покупка блокпакета, будет завершена в ближайшее время".

Директор по правовым вопросам и связям с общественностью "ВСМПО-Ависмы" Артем Кисличенко отметил, что "вся чистая прибыль компании за 2005 год практически равна сумме претензий по налогу на прибыль". "Абсурд в том, что предприятие, которое исправно платит налоги и у которого никогда не было проблем по итогам выездной проверки, по итогам камеральной получает претензии по налогу на прибыль, которые в совокупности превышают все его налоговые выплаты", - добавил Кисличенко.

*источник: LENTA.RU
04.07.06*

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ СЧЕТНОЙ ПАЛАТЫ РФ СЕРГЕЙ СТЕПАШИН ОБСУДИЛ С РУКОВОДСТВОМ ЗАО "АВИАСТАР-СП" ВОПРОСЫ ВЫДЕЛЕНИЯ И РАСХОДОВАНИЯ БЮДЖЕТНЫХ СРЕДСТВ

В ходе рабочей поездки в Ульяновскую область Председатель Счетной палаты РФ Сергей Степашин посетил ЗАО "Авиастар-СП". Это не первое посещение завода С.Степашиным, предыдущий визит состоялся в 1999 г. Председатель Счетной палаты и сопровождающие его губернатор Ульяновской области Сергей Морозов, председатель областного Законодательного собрания Борис Зотов побывали в цехах производства самолетов семейства Ту-204 и Ан-124-100. Подробную информацию о каждой модификации

лайнеров дал исполнительный директор ЗАО "Авиастар-СП" Валерий Савотченко. Затем состоялась беседа с руководством ЗАО Авиастар-СП, на котором рассмотрены вопросы выделения средств федерального бюджета для дальнейшего развития перспективных модификаций Ту-204 с помощью лизинговых схем реализации.

*источник: компания "ЗАО "Авиастар-СП"
13.07.06*

ОАО "ИЛЬЮШИН ФИНАНС КО" И ОАО "АВИАКОР-АВИАЦИОННЫЙ ЗАВОД" ПОДПИШУТ ГЕНЕРАЛЬНОЕ СОГЛАШЕНИЕ О ПОСТАВКЕ САМОЛЕТОВ АН-140-100

17 июля 2006 г. на авиасалоне "Фарнборо-2006" ОАО "Ильюшин Финанс Ко" и ОАО "Авиакор-авиационный завод" подпишут Генеральное соглашение о поставке и сопровождении эксплуатации самолетов Ан-140-100. Предполагается, что в рамках этого соглашения "Авиакор" изготовит и поставит "ИФК" для последующей передачи лизингополучателям не

менее 25 самолетов Ан-140-100 в течение ближайших 5 лет. Церемония подписания состоится 17 июля в 12:00 на стенде "ИФК" (Hall 1, D-22).

*источник: компания "ОАО "Авиакор - авиационный завод"
14.07.06*

ПРИМОРСКИЙ ЗАВОД "ПРОГРЕСС" ПРИСТУПИЛ К ВЫПУСКУ СПОРТИВНО-ТРЕНИРОВОЧНОГО САМОЛЕТА ЯК-54

Приморский завод "Прогресс" в городе Арсеньев приступил к выпуску спортивно-тренировочного самолета Як-54. Продажа первой машины намечена на начало 2007 г. Об этом сообщил сегодня на совещании во Владивостоке председатель комитета по промышленности администрации Приморского края Виктор Стариченко.

Помимо этого предприятие проведет модернизацию вертолетов Ми-34С, после чего эти машины станут более конкурентоспособным. Специалисты завода также приступили к осуществлению проекта создания легкого учебно-тренировочного самолета ЯК-152, на который есть спрос на внутреннем и внешнем рынках. Одновременно растет и доля продукции военного назначения. "Объем государственного оборонного заказа на 2006 г. предприятию увеличен в 13 раз. В настоящее время рассчитываются объемы

государственного оборонного заказа на 2007 г. и поставки военной техники в рамках государственной программы вооружения до 2015 года", - отметил Стариченко. Все эти меры позволят уже в ближайшие годы увеличить производство как военной продукции, производимой по государственному оборонному заказу, так и гражданской. "При этом должно быть обеспечено сохранение профиля предприятия и уникальных технологий. Это положение является принципиально важным, так как "Прогресс" - единственное предприятие, выпускающее вертолеты Ка-50 и Ка-52 и крылатые ракеты определенного класса", - отметил представитель краевой администрации.

*источник: телеканал "Приморское
телевидение и радио"
05.07.06*

ГОСЗАКАЗ ДЛЯ ПРЕДПРИЯТИЙ ОПК УЛЬЯНОВСКОЙ ОБЛАСТИ В 2007 ГОДУ БУДЕТ УВЕЛИЧЕН В 2,4 РАЗА

Государственный заказ для предприятий оборонного комплекса Ульяновской области в 2007 г. будет увеличен в 2,4 раза. Как сообщили в пресс-службе областного правительства, об этом в Ульяновске в ходе визита на завод "Авиастар-СП" заявил вице-премьер, министр обороны России Сергей Иванов.

На "Авиастаре" прошли переговоры Иванова с губернатором Ульяновской области Сергеем Морозовым, на которых обсуждались вопросы загрузки предприятий Ульяновской области. Как отметил Иванов, в 2006 году государственный заказ для ульяновских предприятий оборонного комплекса составил 1,5 млрд. руб. Вместе с Морозовым он посетил производство окончательной сборки "Авиастар-СП", где

осмотрели самолеты Ту-204 (материалы по теме) и Ан-124 "Руслан" (материалы по теме), которые выпускает ульяновский завод, а также пообщался с представителями рабочего коллектива предприятия.

Побывав на борту новенького "Руслана", Иванов отметил, что транспортных самолетов подобных Ан-124, больше не выпускается нигде в мире. По его словам, сейчас в распоряжении Минобороны находится 22 "Руслана", которые будут ремонтироваться с их одновременной модернизацией. О заказе на новые самолеты речь пока не идет, сказал министр.

*источник: АРМС-ТАСС
10.07.06*

НОВЫЙ САЛОН ДЛЯ ЯК-40 ОТ KVAND

Компания KVAND начала работу над очередным проектом по переоборудованию VIP салона самолета. Полное переоборудование салона будет выполнено на отечественном самолете Як-40, принадлежащем парку самолетов российской авиакомпании "Сибавиатранс". Работы по переоборудованию ведутся совместно со Смоленским авиационным заводом на их производственной базе. При переоборудовании салона будут использованы последние разра-

ботки KVAND, а также новейшие материалы ведущих мировых производителей, способные обеспечить пассажирам комфорт и безопасность. К примеру, система спутниковой связи датской фирмы Thrane & Thrane. KVAND имеет эксклюзивное право на установку системы на территории СНГ.

*источник: компания "KVAND"
11.07.06*

"ВСМПО-АВИСМА" СОБИРАЕТСЯ В ИНДИЮ

ОАО "Корпорация "ВСМПО-Ависма" заинтересована в реализации совместного проекта с индийской стороной за счет рупийного долга Индии перед РФ, сообщил источник в компании. По его словам, сейчас идут предварительные переговоры с Индией, и существует несколько возможных вариантов создания СП. При этом, по словам представителя компании, пока еще рано говорить о том, какая именно индийская компания станет партнером "ВСМПО-Ависмы". "Наша задача состоит в том, чтобы использовать для создания СП рупийный долг Индии, то есть без конвертации, - сказал источник. - По этому вопросу решения

правительства Индии пока еще нет". Совместное предприятие "ВСМПО-Ависмы" с индийской компанией будет строиться на территории Индии. По словам источника, согласно одному из вариантов, на СП будет вестись совместная добыча и обогащение ильменитовых руд. "В Индии используется очень низкокостратная технология, почти вдвое дешевле, чем на Украине", - отметил он.

*источник:
газета "Коммерсантъ-Екатеринбург"
17.07.06*

УСПЕШНО ЗАВЕРШИЛИСЬ ИСПЫТАНИЯ САМОЛЕТА ИЛ-96-300 В УСЛОВИЯХ ВЫСОКОГОРЬЯ

21 июля 2006 г. успешно завершились испытания самолета Ил-96-300 в условиях высокогорья. Данные мероприятия были организованы лизинговой компанией "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) на высокогорных аэродромах Эквадора, расположенных на высоте до 3000 метров над уровнем моря. Испытания подобной сложности были проведены впервые в истории гражданского авиастроения России.

В состав испытательной бригады входили специалисты Авиационного Комплекса "Ильюшин", Авиационного регистра МАК, российских сертификационных центров (в т.ч. ГОСНИИ ГА и ГОСНИИ АН), а также разработчиков двигателей ПС-90А и ВСУ, установленных на самолете Ил-96-300.

Испытания проводились на серийном самолете Ил-96-300 кубинской авиакомпании Cubana de Avia-

cion. Этот самолет в конце 2005 года был поставлен на Кубу лизинговой компанией "Ильюшин Финанс Ко."

В результате проведенных работ получен положительный результат, позволяющий в ближайшее время оформить Дополнение к Сертификату типа самолета Ил-96-300, которое в будущем может быть распространено на самолеты всего семейства Ил-96. Данное дополнение значительно расширяет условия эксплуатации самолетов и повышает их коммерческую привлекательность.

Аналогичные испытания на самолетах семейства Ту-204 будет проведено в январе 2007 года после поставки компанией ИФК первого Ту-204С на Кубу.

источник:
компания "ОАО "Ильюшин Финанс Ко."
27.07.06

КОНЕЦ АН-70

Строительство военно-транспортного самолета Ан-70, который создаётся совместно украинской и российской сторонами, вероятнее всего, будет прекращено. По словам официального Киева, российское правительство подготавливает выход из проекта. Решение уже принято, осталось только решить вопрос о способах выхода из договора и распределения патентов.

Проект этот в течение 20 лет осуществлялся на Украине, поскольку производимые там винтовые двигатели больше всего подходили для новых военно-транспортных самолетов. Только при наличии в самолете такого типа двигателей представлялось возможным совершать посадки в труднодоступных местах с короткими взлетно-посадочными полосами. До настоящего времени в проект было инвестировано около 5 млрд. долл. Намечалось, что Россия купит 164 самолета на сумму 50 млн. долл., Украина должна была приобрести 65 авиамашин.

По сообщениям украинских СМИ, министр обороны России Сергей Иванов заявил, что проект по строительству Ан-70 превращается в историю без конца. В Москве распространяется информация о том, что этот самолет технически устарел еще в начале реализации проекта. Генеральный директор авиаконцерна имени Антонова утверждает, что проект находится на своей завершающей стадии. Для сертификации, по его словам, нужно еще несколько месяцев и 100 млн. долл. Причина выхода из проекта Москвы заключается, скорее всего, в том, что встала необходимость вкладывать силы и средства в собственное самолетостроение, в том числе в Ил-76.

В Киеве в связи с политической напряженностью в отношениях между обеими странами рассматривают решение Москвы как очередную ступень эскалации. "Между нами ведется своеобразная торговая война, - заявил министр экономики Украины Арсе-

ний Яценюк немецким журналистам в Киеве. - И при этом Ан не самая большая проблема". Украина ведет серьезную дискуссию с Россией о ценах на газ, кроме того, Киев спорит с Москвой из-за введенного запрета на ввоз молока и мяса. Одновременно с этим Украина чувствует себя ущемленной в одной из важнейших сфер экономики, в производстве труб: с 1 июня Еврокомиссия ввела антидемпинговые пошлины на украинские бесшовные трубы.

"Мы зажаты в тиски, и нам необходим другой рынок, но у нас его нет", - говорит Яценюк и выражает надежду на то, что Россия как можно раньше вступит в ВТО. "Торговые отношения со странами СНГ больше не функционируют. Нам необходим независимый третейский судья", - считает министр экономики Украины, который видит свою страну на финишной прямой по пути к вступлению в ВТО. Первой задачей формирующегося в настоящее время украинского правительства станет улучшение "неудовлетворительных отношений" с Россией. Эта задача станет одной из приоритетных, поскольку 30% экспорта идет именно в Россию.

В российском правительстве неохотно обсуждают тему, связанную с Ан-70. "Я не готов дать комментарии по этой теме", - заявил заместитель министра экономического развития и торговли России Андрей Шаронов. Российская сторона и слышать ничего не хочет о торговой войне. "Мы не ведем какой-то особенной торговой политики с Украиной. Мы наблюдаем за субсидированным импортом и предпринимаем шаги против этого. В поставках газа мы перешли на квазимировые цены. Это распространяется на Украину так же, как на Белоруссию, где мы поднимем цены на газ до такого же уровня", - сказал Шаронов.

источник:
газета "Промышленные ведомости"
17.07.06

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИИ ПРИНЯЛО РЕШЕНИЕ ПРЕКРАТИТЬ СОВМЕСТНЫЕ С УКРАИНОЙ РАБОТЫ ПО ПРОЕКТУ СОЗДАНИЯ САМОЛЕТА АН-70

Правительство России приняло решение и дало поручение соответствующим ведомствам начать переговоры с украинской стороной о прекращении совме-

стной работы по проекту создания самолета Ан-70.

источник: газета "ВПК"
26.07.06

САМОЛЕТОСТРОИТЕЛИ СЛЕТАЛИ ПОСМОТРЕТЬ

В лондонском пригороде Фарнборо завершился авиасалон Farnborough International Airshow-2006, в ходе которого было заключено контрактов более чем на \$40 млрд. Основная борьба развернулась между европейской Airbus и американской Boeing. Украинский авиапром не продал на выставке ни одного самолета, его наибольшим достижением остается потенциальное участие в контракте, заключенном между самарским "Авиакор - авиационный завод" и лизинговой компанией "Ильюшин Финанс Ко", о поставке 25 самолетов Ан-140.

По итогам выставки победу одержал Boeing, заключивший жесткие контракты на 72 самолета (\$9,1 млрд). Крупнейший объявленный контракт тоже пришелся на Boeing: компания Qatar Airways подтвердила намерение купить 20 Boeing 777 (\$4,9 млрд). Но по количеству анонсированных жестких и предварительных контрактов верх взял Airbus: к концу авиашоу компания объявила о заказах на 182 самолета на сумму \$21,5 млрд.

Победа была очень важна для Airbus после недавнего скандала с акциями компании и объявления о новой полугодовой задержке с самолетом A380. Кроме того, Airbus объявил о кардинальном пересмотре проекта дальнемагистрального A350 по требованию основного заказчика, международной лизинговой компании ILFC. Это дало результат - 20 новых A350 XWB решил купить Сингапур, заказавший также еще 9 A380. У Boeing в Фарнборо также произошел важный прорыв. Авиакомпания Emirates решила купить 10 новых грузовых Boeing 747-8F на \$2,8 млрд.

Помимо войны за контракты в Фарнборо шли брэндовые бои. Наиболее громкими эпитетами наделились как раз существующие только на бумаге машины. Так, тот же новый A350 XWB был окрещен "экстрасамолетом". В свою очередь, российская компания "Сухой" переименовала свой проект регионального самолета RRG в "Сухой-100 SuperJet". Однако и "экстра", и "супер" присутствовали на авиашоу только в виде моделей и макетов отдельных частей.

"Украинский авиапром также лишь в виде модели представил в Фарнборо транспортную версию Ан-148", - сообщил Ъ заместитель генерального конструктора

по вопросам маркетинга АНТК "Антонов" Александр Кива. Две модели Ан-140 (в VIP- и пассажирской версиях), не включенные в летную программу выставки, были продемонстрированы на земле.

На Фарнборо украинские авиастроители не заключили ни одного контракта, однако надеются заработать в кооперации с самарским "Авиакором", который подписал предварительный контракт с лизинговой компанией "Ильюшин Финанс Ко". "На тридцать-сорок процентов от суммы контракта могут рассчитывать Харьковский авиазавод, если будет принимать участие в сборке, и запорожский "Мотор Сич", поставляющий двигатели", - сообщил господин Кива, воздержавшись от более конкретной оценки будущих финансовых перспектив представителей отечественного авиапрома.

В Фарнборо руководители авиапредприятий провели ряд переговоров, на которых рассматривались перспективы будущего сотрудничества. В частности, АНТК "Антонов" подписал меморандум о взаимопонимании с компанией Thales касательно оснащения самолетов "Ан" бортовым электронным оборудованием ее производства. "К сожалению, сложившаяся в нашей стране политическая ситуация мешает реальному наполнению этого сотрудничества. Думаю, до конца года мы начнем работу", - предположил Александр Кива.

Генеральный директор государственной корпорации "Антонов" Анатолий Мяслица сообщил Ъ, что в рамках Фарнборо были проведены "серьезные переговоры с "Ильюшин Финанс" по постройке Ан-148 с Воронежским заводом". Он воздержался от дальнейших комментариев, сообщив, что на выставке "особо интересовался" вопросами послепродажного обслуживания самолетов. "На базе 410-го завода (входит в корпорацию "Антонов". - Ъ) нужно немедленно создавать центр сервисной поддержки всех самолетов типа "Ан", - убежден господин Мяслица. Напомним, что в марте стало известно о подписании протокола о намерениях между Украиной и Мексикой, в котором стороны договорились создать базы для сервисного обслуживания самолетов семейства "Антонов".

*источник: газета "Коммерсантъ - Украина"
24.07.06*

РЫНОК САМОЛЕТОВ ТИПА АН-124 ДО 2020 ГОДА СОСТАВИТ 60-80 МАШИН

Рынок тяжелых транспортных рамповых самолетов типа Ан-124 грузоподъемностью до 150 т на период до 2020 г. оценивается в 60-80 машин. Такие данные, со ссылкой на российские и иностранные исследования, привел генеральный директор ОАО "Авиапром" Константин Казенов.

"В тоже время, если учитывать перспективную потребность быстроразвивающихся стран Юго-Восточной Азии, то спрос на самолеты типа Ан-124, очевидно, будет еще больше", - сказал собеседник.

По его мнению, если не создавать новые модификации и не производить самолеты типа Ан-124, то рынок грузовых авиаперевозок будет занят широкофюзеляжными грузовыми модификациями самолетов Airbus и Boeing. К.Казенов напомнил, что два года обсуждается вопрос возобновления производства

Ан-124, выполнены все расчеты, проведены исследования рынка, разработан четкий бизнес-план с окупаемостью затрат на создание и производство самолета типа Ан-124 с усовершенствованиями "борта" самолета и увеличенной дальности, но до сих пор никаких решений нет. По его мнению, проект возобновления и модернизации Ан-124 для транспортных авиакомпаний - сложный, с большими затратами, но окупаемый. "Может быть, Министерство обороны воздержится пока от закупок таких машин, так как пока есть Ан-124, но гражданским авиакомпаниям уже сегодня нужны эти самолеты", - считает он. Собеседник отметил, что сегодня самолеты Ан-124-100 работают в интересах ООН и НАТО.

*источник: AVIAPORT.RU
10.07.06*

"АВИАСТАРУ-СП" ПОДКИНУЛИ РАБОТУ

Авиационная лизинговая компания "Ильюшин финанс Ко." решила заказать ульяновскому заводу "Авиастар-СП" самолеты, покупателей на которые пока не нашла. Компания подписала контракт с авиа-заводом на строительство 10 самолетов Ту-204 общей стоимостью \$350 млн, который 10 июля будет рассмотрен советом директоров предприятия. Участники рынка и эксперты полагают, что найти перевозчиков, желающих закупить эти машины, будет непросто.

ЗАО "Авиастар-СП" производит Ту-204 и его модификации (300, 200, 100, 120С), Ан-124.

"Ильюшин финанс Ко." (ИФК) занимается финансовым и операционным лизингом гражданской авиатехники. По состоянию на 1 января 2006 г. стоимость активов ИФК составила около \$560 млн, выручка в 2004 г. составила 340 млн руб., чистая прибыль - 64 млн руб. По состоянию на 1 февраля 2006 г. акционерами являются: Минимущество РФ (28,33%), Внешэкономбанк (18,02%), "Алмаз Траст" (10,68%), "Машинприборэксим" (7,69%), Национальный резервный банк (7,6%), "Химмашэксим" (6,7%), "Инвестконсультант" (4,36%), "Автоэкспромимпорт" (4,36%), Авиационный комплекс им. Ильюшина (3,47%), граждане РФ (8,79%).

Ту-204-100 работает на двух двигателях. Пассажироместимость - до 210 человек. Крейсерская скорость - 810-850 км/ч. Максимальная дальность полета - 7000 км. На самолете установлены российские двигатели ПС-90А.

В понедельник, 10 июля, совет директоров ульяновского "Авиастар-СП" может одобрить заключенный две недели назад контракт с лизинговой компанией "Ильюшин финанс Ко." на постройку 10 самолетов Ту-204, рассказал "Ведомостям" гендиректор "Ильюшин финанс Ко." Александр Рубцов. Стоимость заказа составит \$350 млн. Заместитель директора по маркетингу "Авиастар-СП" Виктор Кузнецов подтвердил, что контракт заключен и что этот вопрос есть в повестке собрания акционеров.

О том, что "Ильюшин финанс Ко." намерена закупить ульяновские "тушки", компания объявила еще в мае 2006 г. В компании отмечали, что финансирование строительства самолетов будет вестись за счет средств, получаемых от размещения дополнительных акций ИФК среди акционеров общества, а также за счет привлекаемых под эти контракты займов и авансов от авиакомпаний - заказчиков самолетов. Рубцов отметил, что лизинговые контракты с покупателями еще не подписаны, но предложения

будут делаться русским авиакомпаниям, уже эксплуатирующим Ту-204, и зарубежным. Сейчас различные модификации Ту-204 в России эксплуатируют авиакомпании "КрасЭйр", "Владивосток Авиа" и до 2006 г. эксплуатировала S7 Airlines.

Убедить российских авиаперевозчиков приобрести новую партию Ту-204, которую хочет заказать ульяновцам "Ильюшин финанс Ко.", лизинговой компании будет непросто. Пресс-секретарь авиакомпании "КрасЭйр" Ольга Трапезникова сообщила "Ведомостям", что в ближайших планах "КрасЭйр" приобретение самолетов Ту-204 не значит. Она объяснила это тем, что концепция развития "КрасЭйр" предусматривает закупку и использование машин "более экономичного и экологичного класса". В этом году, в частности, авиакомпания планирует закупить около 16 самолетов Boeing 737, отметила Трапезникова. S7 Airlines отказалась от эксплуатации Ту-204. Ранее гендиректор S7 Airlines Владислав Филев заявлял, что Ту-204 - это самолет, не рассчитанный на эксплуатацию в регулярных перевозках. Другой источник в S7, пожелавший остаться неназванным, по поводу эксплуатации Ту-204 отметил, что "для использования двух таких машин нужна еще одна - на запчасти".

Евгений Линчик, ведущий аналитик Rye, Man & Gor Securities, считает, что сейчас экономически более выгодно покупать в лизинг Boeing. "Конечно, цена Ту-204 невысока по сравнению с новыми Boeing, которые стоят \$60-90 млн, но у них и больше расход топлива", - говорит он. По его мнению, заказ на 10 самолетов - это очень хороший объем, который позволяет загрузить и поддержать завод. А Игорь Лейко, бывший топ-менеджер "Авиастар-СП", полагает, что завод не готов к реализации такого крупного заказа. Лейко отметил, что на заводе не решены проблемы со своевременной поставкой комплектующих и проектной подготовкой производства. Борис Рыбак, генеральный директор Infomost, считает, что во всех сделках с "советскими" самолетами есть политическая составляющая: "Поскольку покупатели, поддерживающие отечественного производителя, хотят получить взамен некие преференции, льготы от государства". Сам Борис Рыбак сомневается в реальности этой сделки, поскольку "последние 10 лет многие авиакомпании ("Аэрофлот", "Трансаэро") объявляли о желании купить Ту-204 и ни одно из этих заявлений реализовано не было".

*источник: газета "Ведомости - Поволжье"
07.07.06*

В ЗАО "АВИАСТАР-СП" ПРОШЛО ТОРЖЕСТВЕННОЕ ПОСВЯЩЕНИЕ В РАБОЧИЕ

В торжественной обстановке в ЗАО "Авиастар-СП" прошло уже ставшее традиционным посвящение в рабочие. 90 молодым заводчанам, пришедшим на завод во втором квартале 2006 года и уже получившим навыки рабочих профессий, вручили подарки, удостоверения и значки, свидетельствующие о том, что они стали полноправными участниками самолетостроительного процесса. Ребятам тепло приветствовали представители руководства предприятия, профсоюзного комитета, администрации Заволжского района города Ульяновска. Служба

адаптации персонала "Авиастара" много делает для того, чтобы молодые люди, выбравшие местом работы авиазавод, не чувствовали дискомфорта. Хорошо организованная система наставничества, постоянный контроль и мониторинг работы молодежи, социологические исследования их закрепляемости на рабочих местах дают положительные результаты. Основной из них - неуклонно снижающийся средний возраст заводчан

*источник: компания "ЗАО "Авиастар-СП"
13.07.06*

РОССИЙСКИЙ САМОЛЕТ СТРОЯТ ВСЕМ МИРОМ

Компания "Гражданские самолеты Сухого" подписала соглашение с итальянской "Алениа Аэронавтика", входящей в состав концерна "Финмекканика", о стратегическом сотрудничестве по проекту RRJ.

Проект среднемагистрального самолета RRJ с самого начала стал уникальным. Хотя бы уже потому, что вокруг него разгорелись нешуточные споры. Противники проекта пытались доказать, что он просто похоронит российский авиапром. Ведь RRJ, разработанный российскими конструкторами, создавался под патронажем "Боинга", к тому же 65% его стоимости должны составить иностранные узлы и механизмы. Американская авионика, канадские шасси, гидравлика, российско-французский двигатель и французская электросистема... Какой же это российский проект?! - до сих пор восклицают скептики.

На что сторонники проекта выдвигают основной аргумент: если самолет отечественного производства будет укомплектован импортными деталями, он от этого не перестанет быть российским. Тем более, для того, чтобы считаться авиационной державой, России нужна конкурентоспособная машина. А предложения наших заводов новизной, увы, не блещут: пусть российские самолеты хороши и надежны, но по сравнению с иномарками-одноклассниками они морально устарели как минимум на одно поколение.

Так что мечтать о конкуренции, но решать при этом текущие проблемы и не смотреть в будущее - это, по крайней мере, самонадеянность. А проект RRJ соединил в себе столько технологических решений, что сомнений не возникает - это самолет следующего поколения, и у него есть перспективы.

Так что споры спорами, а главное ясно: самолету быть. Правда, возникают новые вопросы. Построить хороший самолет - это еще полдела. Мало его произвести - надо еще продать. В принципе, "Аэрофлот", которому требуется замена парка устаревших Ту-134, готов обеспечить авиазавод работой на несколько лет вперед. А что дальше? Смогут ли российские авиастроители конкурировать на плотном глобальном рынке летной техники?

Судя по всему, проблем возникнуть не должно. Во-первых, самолет вызывает интерес не только у отечественных авиаперевозчиков, но и зарубежных авиакомпаний. А во-вторых, согласно договоренностям с концерном "Финмекканика", российская сторона с иностранными партнерами создаст в Европе совместное предприятие, которое будет заниматься продажей и послепродажным обслуживанием самолетов

И НЕ ПЕШКА, А КОРОЛИ!

Фронтовой бомбардировщик Су-34 должен сменить в составе ВВС России уже устаревшую 24-ю "сушку" и дальний бомбардировщик Ту-22М.

Будучи самым современным среди своих одноклассников, Су-34 обладает превосходными техническими характеристиками. В частности, у самолета наибольшая масса бронирования - в общей сложности почти полторы тонны, что резко повышает живучесть машины и защищенность экипажа. Бомбардировщик имеет радиус действия до 2000 километров без дозаправки. И это позволяет ему при необходи-

мости выполнять задачи дальней авиации. Радиоэлектронное оборудование, включающее в себя радар заднего обзора, не только позволяет обнаруживать воздушные цели "за хвостом", но и атаковать их с помощью ракет. Новый отечественный бомбардировщик специалисты уже окрестили "Пешкой XXI века". Боевые возможности роднят 34-ю "сушку" с легендарным пикирующим бомбардировщиком времен Великой Отечественной.

RRJ. А это уже серьезная заявка на коммерческий успех проекта. Ведь почему те же "Боинги" уходят влет, как горячие пирожки? Да потому, что авиакомпания-покупатели уверены: если что случится с машиной, производитель в считанные дни, если не часы, исправит неполадку, а если надо, то и целиком заменит вышедший из строя узел. И сведет к минимуму потери от простаивающей техники. Сборка-то у него конвейерная, чего, к сожалению, нельзя пока сказать о российском авиапроме с его штучным производством.

Кроме того, уже само по себе участие иностранного стратегического партнера в проекте RRJ говорит о надежности заявленных характеристик самолета "Сухого" и его конкурентных преимуществах. Предполагаемый объем рынка самолетов RRJ с момента их серийного выпуска в 2008 г. и до 2023 г. оценивается в 100 млрд. долл. Это около пяти с половиной тысяч единиц, треть из которых может быть продана в Северную Америку, четверть - в Европу, десятая часть - в латиноамериканские страны и 7% - в Китай и Россию. Уже сегодня на покупку нового самолета поступило больше 100 заявок.

Соглашение между "Сухим" и "Аленией Аэронавтикой" предусматривает приобретение итальянской компанией блокирующего пакета акций (25% плюс одна акция) ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" и ее участие в финансировании программы RRJ в объеме не менее 25% от бизнес-плана. А в дальнейшем обе компании как стратегические партнеры будут совместно изучать перспективы других проектов в области гражданской авиации.

Документ был подписан в присутствии президента Путина и премьер-министра Италии Романо Проди. Главы государств высоко оценили это событие. Они выразили общее мнение, что объединение технического и интеллектуального потенциала "Финмекканики" и "Сухого" позволит реализовать крупнейший проект сотрудничества Италии и России в области гражданской авиации и явится реальным шагом по созданию единого промышленного и экономического пространства между Россией и Европой.

- Это только начало. Мы хотим, чтобы связи стали более интенсивными, - заметил Романо Проди во время подписания соглашения.

А раз так, то сомневаться не приходится: небо для самолета "Сухого" будет открыто во всем мире.

источник: газета "Комсомольская правда"
05.07.06

и источника: газета "Россия"
13.07.06

СУ-34 ВЫХОДИТ НА ВЗЛЕТНУЮ ПОЛОСУ

На Новосибирском авиационном производственном объединении им. В. П. Чкалова изготовлен первый экземпляр самолета Су-34 из серии, заказанной военным ведомством России: сегодня пройдет его обкатка.

Проектирование этого истребителя-бомбардировщика началось с начала 80-х, первый полет экспериментальной машины состоялся в декабре 1993 г. Последующее десятилетие проект из-за отсутствия финансирования теплится на НАПО в режиме доводки, пока главком ВВС Владимир Михайлов, наконец, не заявил, что Су-34 ближайшие годы должен составить основу ударной мощи фронтовой авиации. В 2005 г. министр обороны Сергей Иванов посетил Новосибирск и сформулировал перед авиастроителями конкретную задачу: изготовить к 2010 г. целый полк этих машин.

Двухместный ударный комплекс Су-34 (по натовской классификации "Fullback"), несмотря на задержку в выходе на серийное производство, сохранил, по мнению экспертов, позицию лучшей боевой машины в своем классе. Главным достоинством самолета считается его способность находить, клас-

сифицировать и поражать любые, в том числе подводные, цели в диапазоне до двух тысяч километров без дозаправки. Не случайно журналисты окрестили его "властелином больших пространств", иронично переименовав "Fullback" ("защитник") на "Full beck" ("большой привет"). Как боевой самолет пятого поколения, Су-34 интегрирован с наземными и космическими средствами поддержки (например, может пользоваться спутниковой коррекцией для высокоточного поражения единичных целей) и в то же время обладает высоким уровнем автономной электронной и броневой защиты, успешно преодолевая активное огневое противодействие противника и применение им средств радиоэлектронных помех.

Знаменательно, что торжественную выкатку из сборочного цеха стартового экземпляра серийного Су-34 новосибирские авиастроители приурочили к 30 июня. Именно с этого дня НАПО им. В.П. Чкалова начинает отмечать свой юбилей: 75 лет, в течение которых завод выпустил ни много ни мало 29 тысяч боевых самолетов.

*источник: газета "Вечерний Новосибирск"
03.07.06*

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР АВИАКОМПАНИИ "ТРАНСАЭРО" ВЫСТУПАЕТ ЗА РАЗВИТИЕ СОТРУДНИЧЕСТВА С АВИАСТРОИТЕЛЬНЫМ КОНЦЕРНОМ AIRBUS

5 июля 2006 г. в Тулузе состоялась встреча Министра транспорта России Игоря Левитина и членов российской делегации с руководством авиастроительного концерна Airbus.

На встрече выступила Генеральный директор авиакомпании "Трансаэро" Ольга Плешакова. Она, в частности, подчеркнула, что концепция модельного ряда Airbus A330, A340 и A350 соответствует стратегии авиакомпании "Трансаэро" по развитию дальнемагистральных воздушных перевозок из Москвы и Санкт-Петербурга. С учетом сегодняшней сети полетов компании, включающей Канаду, Карибский регион, страны Юго-Восточной Азии, и ее перспектив (США, Бразилия, Австралия), значительная часть маршрутов проходит над океанской поверхностью и выполняется в специально разработанном для двухдвигательных самолетов режиме ETOPS. В этой связи руководитель "Трансаэро" считает, что более предпоч-

тительным является выполнение подобных полетов на четырехдвигательных воздушных судах, представленных вышеупомянутым семейством Airbus.

Ольга Плешакова особо отметила, что снятие таких заградительных мер с российской стороны, как таможенные пошлины на приобретаемую иностранную авиационную технику, позволит увеличить объемы поставок продукции Airbus в Россию и не окажет негативного влияния на развитие российского авиационного сектора в условиях острейшего дефицита современных воздушных судов, который испытывают отечественные авиакомпании. Такой шаг также повысит эффективность эксплуатации этой авиатехники российскими перевозчиками и откроет хорошие перспективы для расширения программы закупок новых воздушных судов.

*источник: компания "АК "Трансаэро"
06.07.06*

НА КНААПО БУДУТ ПРОИЗВОДИТЬСЯ ТИТАНОВЫЕ ИЗДЕЛИЯ ДЛЯ САМОЛЕТОВ BOEING

На КНААПО будут производиться титановые изделия для самолетов Boeing. Соответствующий контракт сегодня подписан на Фарнборо 2006 (Farnborough 2006) между компаниями "Сухой" и Boeing. Подписи под документом поставили генеральный директор компании "Сухой" Михаил Погосян и старший вице-президент корпорации Boeing Майкл Кейф.

Сумма контракта не разглашается. Как стало известно корр. АРМС-ТАСС, подписание контракта в немалой степени связано с тем, что в работе по подготовке производства самолетов RRJ сложились очень тесные отношения между "ВСМПО-АВИСМА" и КНААПО. В этой связи, как в технологическом, так и в ценовом аспектах для Boeing стало выгодным заказы-

вать часть титановых изделий для своих самолетов на КНААПО. Этот контракт компания "Сухой" рассматривает как очередной этап в дальнейшем углублении сотрудничества с Boeing, которое продолжается уже более пяти лет по проекту RRJ. При этом следует отметить позитивный настрой американской стороны на расширение двустороннего сотрудничества. В частности, брат президента США, губернатор штата Флорида Джеб Буш, который накануне посетил стенд корпорации "Сухой", очень позитивно оценил российско-американское сотрудничество в области авиастроения.

*источник: АРМС-ТАСС
20.07.06*

"ТЕПЛООБМЕННИК" ДОГОВОРИЛСЯ С LIEBHERR

ОАО "Нижегородское производственное объединение "Теплообменник" заключило контракт с немецкой компанией Liebherr на изготовление интегрированных систем управления воздухом для семейства российских региональных самолетов.

В 2004 г. ОАО "Теплообменник" заключило меморандум о взаимопонимании и намерениях с немецкой компанией Liebherr о возможности участия в российско-немецкой программе ОАО "Гражданские самолеты Сухого" по строительству 300 пассажирских самолетов. В соответствии с программой на одном из российских авиазаводов будут изготавливаться пассажирские самолеты на 65, 75 и 95 посадочных мест. Первый самолет планируется про-

извести в 2006 г., в 2008-м начать серийный выпуск. ОАО "Теплообменник" будет изготавливать интегрированные системы управления воздухом, которые включают систему кондиционирования, противобледенительную систему и автоматизированный регулировщик давления. Разработка систем велась совместно с компанией Liebherr.

ПКО "Теплообменник" - производитель систем кондиционирования и регулирования давления для летательных аппаратов, выпускает также радиаторы, отопительные системы для автомобилей и бытовые газовые колонки.

*источник: газета "Коммерсантъ"
05.07.06*

ВСМПО-АВИСМА ПОДПИСАЛА С EMBRAER ДОЛГОСРОЧНЫЙ КОНТРАКТ НА ПОСТАВКУ ТИТАНА

ОАО "Корпорация "ВСМПО-Ависма" и бразильская самолетостроительная компания Embraer подписали долгосрочный контракт на поставку титана. Как сообщается в пресс-релизе Embraer, срок действия контракта, который будет покрывать значительную часть потребностей компании в титане, истекает в 2011 г. ВСМПО-Ависма будет по-прежнему поставлять большую часть традиционных полуфабрикатов, таких как плиты, листы, биллеты и прутки, необходимые для авиационных программ Embraer, и в дополнение начнет поставки штамповок с высокой добавленной стоимостью.

"Сотрудничество Embraer и ВСМПО-Ависмы основано на долгосрочных обязательствах, - сказал

исполнительный вице-президент производственного подразделения Embraer Артур Коутинью. - Мы уверены, что договор с ВСМПО-Ависма откроет еще больше возможностей на будущее для обеих компаний".

Компании ВСМПО и "Ависма", образующие единую производственную цепочку, объединились в 2005 г. Корпорация "ВСМПО-Ависма" является крупнейшим в мире производителем титана. Основными потребителями титановой продукции "ВСМПО-Ависма" являются авиастроительные корпорации. На экспорт идет 70-80% продукции.

*источник: ИА "Интерфакс"
20.07.06*

УОМЗ ДОГОВОРИЛСЯ ОБ ОБСЛУЖИВАНИИ САМОЛЕТОВ ВВС ТУРКМЕНИСТАНА И ПЕРУ

В ходе выставки вооружений в Нижнем Тагиле Уральский оптико-механический завод (УОМЗ) провел переговоры с представителями стран, где на самолетах российского производства эксплуатируется авионика УОМЗ. По итогам переговоров соглашение о сотрудничестве было подписано с Минобороны Туркменистана.

Специалисты завода договорились о проведении сервисного обслуживания бортовой электроники туркменских ВВС. В ближайшее время инженеры УОМЗ проведут в воинских частях Туркменистана авторское освидетельствование изделий бортовой оптоэлектроники. Первые контракты с этой страной предполагается подписать уже в текущем году.

Прошли успешно и переговоры с делегацией Перу: стороны подписали протокол о намерениях. УОМЗ получил заявку на поставку запчастей и организацию ремонта бортовой электроники самолетов МиГ-29 перуанских ВВС. Следующий раунд переговоров пройдет в октябре 2006 г. на территории Перу.

Экспозицию уральского предприятия посетила также делегация Кыргызстана. Премьер-министр этой страны Феликс Кулов обратил внимание на системы оптического наблюдения производства УОМЗ и возможности их применения.

На выставке специалисты УОМЗ демонстрировали тепловизор "Матис" и малогабаритные системы

оптического наблюдения. Презентация тепловизора третьего поколения "Матис", разработанного компанией "Сажем", была проведена 12 июля. С помощью тепловизора производилась трансляция парада военной техники.

Оптико-механический завод и фирма "Сажем" планируют в 2007 г. начать выпуск тепловизоров "Матис" на Урале. В настоящее время на УОМЗ проходят испытания прибора. В ходе реализации данной программы будут производиться тепловизоры третьего поколения, предназначенные для межвидового применения. Сотрудничество УОМЗ с "Сажем" предусматривает также создание в России сервисного центра по их обслуживанию.

УОМЗ также продемонстрировал на выставке гиростабилизированные круглосуточные системы оптического наблюдения, а также новую перспективную малогабаритную систему оптического наблюдения СОН-720. Система устанавливается на вертолеты и малогабаритные самолеты и предназначена для обнаружения и распознавания объектов в широком диапазоне углов обзора при сильной качке и вибрации. Она позволяет осуществлять круглосуточный поиск и спасение людей.

*источник: газета "ВПК"
18.07.06*

ИЗБРАН НОВЫЙ СОСТАВ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ ОАО "ТУПОЛЕВ"

В июле 2006 г. состоялось годовое собрание акционеров ОАО "Туполев", которое утвердило годовую отчет Общества за 2005 г., годовую бухгалтерскую отчетность, распределение прибыли и убытков за 2005 год, порядок выплаты дивидендов. Собрание избрало новый состав Совета директоров ОАО "Туполев" и ревизионной комиссии.

В состав Совета директоров ОАО "Туполев" вошли:

- Алешин Борис Сергеевич - Руководитель Федерального агентства по промышленности;
- Горбунов Евгений Алексеевич - Начальник Управления авиационной промышленности Федерального агентства по промышленности;
- Зенков Борис Геннадьевич - Председатель Совета директоров ООО "Сирокко Аэроспейс Россия";
- Карташов Сергей Петрович - Директор Ульяновского представительства ООО "Сирокко Аэроспейс Россия";
- Коптев Юрий Николаевич - Директор Департамента оборонно-промышленного комплекса Министерства промышленности и энергетики РФ;
- Медведев Юрий Митрофанович - Заместитель руководителя Федерального агентства по управлению федеральным имуществом;
- Михайлов Владимир Сергеевич - Главнокомандующий ВВС Российской Федерации;
- Муравьев Никита Михайлович - Заместитель начальника Управления Федерального агентства по управлению федеральным имуществом;

- Печников Николай Николаевич - Генеральный директор компании "SMHOTELS MANAGEMENT LTD";

- Попов Дмитрий Владиславович - Начальник Управления имущественного комплекса Федерального агентства по промышленности;

- Реус Андрей Георгиевич - Заместитель Министра промышленности и энергетики Российской Федерации;

- Саламатов Владимир Юрьевич - Директор Департамента инвестиционной и инновационной политики Министерства промышленности и энергетики РФ;

- Стефаненко Светлана Михайловна - Заместитель генерального директора ФГУП "ФТ-Центр" - Директор центра анализа и стратегии корпоративного управления;

- Циркунов Николай Евгеньевич - Заместитель Директора Департамента оборонной промышленности и высоких технологий Правительства РФ;

- Шевчук Игорь Сергеевич - Президент - Генеральный конструктор ОАО "Туполев".

На первом заседании Совета директоров Председателем Совета директоров ОАО "Туполев" избран Алешин Борис Сергеевич - Руководитель Федерального агентства по промышленности РФ. Президентом ОАО "Туполев" избран Шевчук Игорь Сергеевич.

*источник: компания "ОАО "Туполев"
24.07.06*

КОНТРАКТЫ О ПОСТАВКАХ ДВИГАТЕЛЕЙ ПС-90А И ПС-90А1, УСТАНОВЛИВАЕМЫХ НА САМОЛЕТЫ СЕМЕЙСТВА ИЛ-96, БУДУТ ВЫПОЛНЕННЫ

В связи с опубликованным 28 июля 2006 г. заявлением руководства Воронежского Акционерного самолетостроительного общества (ВАСО) о возможном отказе от комплектации самолетов семейства Ил-96 двигателями ПС-90А производства Пермского моторостроительного Завода (ПМЗ), ОАО "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) заявляет:

В настоящее время все текущие контракты, заключенные между лизинговой компанией ИФК и ПМЗ, о поставках двигателей ПС-90А и ПС-90А1, устанавливаемых на самолеты семейства Ил-96, которые лизинговая компания ИФК поставляет своим заказчикам, не пересматриваются и будут реализованы

согласно графикам поставок этих двигателей. Со своей стороны ИФК гарантирует выполнение взятых на себя в заключенных контрактах обязательств.

Вопрос о переоборудовании самолетов семейства Ил-96 с целью установки на них двигателей производства "Pratt & Whitney" находится в процессе проработки специалистами АК "Ил", ВАСО, ИФК, заказчиков самолетов и носит форму предварительных договоренностей с зарубежным производителем.

*источник:
компания "ОАО "Ильюшин Финанс Ко."
28.07.06*

СОВМЕСТНЫЙ ПРОЕКТ АВИАКОРА И АВИААГРЕГАТА

Авиакор и Авиаагрегат договорились о совместном проекте. Их объединил самолет Ан-140. Для этого лайнера в скором времени будут делать комплектующие на Авиаагрегате и поставлять на авиационный завод. В России Авиаагрегат - крупнейшее предприятие по изготовлению шасси. Сейчас комплектующие для Ан-140 выпускают только в Украине. На Авиаагрегате говорят, что подготовительная работа займет немного времени. В свое время здесь делали комплектующие для самолета Ан-72, одного из прототипов Ан-140. Запустить производство комплектующий для Ан-140 завод готов в любой момент.

Руководство предприятия ожидает, когда у Авиакора появятся новые контракты, и самолет будут выпускать не в единичных объемах. Большой контракт должен быть подписан в этом году. Сейчас идет подготовка документов для договора с лизинговой компанией "Ильюшин-Финанс", которая намерена заказать на Авиакоре 25 лайнеров Ан-140. Самолеты поступят в парк авиакомпаний Сибири, Дальнего Востока и Крайнего Севера. Завод будет работать над выполнением этого заказа 5 лет.

*источник: телеканал "ТТРК- Самара"
28.07.06*

СОБРАНИЕ АКЦИОНЕРОВ ВАСО ПОДВЕЛО ИТОГИ 2005 ГОДА

Годовое собрание акционеров ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО) с повесткой дня, состоящей из 9 пунктов, прошло 29 июня. Вел собрание председатель совета директоров общества Виктор Ливанов.

С основным докладом выступил гендиректор ВАСО Михаил Шушпанов. Он отметил, что в отчетном году у объединения было два приоритетных направления работы - выпуск авиатехники (выпущены два Ил-96-300 для Cubana de Aviación, один из которых передан заказчику в 2006 г.) и воздушные перевозки дочерним филиалом - "Авиакомпания ВАСО", которая имела доход 1,1 млрд. руб. Общая же прибыль объединения до налогообложения составила 81,6 млрд. руб., что на 17% выше, чем в 2004 г.

Что касается общего финансового итога ВАСО, то компания понесла убытки в размере 6,1 млн. руб. Они сложились за счет выплаты процентов за пользование заемными средствами (116 млн. рублей) и двухмесячной остановки эксплуатации лайнеров Ил-96-300. В связи с этим ВАСО вынуждено было оплатить неустойку в 41 млн. рублей "Красноярским авиалиниями" (самолет находился на заводской гарантии). Если же сравнивать прошлогодние результаты с итогами 2004 г., то убытки сократились в 4,6 раза - на 22,3 млн. руб. при увеличении объема продаж в 4,6 раза.

Планом на 2006 г. предусматривается безубыточная работа объединения с получением прибыли около 30 млн. руб. при общем доходе в 3,7 млрд. руб. Это будет достигнуто, в частности, за счет отказа от внешнего заимствования. Но основную роль играет контракт с "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК), по которому с ВАСО уже заключен твердый контракт на пять Ил-96-400.

Это одна машина для авиакомпании "Атлант-Союз", еще две для Cubana de Aviación и одна - для ГК "Россия". Кроме того, в ближайшее время ожидается подписание соглашений еще на пять самолетов, включая три для Сирии, в том числе один в варианте VIP для президента этой страны. Запустить их в производство необходимо в ближайшие 3-4 месяца. До времени поставки Сирии заказанных самолетов, она готова взять в "мокрый лизинг" аналогичные машины у российских авиакомпаний, уже эксплуатирующих их.

Из других гражданских программ ВАСО М. Шушпанов выделил начало изготовления агрегатов для регионального RRJ и российско-украинского Ан-148. Для выпуска этой машины ВАСО на собственные средства создает линию сборки, которая вступит в строй в конце текущего года. В июле с.г. в Киеве пройдут переговоры по получению технической документации на этот самолет и реализации проекта его производства.

Надо отметить, что наконец положительно решен вопрос выпуска в России и RRJ, и Ан-148. Достигнуто это за счет разноса их пассажироместимости - наименьшую будет иметь Ан-148, а большую - различные варианты RRJ. Под последний создается "центр компетенции". Второй центр - производство композитов для всей авиапромышленности России (в кулуарах

собрания шел разговор о заинтересованности Италии создать СП для их производства). Начата подготовка к выпуску нового легкого военно-транспортного самолета Ил-112, который должен подняться в воздух уже в текущем году. По нему также создается центр компетенции.

Из международных проектов можно отметить создание производственной линии по выпуску деталей для Airbus (пилоны для А320). В ближайшем будущем в Тулузу на обучение будет направлена группа рабочих и специалистов.

Все вышесказанное позволило впервые совету директоров предприятия разработать план его загрузки до 2012 г.

С количеством набранных заказов существующие мощности ВАСО уже не справляются. И достигнута договоренность о передаче части их на авиазаводы Ульяновска и Казани.

Решением руководства предприятия на нем будет создан мощный инженерный центр, основой которого служит КБ, полностью перешедшее на цифровое проектирование. Нарботки по цифровым технологиям будут внедряться и в финансово-экономических службах с целью получения ежедневной информации о текущей деятельности предприятия.

Из предыдущих достижений ВАСО М. Шушпанов отметил также окончание сертификации предприятия по стандарту ISO-9000, модернизацию 40 станков и капитальный ремонт 420 единиц оборудования.

Член совета директоров, вице-губернатор Воронежской области Вячеслав Клейменов также выступил на собрании акционеров. Он отметил, что по мнению руководства ОАК, производственный потенциал ВАСО сохранился лучше, чем на других предприятиях авиапрома страны. В этом есть и заслуга губернатора Владимира Кулакова, возглавившего в свое время комиссию Госсовета по вопросу создания авиаконсорциума в составе ОАК.

Собрание акционеров выбрало также новый состав совета директоров. В его вошли руководители Некоммерческого партнерства ОАК: президент Валерий Безверхний, вице-президенты Василий Прутковский и Алексей Пономарев, директор программ Сергей Вельможкин, директор бюджетных программ Ольга Федонюк и директор по работе с предприятиями Андрей Черкашин; два представителя ИФК: замгендиректора по экономике Николай Дадонов и замгендиректора Юрий Островский; два представителя "Авиационный комплекс (АК) им. Ильюшина" - гендиректор Виктор Ливанов, возглавивший совет директоров, его первый заместитель Юрий Юдин, а также гендиректор ВАСО Михаил Шушпанов, воронежский вице-губернатор Вячеслав Клейменов, курирующий промышленность, и замначальника управления Федерального агентства по промышленности Вячеслав Рыбаков.

источник: AVIAPORT.RU
05.07.06

ВЫСТАВКА "REBUILD IRAQ – 2006" ПОЗНАКОМИЛА ЮАИЗ С НОВЫМИ ПАРТНЕРАМИ

Представители Министерства Электроэнергии Ирака заинтересовались возможностью приобретения стеклянных подвесных изоляторов Южноуральского арматурно-изоляторного завода (ЮАИЗ). Кроме того, участие в международной выставке "Rebuild Iraq - 2006", прошедшей в столице Иордании - Аммане, предоставило возможность ЮАИЗ провести результативные встречи с ливанской делегацией и сирийскими подрядчиками.

Стенд ЮАИЗ располагался в Российском секторе и был самым посещаемым.

За время выставки гостями стенда были в основном представители Ирака, Иордании, Ливана, Сирии. Всего его посетили 100 человек. Отметим, ежегодная Международная выставка "Rebuild Iraq - 2006" про-

шла в 3-й раз. На выставке были представлены компании самого широкого спектра - строительные, телекоммуникационные, энергетические, пищевой промышленности, средств защиты, дорожной и строительной техники, транспортные. Всего в выставке приняли участие более 1000 представителей различных компаний из 52 стран мира.

Электроэнергетика является приоритетным направлением в процессе восстановления Ирака. По информации президента Иракско-Британской Торгово-Промышленной Палаты Сами Кашкола, только в 2006 г. планируется инвестировать в производство и транспортировку электроэнергии более 1 млрд. долл.

*источник: ИА "Regnum"
04.07.06*

ОАК ДЕЛЯТ ДО РОЖДЕНИЯ

НПК "Иркут" озвучила амбициозные планы по доведению доли предприятия в ОАК до 40%. Ранее государство заявляло о намерении контролировать 75% будущего авиастроительного холдинга. Аналитики отмечают, что справедливая оценка доли "Иркута" в ОАК составляет как раз 30-40%, однако не уверены, что государство отдаст частной компании такой пакет.

Единственная негосударственная компания из членов объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) - "Иркут" желает довести свою долю в ОАК до 40%. Как сообщил в понедельник "Интерфакс" со ссылкой на вице-президента компании по финансам Дмитрия Елисеева, "Иркут" рассчитывает, что его доля в акционерном капитале ОАК на втором этапе может достичь 30-40%. При этом Елисеев отметил, что частные акционеры "Иркута" при принятии решения о вхождении в ОАК будут ориентироваться на оценку РСК МиГ, которая должна быть завершена к концу текущего года. Ранее сообщалось, что менеджмент ОАО "НПК "Иркут" уже принял решение войти в ОАК всем пакетом акций (45%) уже на первом этапе. Помимо "Иркута" в ОАК войдут еще 16 предприятий, оценка которых должна завершиться к 1 августа этого года. Начальник аналитического отдела "Prado Банкир и консультант" Дмитрий Баранов считает, что озвученные цифры - это лишь желание владельцев "Иркута". "Не для того государство создает ОАК, чтобы у частных владельцев было

40% акций корпорации", - говорит он. Правда, в самом "Иркуте" уточнили, что 30-40% - это предварительная оценка планов корпорации на основании объема текущего портфеля заказов. Отметим, что ранее представители государства заявляли о намерении контролировать 75% ОАК. Замдиректора Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко допускает справедливость притязаний "Иркута". "Хотя, скорее 30%, чем 40%", - добавляет он. В целом, по прогнозам Макиенко, около 85% доли ОАК за счет нынешних портфелей заказов должны взять на себя три основных игрока - "Иркут", МиГ и "Сухой".

По словам аналитика ИК "Солид" Игоря Нуждина, при текущей капитализации "Иркута" (\$950 млн) 40% вполне справедливая цифра. По его оценке, консолидировавшая активы ОАК может стоить примерно \$2,2-2,3 млрд. "По объемам реализации "Иркут" уступает только "Сухому", на долю которого также может прийти около 40-45% в объединенной компании", - отмечает аналитик. "Пока создание ОАК находится на самой ранней стадии, чтобы думать о конечном раскладе сил", - отмечает гендиректор консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак.

"Возможно, поводом для таких заявлений стало подписание контракта на поставку в Алжир самолетов Як-130", - предполагает Константин Макиенко.

*источник: газета "Бизнес"
25.07.06*

"РОССИЙСКИЙ БАНК РАЗВИТИЯ" ПОДПИСАЛ СОГЛАШЕНИЕ С HSBC BANK PLC ПО УСЛОВИЯМ ФИНАНСИРОВАНИЯ ПОСТАВОК ИМПОРТНОГО ОБОРУДОВАНИЯ

ОАО "Российский банк развития" (РосБР) подписал с HSBC Bank plc (Лондон) рамочное соглашение об основных условиях финансирования поставок импортного оборудования с участием экспортных кредитных агентств государств-участников Организации экономического сотрудничества и развития.

Срок действия рамочного соглашения 3 года с возможностью последующей пролонгации. Каждый отдельный проект будет реализовываться на основании индивидуального соглашения о предоставлении кредита, в котором будут определены сумма, процентная ставка и срок займа. Подписание этого согла-

шения позволит РосБР привлекать связанные кредиты для финансирования инновационных проектов в различных отраслях национальной экономики, сообщает пресс-служба банка. Предполагается, что первым проектом в рамках соглашения станет открытие кредитной линии с участием Экспортного кредитного агентства Канады (EDC) для покупки ОАО "НПО Сатурн" (г. Рыбинск) испытательного стенда для двигателей RRJ у канадской компании MDS Aero Support Corporation.

*источник: ИА "Финмаркет"
25.07.06*

ЦЕНТРОСТРЕМИТЕЛЬНЫЙ "ПРОТОН"

Как стало известно "Ъ", Роскосмос и Внешторгбанк (ВТБ) договорились о том, что миноритарный пакет акций ОАО "Протон-ПМ", контролируемый ВТБ, перейдет мажоритарии - ФГУП "ГКНПЦ им. М.В. Хруничева". По данным источников "Ъ", ВТБ продаст свои 25% акций, которые он контролирует через группу "Гута". Таким образом, центр имени Хруничева консолидирует у себя около 85% акций ракетного завода и останется его единственным крупным акционером. По сведениям "Ъ", в этом случае "Протон" точно не попадет в проект "Пермского центра двигателестроения", потому что Роскосмос изначально был против этого.

Как сообщил "Ъ" источник, близко знакомый с ситуацией, два основных акционера ОАО "Протон-ПМ" договорились между собой о разделении акций предприятия. По данным источников "Ъ", Внешторгбанк, который контролирует около 25% акций "Протона" (через группу "Гута" - "Ъ"), согласен продать свой пакет ФГУП "Государственный космический научно-производственный центр им. М.В.Хруничева" (ГКНПЦ имени Хруничева). Сейчас ВТБ управляет 16,37% акций "Протона", принадлежащими ООО "Гута-Инвест", и владеет через ЗАО "Салес" 8,9% акций. По сведениям "Ъ", Роскосмосу удалось договориться с ВТБ, чтобы тот продал пакет мажоритарному акционеру. В этом случае Центр имени Хруничева сможет консолидировать около 85% акций ракетного завода и станет его единственным крупным акционером.

ОАО "Протон-ПМ" занимается производством двигателей первой ступени к ракетноносителю "Протон". Основные акционеры: ФГУП "ГКНПЦ им. М.В. Хруничева" (около 60%), Pratt & Whitney (12%), около 25% контролирует Внешторгбанк через ЗАО "Салес" (8,9%) и "Гута-Инвест" (16,73%). Остальные акции (около 3%) разпылены среди физических лиц.

ВТБ стал акционером "Протона" еще в начале прошлого года. Тогда он купил через дочернее ЗАО "Салес" 8,9% акций ракетного завода у группы "Гута". Позднее, по данным "Ъ", от номинального держателя "Гута-Инвест" под управление ВТБ перешли еще 16,73% акций "Протона", подконтрольные НП "Гута". Косвенно это подтверждается тем, что уже 2 года подряд на годовых собраниях акционеров "Гута" не выдвигает своих представителей, но при этом, по неофициальной информации, поддерживает пред-

ставителей ВТБ. Стоит отметить, что еще осенью 2005 г. появилась информация о том, что ВТБ намерен продать ЗАО "Салес", то есть перепродать свою долю в "Протоне". Тогда в консолидированной финансовой отчетности ВТБ говорилось, что руководство банка планирует сделать это в течение 12 месяцев.

В группе "Гута" информацию о договоренностях между ВТБ и Роскосмосом не комментируют. В Роскосмосе вчера также не смогли дать комментарии. Бывший директор "Пермских моторов" Виктор Кобелев считает, что "Центр имени Хруничева" хочет купить долю ВТБ "чисто из государственных интересов". "Фактически моноказачиком "Протона" является "Центр имени Хруничева". В случае если он станет, по сути, единственным владельцем, тогда, возможно, и по "Ангаре" будет решение в пользу "Протона", - считает господин Кобелев (напомним, в проекте по созданию двигателя для ракеты-носителя нового поколения "Ангара" "Протону" досталось производство только отдельных узлов, по данным "Ъ", как раз из-за спора между группой "Гута" и Центром имени Хруничева" насчет пакета акций "Протона": ФГУП опасался отдавать большой заказ заводу, не будучи уверенным в собственном пакете).

Стоит отметить, что если единственным крупным акционером "Протона" станет ракетная госкорпорация, то, скорее всего, пермский завод не будет участвовать в проекте по созданию ОАО "Пермский центр двигателестроения" (ПЦД). По мнению источников "Ъ", в этом случае "Протон" однозначно не войдет в проект ПЦД, потому что с этим не согласен Роскосмос. Он опасается утраты производства в Перми ракетных двигателей, так как ПЦД будет работать на гражданскую авиацию. Таким образом, если владельцем "Протона" на 80% станет центр имени Хруничева, подконтрольный Роскосмосу, то он однозначно откажется от участия в проекте. С этим согласен и бывший топ-менеджер "Пермских моторов". "Если раньше свои акции в ПЦД планировал отдать "Интеррос", то сейчас отдавать их будет некому (идея создания ПЦД возникла при участии бывшего акционера ПМ - ХК "Интеррос". - "Ъ"), - пояснил Виктор Кобелев.

*источник: газета "Коммерсантъ-Пермь"
05.07.06*

ТЕХНИЧЕСКОЕ ЛИЦО САМОЛЕТА "СУХОЙ-100" БУДЕТ ОПТИМИЗИРОВАТЬСЯ

Техническое лицо самолета "Сухой-100" Суперджет (ранее RRJ) будет развиваться и оптимизироваться. Об этом на салоне Фарнборо 2006 (Farnborough 2006) заявил генеральный директор компании "Сухой" Михаил Погосян.

Как было заявлено итальянской стороной в ходе выставки, в проекте "Сухой-100" помимо компании "Алениа Аэронаутика" могут принять участие некоторые другие подразделения "Финмеканика". Они намерены "улучшить бизнес внутри проекта, используя свой опыт и "ноу-хау", наработанные в рамках программы АТР". Отвечая на вопрос, не означает ли это, что кооперация, сложившаяся внутри RRJ, а также конфигурация самолета будут меняться, Михаил

Погосян сообщил, что "проект на сегодняшний день зафиксирован, документация передана на завод и началось строительство опытных самолетов. Но, безусловно, техническое лицо самолета будет развиваться в процессе развития проекта. Например, мы обсуждаем более широкое применение композиционных материалов в конструкции планера самолета. Это не означает, что нет четкого лица самолета, мы говорим, что оно будет оптимизироваться с использованием тех компетенций, которые есть, прежде всего, у "Сухого" и "Алениа Аэронаутика".

*источник: АРМС-ТАСС
26.07.06*

"РУСФИНТЕХ" БЕЗ АВИАРЕМОНТА

Компания "Русфинтех" проиграла борьбу за блокирующий пакет акций Новосибирского авиаремонтного завода (НАРЗ). Не сумев отсудить у основного акционера - Русской вертолетной компании - недостающие 14,5%, компания продала оставшиеся у нее 19,6% акций "Оборонпрому". Новосибирский актив позволит холдингу окончательно замкнуть свою производственную цепочку.

НАРЗ занимается капремонтом вертолетов "Ми". Выручка за 2005 г. - более 400 млн руб. По итогам 2005 г. убыток НАРЗа составил 14 млн руб. В 2006 г. планирует увеличить выручку на 144 млн руб. до 601 млн руб. и получить чистую прибыль 23 млн руб.

По данным гендиректора НАРЗа Юрия Адрианова, портфель заказов завода на конец мая составлял 599 млн руб., в этом году будет отремонтировано не менее 77 вертолетов "Ми". Около 70% акций НАРЗа консолидированы Русской вертолетной компанией (РВК). 19,6% акций - компанией "Русфинтех" в 2005-2006 гг. "Русфинтех" контролируется новосибирским предпринимателем Алексеем Онищенко, совладельцем страховой группы "Росстрах". ОАО "Объединенная промышленная корпорация "Оборонпром" объединяет КБ Миля и Камова, Московский, Улан-Удэнский и Казанский вертолетные заводы, предприятия - поставщики комплектующих "Вперед" и СМПП.

Алексей Онищенко рассказал "Ведомостям", что две недели назад пакет акций, принадлежащий "Русфинтеху", был продан структуре, аффилированной с "Оборонпромом". Представитель "Оборонпрома" подтвердил, что компания, купившая акции НАРЗа, действовала в интересах "Оборонпрома" и в ближайшее время пакет будет передан в управление холдингу. Помощник гендиректора "Оборонпрома" Илья Якушев отметил, что это первый актив в сфере ремонта вертолетной техники, контроль над которым получает корпорация.

По его словам, такое приобретение вписывается в стратегию развития холдинга путем создания полного производственного цикла: конструирование - производство - поставка комплектующих - ремонт - обслуживание за рубежом.

"Представители холдинга вышли на нас еще в мае, - рассказал Онищенко. - Предложение было выгодным, и, поскольку у нас не получилось управлять НАРЗом, мы его приняли". Сумму сделки стороны не раскрывают. Но директор Центра анализа стратегий и технологий (ЦАСТ) Руслан Пухов считает, что приобретенный пакет стоил около \$2 млн.

Сделка положила конец конфликту акционеров завода, длившемуся около года. Летом 2005 г. "Рус-

финтех" начал скупку акций НАРЗа. Параллельно скупку вела и РВК через свою аффилированную компанию "БФ-Медиа". Собрав 11,6%, "Русфинтех" выставил 10% акций на продажу через сайт biztorg.ru за \$1 млн. Покупателем стала панамская компания Murgon Trade, которая рассчитывала, что "Русфинтеху" удастся собрать блокирующий пакет и выкупить у него остальные акции.

Но собрать блокпакет новосибирской компании не удалось. Сначала финансовый директор НАРЗа Владимир Андреев согласился продать компании свои 14,5%, но вскоре расторг договор в одностороннем порядке и продал акции РВК, которая тем самым довела свой пакет до 70%. В апреле 2006 г. "Русфинтеху" удалось оспорить право РВК на 14,5% акций, но в июне кассационная инстанция признала право на эти акции за РВК. Поняв, что собрать блокпакет НАРЗа "Русфинтеху" не удастся, Murgon Trade вернула новосибирцам ранее приобретенные 10%. Еще 9,6% "Русфинтех" консолидировал весной этого года, после чего и вышел на сделку с "Оборонпромом".

Представители основного акционера НАРЗа довольны приходом нового совладельца в лице "Оборонпрома". "Наконец-то закончится корпоративная война, и мы сможем спокойно работать, - говорит Сергей Федоров, член совета директоров НАРЗа, представляющий интересы РВК. - А поскольку РВК всегда была прогосударственно ориентирована, думаю, мы будем конструктивно взаимодействовать с госхолдингом".

В "Оборонпроме" отметили, что конкретные формы и пути такого "взаимодействия" (заключение договоров, создание совместных компаний, формирование заказов) сейчас обсуждаются.

Аналитики считают покупку акций НАРЗа рациональной сделкой. Исполнительный директор "Инфомоста" Борис Рыбак назвал сделку логичной для "Оборонпрома". "Приобретение акций НАРЗа решит проблему обслуживания вертолетов, выпускаемых предприятиями холдинга, - считает Рыбак. - А НАРЗ, возможно, получит новые денежные вливания".

С Рыбаком соглашается Руслан Пухов из ЦАСТА. По его словам, НАРЗ наряду с питерским "Спарком" - самый продвинутый вертолеторемонтный завод в России, способный качественно обслуживать "Ми". Со "Спарком" холдинг уже создал сервисный центр в Мексике, а стратегическим партнером решил сделать новосибирцев, констатирует Пухов.

источник:
газета "Ведомости - Западная Сибирь"
10.07.06

СУД: РЕШЕНИЕ О ДОНАЧИСЛЕНИИ "ВСМПО-АВИСМА" НАЛОГОВ НЕЗАКОННО

Арбитражный суд Москвы признал незаконным решение о доначислении ОАО "ВСМПО-Ависма" 2,3 млрд руб. налогов за 2005 г. Таким образом, суд удовлетворил иск компании.

Ранее сообщалось, что налоговые органы предъявили компании претензии за 2005 г. на 2,6 млрд руб., из которых 2,2 млрд - недоимка по налогу на прибыль и 456 млн руб. - штрафные санкции. Итоговая сумма

была начислена по итогам камеральной проверки, которую проводила межрегиональная инспекция ФНС по крупнейшим налогоплательщикам №5. "ВСМПО-Ависма" является крупнейшим в мире производителем титана.

источник: сайт "Газета.Ru"
06.07.06

НИЖЕГОРОДСКИЙ АВИАЗАВОД "СОКОЛ" ДОСРОЧНО ПОГАСИЛ ЗАДОЛЖЕННОСТЬ ПО ЕВРОЗАЙМУ ПЕРЕД ОБЛПРАВИТЕЛЬСТВОМ

ОАО "Нижегородский авиационный завод "Сокол" досрочно погасил задолженность перед правительством Нижегородской области по еврозайму, говорится в пресс-релизе предприятия.

В сообщении отмечается, что облправительство в конце 90-х годов осуществило программу Еврозайма в целях развития промышленного потенциала региона. Одним из перспективных для инвестиций проектов стала программа производства первого в России легкого многоцелевого самолета М-101Т (ранее - "Гжель"), строящегося на авиазаводе.

Согласно пресс-релизу, в 1998 г. для финансирования производства этого самолета между областным правительством и руководством предприятия был заключен договор займа. Однако дефолт привел к ухудшению финансового положения предприятия, в результате чего возврат денежных средств по договору стал затруднителен. В силу этого 21 января 2004 г. между правительством Нижегородской области и руководством ОАО "НАЗ "Сокол" было заключено мировое соглашение, утверждающее новый график погашения задолженности.

В соответствии с соглашением ОАО "НАЗ "Сокол" обязался погасить сумму основного долга и проценты за пользование заемными средствами в срок до 28 декабря 2006 года. На момент подписания Мирового соглашения сумма основного долга составила \$5 млн. С учетом процентов "Сокол" должен был выплатить в счет долга по Еврозайму более \$8,5 млн.

Уставный капитал ОАО "Нижегородский авиазавод

"Сокол" составляет 762 953 руб. и разделяется на 11 444 300 обыкновенных и 3 814 760 привилегированных акций номиналом 0,5 руб. 38% акций предприятия принадлежит Минимущества РФ, ОАО "Национальный космический банк" - 43,57%, ЗАО "Депозитарно-Клиринговая Компания" - 7,39%, физическим лицам принадлежит - 8,16%.

Как сообщалось ранее, из средств нижегородского еврозайма на реализацию 21 инвестиционного проекта субзаемщикам были выданы \$ 73,5 млн.

Нижегородская область в октябре 1997 года разместила еврооблигации на \$100 млн. под 8,75% годовых сроком на 5 лет с условием выплаты купона два раза в год - в апреле и октябре. В октябре 1999 г. область не смогла перечислить кредиторам очередной купон на \$4,375 млн. В декабре 1999 г. область подписала соглашение с кредиторами о реструктуризации еврозайма, в соответствии с которым в 1999 г. она производила 50% купонных выплат, в 2000-2001 гг. - 35% от размера купона на этот период, в 2002 г. - вновь 50% купона. В 2003-2005 гг. областное правительство должно производить купонные выплаты в полном объеме. Погашение основного долга и отсроченных купонных выплат было предложено произвести пятью равными частями в 2003-2005 гг. Сейчас область полностью погасила долг перед держателями еврообондов.

источник: ИА "НТА-Приволжье"
06.07.06

УЗГА ВЫПЛАТИТ 10 ТЫС. РУБЛЕЙ НА АКЦИЮ

Акционеры ОАО "Уральский завод гражданской авиации" (УЗГА, Екатеринбург) на годовом собрании приняли решение выплатить по итогам 2005 г. дивиденды в размере 10 тыс. руб. на акцию номиналом 100 руб., сообщил помощник коммерческого директора УЗГА Александр Плотников. По итогам 2004 г. завод

также выплатил дивиденды в размере 10 тыс. рублей на акцию номиналом 100 руб. Основными акционерами предприятия являются работники завода.

источник: газета "Коммерсантъ-Екатеринбург"
05.07.06

ЭНЕРГИЯ ДЛЯ ЗМЕИНОГОРСКА

ОАО "НПО "Сатурн" заключило контракт с ООО "Змеиногорская инвестиционная группа" на поставку и строительство "под ключ" газотурбинной электростанции мощностью 12 МВт, в состав которой входят два газотурбинных агрегата мощностью 6 МВт (ГТА 6РМ) производства НПО "Сатурн".

Срок поставки оборудования — май 2007 г. В дальнейшем будет заключен контракт на строительство, монтаж, пусконаладку и сдачу электростанции в эксплуатацию. Электростанция предназначена для жилищно-коммунального хозяйства города Змеиногорск Алтайского края: она будет вырабатывать 12 МВт электрической энергии и 26,6 Гкал тепловой энергии в виде горячей воды.

Объем заказов на ГТА 6РМ за последнее время существенно вырос. В ряде проектов НПО "Сатурн" рассматривается в качестве генерального подрядчика по строительству электростанций "под ключ". Это подразумевает оказание полного спектра услуг заказчику: проведение проектных и строительных работ,

оптимизация выбора основного оборудования и его поставка, разработка технологических схем и собственно монтаж, пусконаладка и сервис этого оборудования, с тем, чтобы заказчик мог получать "законченный" энергетический комплекс.

Первая электростанция "Сатурна", сданная заказчику под "ключ", работает в Нарьян-Маре (Ненецкий автономный округ). По своим технико-эксплуатационным характеристикам и соотношению "цена качество" агрегат ГТА 6РМ является одним из лучших на рынке энергетического машиностроения в данном классе мощности. На сегодняшний день НПО "Сатурн" прорабатывает более 20 проектов с применением агрегатов ГТА 6/8РМ. Все они находятся на различных стадиях реализации. Совсем недавно, в апреле, НПО "Сатурн" выиграло тендер ОАО "Сургутнефтегаз" на поставку 4-х энергетических установок ГТА 6РМ для электростанции мощностью 24 МВт.

источник: организация "Роспром"
07.06.06

ВСЕ СУ-34, ПРИОБРЕТАЕМЫЕ ВВС РФ В РАМКАХ НОВОЙ ПРОГРАММЫ ВООРУЖЕНИЙ, БУДУТ ОСНАЩАТЬСЯ ДВИГАТЕЛЯМИ АЛ-31Ф-М ПРОИЗВОДСТВА ММПП "САЛЮТ"

Весь парк новейших бомбардировщиков Су-34, приобретаемых ВВС РФ в рамках программы вооружений на 2007-2015 гг., будет оснащаться модернизированными двигателями АЛ-31Ф-М1 производства ММПП "Салют". Об этом в ходе рабочего визита на московское предприятие заявил Министр обороны РФ Сергей Иванов.

"Модернизированные двигатели уже стоят на крыле первых Су-34. И весь так называемый "длинный контракт", подписанный МО России с новосибирским авиазаводом, предусматривает оснащение 58 самолетов, которые будут закупать ВВС России, именно этими силовыми установками", - заявил Иванов.

Как, со своей стороны, сообщил генеральный директор ФГУП "ММПП "Салют" Юрий Елисеев, на

сегодняшний день закончены все стендовые и летные испытания АЛ-31Ф-М1 с межремонтным ресурсом 500 часов. Оформляется документация для его серийных поставок ВВС России.

"До августа продолжатся испытания этого двигателя с межремонтным ресурсом 1000 часов, и в сентябре-октябре ВВС РФ получат еще одну модификацию АЛ-31Ф с увеличенной до 13,5 т тягой и ресурсом 1000 ч. Работы по испытаниям следующей модификации двигателя, рассчитанной на 14 т, будут завершены, предположительно, в начале следующего года.

*источник: АРМС-ТАСС
24.07.06*

БЕЗ ДЕФИЦИТА

НПО "Сатурн" (Рыбинск, Ярославская область) готово обеспечить Томск электроэнергией. Для этого предприятие построит в городе до восьми электростанций мощностью 40 МВт.

Соглашение о строительстве первой станции представители "Сатурна" подписали в середине июня с администрацией Томска. В проекте инвестором готов выступить Внешторгбанк, а также местное предприятие ЗАО "Томсккабель". Планируемые инвестиции в проект составят около 900 млн руб. Сроки строительства - 2-2,5 года. Как сообщил директор по наземным промышленным программам НПО "Сатурн" Олег Брындин, уже выбрана площадка под строительство, идет оформление схемы инвестиций и участия в ней каждого из предполагаемых инвесторов. "В качестве заказчиков строительства выступают администрация Томска, ряд промышленных предприятий, а также само НПО", - отметил он.

Томская область является энергодефицитным регионом. По данным представителей ТГК-11 (в нее входит "Томскэнерго"), сейчас около 60% электроэнергии для региона компания закупает на ФОРЭМе. Потребители электроэнергии новых станций - промыш-

ленные предприятия и жилищно-коммунальное хозяйство города (также станция готова поставлять населению горячую воду). "В зависимости от потребности Томска в электроэнергии мы разрабатываем программу строительства нескольких станций в ближайшие годы", - сообщил Олег Брындин.

Между тем, в администрацию области представлена на утверждение энергетическая стратегия региона до 2020 г., предусматривающая увеличение мощностей и оптимизацию теплоснабжения Томска. Стоимость программы - около 40 млрд руб., в том числе 20 млрд руб. - на модернизацию и строительство электрических сетей. Также предусмотрено несколько инвестиционных проектов расширения мощностей ГРЭС-2, ТЭЦ-3, Пиково-резервной котельной. Вероятнее всего, и программа "Сатурна", и планы ТГК-11 имеют право на жизнь: "Томскэнерго" в первую очередь делает ставку на обеспечение теплоснабжения региона, а НПО "Сатурн" - на обеспечение электроэнергией.

*источник: журнал "Эксперт"
05.07.06*

ПОЛИТИКА МЕШАЕТ БИЗНЕСУ И СНИЖАЕТ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ ПРОДУКТОВ РОССИЙСКО-УКРАИНСКОГО ПРОИЗВОДСТВА

Российско-украинские продукты авиационной промышленности, произведенные в условиях широкой кооперации российскими и украинскими предприятиями авиапрома, имеют пониженную конкурентоспособность из-за неразумного ценообразования на совместно произведенный российско-украинский продукт, считает генеральный директор ОАО "Авиапром" Константин Казенов.

По его словам, из России на Украину поступает, например, практически вся обвязка авиадвигателя (топливного регулирования, топливной подачи), большая часть агрегатов двигателя. При пересечении границы взимаются таможенные пошлины и НДС, а также плата за оформление. На Украине все агрегаты и комплектующие, полученные из России, ставят на двигатель и направляют в Россию с оплатой уже более высоких пошлин, НДС и ставок за оформление.

Указанная действующая схема ценообразования приводит к тому, что стоимость полученного конечного продукта превышает себестоимость его изготовления в полтора, а иногда и в два раза. "Достаточно низкая цена изделий авиапрома России и Украины является дополнительным конкурентным преимуществом, а с использованием иных схем конкурентоспособность могла бы стать еще выше", - полагает К. Казенов.

Специалист выразил уверенность в том, что все дело в политике - в России ввели НДС на украинский сахар, а Украина возобновила свои сборы. "В результате страдает конкурентоспособность целой отрасли", - заключил он.

*источник: AVIAPORT.RU
07.07.06*

"МОТОР СИЧ" ПРИСМАТРИВАЕТСЯ К РОССИИ

У российского авиационного двигателестроения появился еще один крупный заинтересованный в интеграции инвестор, украинское предприятие "Мотор Сич", работающее в кооперации с ФГУП "ММПП "Салют" и другими предприятиями.

Как рассказал RBC daily генеральный директор компании "Мотор Сич" Вячеслав Богуслаев, предприятие рассматривает несколько вариантов акционерного вхождения в российское двигателестроение. По одному из них "Мотор Сич" мог бы приобрести часть акций создаваемого холдинга. По другому - наоборот, пакет акций "Мотор Сич" может отойти россиянам. Какой бы вариант не приглянулся украинцам, российские власти опасаются этой интеграции из-за заявлений украинских властей о желании вступить в НАТО.

Запорожское объединение ОАО "Мотор Сич" - одно из крупнейших украинских машиностроительных предприятий, производит авиадвигатели для вертолетов Ми-8/Ми-17, Ка-226, самолетов Ан-70, Ан-124, Ан-140, Як-130 и др., агрегаты для перекачки газа и энергетическое оборудование. Более 90% акций предприятия находится в руках трудового коллектива и менеджмента компании. Предприятие производит детали для 95% эксплуатируемых в России авиационных двигателей.

"В двигателестроении двух стран наступил момент, когда надо работать в рамках законов о холдингах и холдинговых компаниях, - говорит RBC daily генеральный директор "Мотор Сич" Вячеслав Богуслаев. - Сейчас на Украине есть ряд инвесторов, заинтересованных в приобретении части акций "Мотор Сич", но логичнее было бы объединяться с теми предприятиями, с которыми мы участвуем в технологической цепочке и работаем в кооперации. Поэтому "Мотор Сич" в случае поступления предложений от российской стороны рассмотрит предложения о приобретении части акций создаваемой в России двигателестроительной госкорпорации". По его словам, основное условие акционерного вхождения в состав российского госхолдинга может состоять в международном его статусе и совместной работе законодательных органов обеих стран. Он не исключил возможности продажи акций компании "Мотор Сич" одной из российских двигателестроительных компаний.

"Сейчас ведутся переговоры о продаже акций компании украинским инвесторам, но мы бы стремились к объединению с российским предприятием. Межгосударственная интеграция в таких высокотехнологичных и наукоемких отраслях, как создание авиационных двигателей - это эффективный механизм повышения инвестиционной привлекательности, а значит и конкурентоспособности в борьбе за сохранение своих позиций на рынке.

Бесспорно, процессы интеграции дают выгоду обоим партнерам. Важно, что обязательства сторон действуют не только в части развития научно-технической и производственной кооперации, военно-технического сотрудничества, но и в части сохранения специализации предприятий в интересах обеих сторон независимо от смены форм собственности", - отметил он в интервью RBC daily.

"Вхождение иностранных предприятий в двигателестроение - положительный фактор развития отрасли, - говорит RBC daily президент Ассоциации "Союз авиационного двигателестроения" Виктор Чуйко. - Но как его решать - непонятно. Реализовываться эта стратегия должна поэтапно". По его мнению, продавать крупные пакеты акций стратегических российских предприятий нельзя.

"Можно начать с трех процентов, потом довести количество акций в иностранной собственности до 10%", - считает Виктор Чуйко. По его словам, России это даст возможность использования опыта производства вертолетных двигателей, накопленного на Украине.

"Если это произойдет, то можно будет осваивать в России производство не всего двигателя, а только узлов к нему", - отмечает он. Руководителям промышленных ведомств двух стран, по мнению г-на Чуйко, надо начать разрабатывать программу акционерной интеграции, которая будет наполнена реальными объемами производства. Однако пока даже не определен процент возможного участия "Мотор Сич" в российском двигателестроении.

"У нас есть отрицательный опыт создания транснациональных корпораций, например "Ильюшин", где ничего не получается, стороны не могут договориться", - предупреждает он.

Еще одним препятствием такого объединения может стать позиция российских военных, которые считают недопустимым производство на Украине важных агрегатов для российских двигателей, если эта страна вступит в НАТО.

По словам вице-преьера, министра обороны России Сергея Иванова, российский двигателестроительный холдинг, в который войдут ФГУП "Завод им. Климова", ОАО "Московское машиностроительное предприятие им. Чернышева", ФГУП "Салют" и Уфимское моторостроительное предприятие, должен будет начать осваивать независимое от украинского авиапрома производство двигателей. Пути создания холдинга будут определены к концу 2006 г..

Однако, несмотря на стремление обезопасить производство военной техники, руководители промышленных структур параллельно разрабатывают пути консолидации промышленных активов.

"Этот вопрос всегда обсуждался, и я не исключаю возможности приобретения или продажи части российских предприятий со схожими активами не только в СНГ, но и в Европе, - говорит RBC daily руководитель Федерального агентства по промышленности (Роспром) Борис Алешин. По его словам, в ближайшее время будет принята законодательная база об участии иностранных предприятий в российских компаниях. "Если Снежа захочет приобрести часть "Сатурна", то сможет это сделать очень скоро", - уверяет он, добавляя, что "Мотор Сич" сможет войти в состав двигателестроительных объединений уже в течение года.

источник: газета "RBC Daily"
05.07.06

ВИЗИТ МИНИСТРА ОБОРОНЫ РФ СЕРГЕЯ ИВАНОВА НА ФГУП "ММПП "САЛЮТ"

21 июля 2006 г. состоялся визит Министра обороны РФ Сергея Иванова на ФГУП "Московское машиностроительное производственное предприятие "Салют". Во время визита на предприятие Сергей Иванов ознакомился с производственными мощностями, работой сборочных цехов, парком высокотехнологичного оборудования и широким спектром готовой продукции ФГУП "ММПП "Салют".

После ознакомления с работой цехов Министр оценил глубокую технологическую модернизацию, проведенную на предприятии, а также высокую концентрацию на предприятии высокоинтеллектуального и квалифицированного персонала.

В ходе визита г-н Иванов заслушал доклад руководства ФГУП "ММПП "Салют" о реализации программы серийного производства турбореактивного двухконтурного двигателя АИ-222-25 для УБС ЯК-130, поставленных на вооружение ВВС России, новом двигателе для истребителей-бомбардировщиков ВВС Индии МиГ-27, а также программы модернизации двигателя АЛ-31Ф-М1 для самолетов семейства Су.

После осмотра цехов, Министр обороны РФ провел совещание с руководством завода "Салют" в конструкторском бюро предприятия, где заслушал доклад об основных направлениях модернизации и расширения номенклатуры выпускаемых авиадвигателей,

а также перспективных разработках конструкторского бюро.

Во время совещания, генеральный директор ФГУП "ММПП "Салют" Ю. Елисеев доложил Министру об участии ФГУП "ММПП "Салют" в программе создания двигателя нового поколения.

Во время визита г-на Иванова, генеральный директор ФГУП "ММПП "Салют" Ю.С. Елисеев заявил о завершении государственных стендовых и летных испытаний двигателя АЛ-31Ф-М1 и сообщил, что "Государственная комиссия удовлетворена результатами испытаний и в настоящее время готовится отчет о результатах испытаний двигателя АЛ-31Ф-М1". Г-н Елисеев также отметил, что "все работы по разработке и производству двигателя были осуществлены за собственные средства предприятия, без привлечения бюджетного финансирования, затратив при этом около 40 млн. долл."

По словам Ю.С. Елисеева, "двигатель предназначен как для установки на новые самолеты типа Су-34, так и для модернизации уже существующего парка самолетов семейства Су, находящихся на вооружении российских ВВС и ВВС других стран".

*источник: компания "ФГУП ММПП "Салют"
21.07.06*

"ПЕРМСКИЕ МОТОРЫ" ОСТАЛИСЬ БЕЗ ДЕЛА

Как сообщил начальник ГУВД Пермского края Юрий Горлов, правоохранительные органы не имеют оснований для возбуждения уголовного дела по поводу вывода активов с баланса ОАО "Пермские моторы" (ПМ). Миноритарии ПМ, по заявлению которых и проводилось следствие, очень удивились, что милиционеры так быстро изучили все материалы. Несмотря на отказ, миноритарные акционеры намерены продолжить разбирательство, предоставив дополнительную информацию по делу.

Напомним, еще в начале 2004 г. совет директоров ПМ принял решение передать ряд основных активов компании (в том числе пакет акций Пермского моторного завода) в уставный капитал ЗАО "Реформа-ПМ". В дальнейшем пакет оказался в ЗАО "Пермские моторы". Тогда оба ЗАО были подконтрольны основному владельцу ПМ - группе "Гута". Руководители "Гуты" объясняли это желанием объединить разрозненные активы моторных заводов в Пермский центр двигателестроения. Решение о переводе активов вызвало недовольство миноритариев. А весной этого года один из них - Владимир Дитятев обратился в прокуратуру Пермского края с заявлением. В обращении миноритарий попросил прокуратуру проверить законность вывода активов с баланса ПМ.

Вчерашним заявлением правоохранителей Владимир Дитятев был очень удивлен. "Материал настолько обширен, что они просто не успели бы в положенные процессуальные сроки не только изучить, но даже прочитать его", - считает миноритарий. По словам Владимира Дитятева, следователи еще даже не получили документы, которые дополнительно запросили у ПМ, и не успели опросить всех членов совета директоров, которые голосовали за или про-

тив этого решения. "Поэтому не составлено мнения обо всех нарушениях", - считает господин Дитятев. Он уверен, что эта сделка по оценке активов ПМ и передаче их в ЗАО "Реформа-ПМ" ничтожна с момента ее оформления в соответствии со статьей 168 ГК РФ. "Если государство имеет более 2% акций в уставном капитале предприятия, то оценка активов должна проводиться обязательно с привлечением государственного финансового контрольного органа. Этого сделано не было", - пояснил Владимир Дитятев. Правда, несмотря на отказ правоохранительных органов возбуждать уголовное дело, миноритарий заявил: "Буду разбираться дальше, в том числе через прокуратуру. Вопрос не в открытии уголовного дела, а в выяснении до конца обстоятельств совершения сделки. И кто это делает, в этой ситуации не важно".

Бывший гендиректор ПМ Виктор Кобелев также был удивлен скоростью, с которой правоохранительные органы изучили этот вопрос. Он сообщил, что только 10 дней назад отправил в прокуратуру запрос, чтобы та выяснила, насколько законна была передача активов. "Если сегодня прокуратура не увидит нарушений в этом, то я добавлю им информации", - отметил господин Кобелев.

В группе "Гута", которая была основным акционером в 2004 г., от комментариев отказались. Руководители ПМ также не захотели прокомментировать ситуацию. "Управляющей компании неизвестно о нарушениях при заключении этих сделок", - заявила "Ъ" замгендиректора Пермского моторного комплекса Татьяна Снитко.

*источник: газета "Коммерсантъ-Пермь"
19.07.06*

АВИАСТРОИТЕЛИ ЗАВЕРШИЛИ МОДЕРНИЗАЦИЮ АН-140

Сегодня самарские авиастроители завершили модернизацию первого лайнера Ан-140.

Этот самолет на заводе "Авиакор" собирали несколько лет, за это время он успел устареть. Конструкторы предложили массу новшеств, прежде всего в системе навигации. С учетом того, что лайнер будет работать в Якутии, пришлось брать в расчет и суровые условия Крайнего Севера. Несколько месяцев на заводе шла установка на борт самого современного

оборудования. Сегодня был совершен первый полет обновленного Ан-140.

До конца года предприятие намерено изготовить ещё два лайнера разработки КБ Антонова. Они будут отличаться крылом больших размеров. Заказы на Ан-140-100 разместили авиаторы из Якутии.

*источник: телеканал "Россия-Самара"
03.07.06*

ИК "ТРОЙКА ДИАЛОГ" ИЗМЕНИЛА ЦЕЛЕВОЙ УРОВЕНЬ ЦЕН ПО ОБЫКНОВЕННЫМ АКЦИЯМ КОМПАНИИ "ИРКУТ"

"Начинается самый важный этап консолидации российских авиастроительных предприятий в Объединенную авиастроительную корпорацию (ОАК) - их оценка в преддверии конвертации акций. Мы полагаем, что на долю "Иркут" придется 30-40% стоимости акционерного капитала ОАК - у компании самый крупный в отрасли портфель заказов, лучшие операционные результаты и наивысшая выручка. Ожидается, что присоединение "Иркут" к корпорации даст эффект синергии. Развитию ОАК, вероятно, будут способствовать целевая инвестиционная программа

и значительный объем оборонных госзаказов. Пока же мы по-прежнему рассматриваем "Иркут" как самостоятельное предприятие. По коэффициентам "цена/прибыль 2006о" и "стоимость предприятия/Е-BITDA 2006о" рынок оценивает компанию существенно ниже мировых аналогов. Мы увеличиваем оценку целевой стоимости акций "Иркут" до 1,40 долл., что соответствует рекомендации "покупать", - сообщает аналитик ИК "Тройка Диалог" Гайрат Салимов.

*источник: сайт "Quote.ru"
17.07.06*

ВНЕШЭКОНОМБАНК, АХК "СУХОЙ" И "ГРАЖДАНСКИЕ САМОЛЕТЫ СУХОГО" ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ ПО ФИНАНСИРОВАНИЮ НАЦИОНАЛЬНО ЗНАЧИМЫХ ПРОЕКТОВ

25 июля Внешэкономбанк подписал трехстороннее соглашение с ОАО "Авиационная холдинговая компания "Сухой" и ЗАО "Гражданские самолеты Сухого". Соглашение, сообщает пресс-служба банка, направлено на установление долговременного сотрудничества сторон по организации финансирования национально значимых проектов, а именно программы по разработке и созданию российского регионального самолета (проект RRJ) и перспективных научно-исследовательских и опытно-конструкторских программ ОАО "Компания "Сухой".

В соответствии с соглашением стороны определили основные направления взаимовыгодного сотрудничества и пути реализации достигнутых договоренностей, в том числе с привлечением иностранных кредитных организаций и экспортных агентств.

Стороны согласились, что Внешэкономбанк выступит не только в качестве организатора финансирования проектов компаний и в качестве уполномоченного банка по исполнению некоторых контрактов ОАО "Компания "Сухой" и ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" на поставку самолетов RRJ, но и в качестве консультанта по вопросам привлечения государственных инвестиций для финансирования технического переоснащения основных производственных фондов.

Подписанный документ создаст необходимый потенциал для реализации и успешного осуществления программы RRJ и повысит конкурентоспособность российской аэрокосмической отрасли.

*источник: ИА "Финмаркет"
26.07.06*

СОЗДАНА РАБОЧАЯ ГРУППА ПО ИНТЕГРАЦИИ ПРЕДПРИЯТИЙ В АВИАЦИОННОМ ДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИИ

Создана рабочая группа специалистов по интеграции предприятий в области авиационного двигателестроения, сообщил Президент Ассоциации "Союз авиационного двигателестроения" (АССАД) Виктор Чуйко. Касаясь вопросов интеграции предприятий авиапрома России и Украины, В.Чуйко подчеркнул, что кооперационными связями предприятия авиапрома России и Украины привязаны друг к другу.

"На сегодня мы имеем примерно три десятка соглашений по авиационному двигателестроению

между российскими и украинскими предприятиями. Большинство из них выполняются - по двигателю самолета Бе-200 подключены три авиазавода - запорожское ОАО "Мотор Сич", московское ММПП "Салют" и УМПО. По двигателю Д-27 работают совместно ЗМКБ "Прогресс", ОАО "Мотор Сич" и ММПП "Салют", - сказал собеседник.

*источник: AVIAPORT.RU
11.07.06*

"БЕЛЫЙ АИСТ" ПОЛУЧАЕТ ИМЯ

До конца этого года парк самых мощных в мире стратегических бомбардировщиков - российских Ту-160 увеличится до шестнадцати машин.

Первый из нынешнего пополнения "белый аист" - так ласково летчики прозвали машину за удивительно плавные формы фюзеляжа, на Западе его обычно именуют Blackjack - в торжественной обстановке принял у авиастроителей министр обороны Сергей Иванов. В среду с аэродрома Казани он напрямик направился в КАПО имени Горбунова. Кроме летчиков и заводчан вице-преьера там ждал президент Татарстана Минтимер Шаймиев. Высокие гости долго ходили вокруг остроного красавца с бортовым номером 202 и восхищенно комментировали проделанную на заводе работу - ремонт и модернизация "стратега" заняла не один месяц.

- Это самый лучший, на мой взгляд, самолет в мире. Летать он будет еще десятилетия, - пообещал Сергей Иванов. - То, что мы начали проводить модернизацию таких самолетов, свидетельствует об укреплении обороноспособности страны. А поставленные на этот ракетоносец новые виды вооружения и авионики позволяют с уверенностью смотреть в будущее.

Начинку у "сто шестидесятого" действительно сменили почти полностью. Цифровая бортовая машина последней серии - электронные мозги бомбардировщика - на порядок поднимает всю систему нанесения ракетно-бомбовых ударов. В подробности своей работы конструкторы посторонних не посвящают, однако командующий Дальней авиацией Игорь Хворов чуть-чуть приоткрыл научно-производственные тайны. Оказывается, ориентировать экипаж в полете и выводить Ту-160 на цели теперь можно через спутники. Помехозащищенность и точность выдерживания маршрута при этом возрастает в разы.

ВЕРТОЛЕТ "НОЧНОЙ ОХОТНИК" ПОДТВЕРДИЛ ГОТОВНОСТЬ К ИСПОЛЬЗОВАНИЮ В РЕАЛЬНЫХ БОЕВЫХ УСЛОВИЯХ

Новейший российский боевой вертолет Ми-28Н "Ночной охотник" подтвердил полную готовность к использованию в реальных боевых условиях. Как сообщили ИТАР-ТАСС в пресс-службе предприятия "Роствертол", Ми-28Н впервые успешно выполняли задачи на прошедших белорусско-российских учениях "Щит Союза - 2006".

Для участия в маневрах два "Ночных охотника" - опытный и первый серийный вертолет - временно были сняты с завершающей стадии государственных испытаний. Они использовались на последней фазе маневров для непосредственной огневой поддержки наступающих танковых колонн. "Благодаря высоким пилотажным характеристикам машины экипа-

"Самолет настолько модернизирован, что от старого остается только форма", - не скрывал генерал.

Новому бомбардировщику уже подобрали имя - он стал полным тезкой своего генерального конструктора Валентина Близиюка. А местом приписки Ту-160 будет 22-я тяжелая бомбардировочная дивизия в гарнизоне Энгельс под Саратовом. Вообще все стратегические "тушки" в России носят на борту громкие авиационные имена - "Александр Новиков", "Василий Решетников", "Иван Ярыгин", "Александр Голованов" и так далее. Техническая надежность этих машин столь высока, что комфортабельному перелету в салоне служебного Ил-62 министр обороны Сергей Иванов однажды уже предпочел узкое кресло в кабине "Александра Молодчего" - это случилось во время стратегического командно-штабного учения на Дальнем Востоке.

Освоил Ту-160 и президент страны. С подмосковной авиабазы "Павел Таран" перенес его на военный аэродром Оленегорск под Мурманском. По дороге Владимир Путин стал свидетелем точного пуска крылатой ракеты Х-555. За многолетнюю историю туполевского стратега лишь однажды случилось несчастье - разбился экипаж "Михаила Громова".

Ту-160 под силу нести 12 крылатых ракет. Впечатляет и его бомбовая загрузка - до 40 тонн. Это не просто ракеты или бомбы, а боеприпасы, которые при необходимости можно снабдить ядерной начинкой. Слетать на таком самолете, как выражаются пилоты, "за угол" - к Канаде и США, продемонстрировать нашу мощь на высоте более 15 километров в ВВС считают за честь.

*источник: газета "Российская газета"
06.07.06*

жам вертолетов потребовалось в ходе подготовки к маневрам всего два предварительных полета для отработки слетанности и освоения тактики работы в паре", - отметили в пресс-службе.

В ходе маневров экипажи Ми-28Н продемонстрировали полет на малой высоте с огибанием рельефа местности, выполнением "горки" и последующей огневой атакой с пикирования и заходом на повторный удар. По целям условного противника производился пуск неуправляемых ракет и обстрел из бортовой артиллерийской установки.

*источник: АРМС-ТАСС
11.07.06*

МИНОБОРНЫ ЗАКУПИТ 67 ВЕРТОЛЕТОВ МИ-28Н

Министерство обороны России в ближайшие годы планирует закупить 67 боевых вертолетов Ми-28Н "Ночной охотник", сообщил в Ростове-на-Дону глава Минобороны России Сергей Иванов. "По всем техническим и боевым характеристикам один Ми-28Н равен трем вертолетам Ми-24, которые сейчас являются основными боевыми вертолетами ВС Рос-

сии. По существу, мы повышаем эффективность наших вооруженных сил в три раза", - отметил министр. По его словам, до конца года Минобороны закупит семь "Ночных охотников".

*источник: сайт "Газета.Ru"
12.07.06*

КИТАЙ ПРИНИМАЕТ ПЕРВУЮ ПАРТИЮ ВЕРТОЛЕТОВ ИЗ БУРЯТИИ

24 июля Улан-Удэнский авиационный завод начал поставку вертолетов в Китай. Как сообщили в пресс-службе завода, контракт на поставку 24 вертолетов Ми-171 (22 транспортных и 2 пассажирских) между ОАО "У-УАЗ" и китайской компанией по импорту и экспорту "Техноимпорт" был заключен 19 января 2006 г. Вертолеты будут поставляться своим ходом в город Хайлар шестью партиями по 4 вертолета в каждой. Поставка каждой следующей партии планируется через 45 дней после предыдущей. Другое авиаимущество будет поставлено в Пекин двумя партиями по железной дороге. До окончания исполнения контракта, ориентировочно до марта 2007 г., на заводе будут работать технические эксперты китайской стороны, которые контролируют качество

продукции. Авансовый платеж в сумме 15% от стоимости контракта был получен 24 марта 2006 года. Ранее сообщалось, что сумма контракта с КНР составляет около \$200 млн, передает ИА "Байкал Медиа Консалтинг".

"У-УАЗ" производит вертолеты Ми-171 в различных вариантах исполнения: грузопассажирский вертолет Ми-171А, военно-транспортный вертолет Ми-171Ш, самолеты-штурмовики Су-25УБК, Су-25УТГ и один из самых перспективных российских боевых самолетов - штурмовик Су-39.

источник: ИА "Regnum"
24.07.06

США ПРИЗВАЛИ РФ НЕ ПРОДАВАТЬ ВЕНЕСУЭЛЕ АВИАТЕХНИКУ

Соединенные Штаты призвали Россию пересмотреть будущую сделку по продаже Венесуэле истребителей и вертолетов на сумму \$1 млрд. "Мы выразили российскому правительству нашу обеспокоенность и призвали его пересмотреть сделку", - сказал пресс-секретарь Государственного департамента США Том Кейси. Он сообщил, что США уже неоднократно обсуждали данный вопрос с Россией. Эта сделка не в интересах Российской Федерации или Венесуэлы, считает пресс-секретарь Госдепа США. Кейси выразил убеждение, что нужды обороны не требуют у Каракаса такого количества вооружений, и продажа

оружия дестабилизирует ситуацию в регионе. Президент Венесуэлы Уго Чавес 25 июля 2006г. прибыл в Москву, где намерен подписать несколько соглашений о закупках вооружений. Венесуэла намерена закупить у России 24 истребителя Су-30 и рассматривает возможность приобретения в дальнейшем самолетов Су-35. Кроме того, Каракас заключил соглашение о приобретении 100 тыс. автоматов Калашникова и сообщил о планах начать их собственное лицензионное производство. Об этом сообщает Росбалт

источник: газета "Московский Комсомолец"
26.07.06

В ВЕНЕСУЭЛЕ БУДЕТ СОЗДАН ЦЕНТР ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ ВОЕННОЙ АВИАТЕХНИКИ, ЗАКУПАЕМОЙ В РОССИИ

В Венесуэле будет создан крупный центр по техническому обслуживанию российской военной авиационной техники. Об этом сообщил министр обороны страны Рауль Исаяс Бадуэль. Он особо подчеркнул, что ВТС с Россией предусматривает передачу передовых российских технологий, в частности, по обслуживанию авиатехники.

Конкретные вопросы, связанные с заключением соглашения по организации учебного и сервисного центра, будут обсуждаться во время визита президента Венесуэлы Уго Чавеса в Россию, уточнил Бадуэль.

В июле этого года Венесуэла заключила контракт на приобретение 24 истребителей Су-30МК2 (мате-

риалы по теме). Кроме того, в твердый заказ переведен опцион на поставку 18 вертолетов (14 Ми-17В5, 2 Ми-35М и 2 Ми-26Т). Ранее венесуэльская сторона заключила твердый контракт на закупку 15 военных вертолетов (6 Ми-17В5, 8 Ми-35М и 1 Ми-26Т). Таким образом, Россия поставит Венесуэле 33 вертолета - 20 Ми-17В5, 10 Ми-35М и 3 Ми-26Т. В перспективе сервисный центр может быть использован для техобслуживания авиатехники, поставленной Россией в дружественные страны Южной Америки.

источник: АРМС-ТАСС
26.07.06

ЕВРОКОПТЕР СЕЛ В ОСТАФЬЕВЕ

Компания Eurocopter и российское предприятие "Газпромavia" в 2007 г. намерены открыть совместное предприятие по обслуживанию и ремонту вертолетов.

Предполагается, что новое СП будет базироваться в подмосковном аэропорту Остафьево. Стороны закрепили предварительную договоренность о проекте рамочным соглашением, которое было подписано на прошлой неделе первым исполнительным вице-президентом группы Eurocopter Филиппом Араш и генеральным директором "Газпромavia" Андреем Овчаренко. "Наша компания посчитала, что обслуживание

вертолетов Eurocopter - достаточно перспективный бизнес для России, - рассказала "Гудку" Дарья Полухина, пресс-секретарь "Газпромavia", - а аэропорт Остафьево идеально подходит для организации центра техобслуживания вертолетов, поскольку расположен недалеко от Москвы, за Южным Бутовым. Кроме того, сейчас в Остафьево открывается таможенный пункт, и этот аэропорт скоро будет функционировать как международный".

источник: газета "Гудок"
04.07.06

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

ЕАДС планирует укрепить позиции на российском авиарынке	39
Airbus и Boeing: конкуренция в разгаре	39
Airbus остался без руководства	40
Начать с нуля	40
Испания хочет вдвое увеличить пакет в EADS	41
Акционер Airbus проведет проверку компании	41
В Китае построят первую за пределами Европы сборочную линию аэробусов A320	41
Airbus готовится к выпуску лайнеров новой серии	41
Немецкая Blue Wings намерена приобрести 20 самолетов Airbus A-320	42
Обнаруженные Der Spiegel неполадки A380 удивили Airbus	42
В Германии на Airbus не хватает 700 инженеров	42
Работы по проекту Boeing 787 отстают от графика	42
Boeing считает, что рынок самолетов вырастет	42
Авиакомпания Emirates подписала договор на поставку 10 грузовых Boeing 747-8 на авиасалоне в Фарнборо	43
Индонезийские авиалинии Lion Air заказали еще 30 самолетов Boeing 737-900ER на сумму 2,2 млрд долл.	43
Дирижабли заменят длинные антенны!	43
Boeing потерял \$160 млн. во втором квартале 2006 года	44
К 2025 году рынок самолетов достигнет 2, 6 трлн. долларов	44
Стоимость нефти подтолкнет авиакомпании США к покупке более экономичных самолетов - Boeing	44
Boeing Co прогнозирует рост спроса на грузовые авиалайнеры	44
70% стоимости создаваемых самолетов и двигателей на Украине формируется на российских предприятиях	45
Минобороны России не принимает участие в ведущихся испытаниях самолета Ан-70	45
ОАО "Мотор Сич" объявило о переговорах с российскими авиастроителями	45
Украинский ВПК может обойтись без России	46
"Антонов" возьмут под крыло	46
В Китае в 2020 г. будут разработаны собственные самолеты	47
США создали истребитель нового поколения	47
Японские и французские конструкторы разрабатывают замену Concorde	47
Нужны еще F-16	47

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

ЕАДС ПЛАНИРУЕТ УКРЕПИТЬ ПОЗИЦИИ НА РОССИЙСКОМ АВИАРЫНКЕ

Концерн ЕАДС планирует укрепить свое присутствие на авиарынке России. Это вызвано ростом российской экономики.

По оценке издающейся в Париже газеты "Интернэшнл джеральд трибьюн", России в ближайшие 20 лет потребуется дополнительно 130 широкофюзеляжных лайнеров. На эти цели стране придется ассигновать более 19 млрд дол.

За право участвовать в обновлении авиапарка "Аэрофлота" консорциум Airbus в настоящий момент конкурирует с американской корпорацией Boeing. Airbus рассчитывает поставлять в Россию самолеты

A350 и A380. Газета напоминает, что после покупки 10% акций компании "Иркут" находящаяся в Тулузе компания уже является для ОАК партнером "номер один". Airbus планирует направить на работу в свое представительство в Москве новых технических специалистов и инженеров. По мнению "Интернэшнл джеральд трибьюн", у европейских авиастроителей "больше возможностей, чем у Boeing, укрепить сотрудничество с российскими партнерами".

*источник: газета "ВПК"
18.07.06*

AIRBUS И BOEING: КОНКУРЕНЦИЯ В РАЗГАРЕ

Мировые гиганты в авиационной промышленности - европейский консорциум EADS (European Aeronautic Defence Space Company) и американская компания Boeing - остаются и главными по отношению друг к другу конкурентами. В последнее время их соперничество идет по нарастающей. Причем, несмотря на успехи, которые достигла EADS в предыдущие годы, американский Boeing начинает обгонять ее и уходить далеко вперед.

Расклад на сегодня таков. В 2004 г. коллективная компания EADS, в которой участвуют Франция, Германия, Великобритания и Испания, получила 370 заказов на самолеты гражданской авиации, между тем как фирма Boeing - только 277 заказов. В 2005 г. американцы почти догнали соперника: на Аэробусы было 1111 заявок, на самолеты Boeing - 1028. Затем ситуация резко изменилась. В первой половине нынешнего года американская компания получила заказов на 480 самолетов, а европейская - всего на 117.

Столь заметный спад интереса к Аэробусам объясняется прежде всего тем, что последняя модель А-380, во-первых, по ряду технических показателей не устраивает заказчиков, во-вторых, произошел большой срыв поставок по времени. Авиастроители объясняют это ошибками, которые были допущены изначально при расчетах, и поэтому выполнение заказов задерживается на год и даже на более поздние сроки. В общем, вся эта история служит плохой рекламой для производителя Аэробусов, к тому же заказчики требуют возместить неустойку.

Теперь европейская фирма энергично стремится реабилитировать себя - объявлено о запуске в производство новой модели пассажирского лайнера А-350. Министр транспорта Франции Доминик Пербен так характеризует эту модель: "Аэробус А-350 удовлетворит клиентов во всех отношениях. Это будет наилучшей альтернативой последним моделям фирмы Boeing. Главное его преимущество - лайнер значительно меньше потребляет керосина, а это весьма важно в нынешних условиях, когда горючее

сильно подорожало". Программа затрат по выпуску новой модели Аэробуса (3 варианта - на 270, 314 и 350 пассажирских мест) первоначально исчислялась в 4 млрд евро, но, сделав более тщательный перерасчет, специалисты удвоили сумму - теперь это будет уже 8 млрд евро. На сегодня, согласно данным, предоставленным администрацией EADS корреспонденту "ФК Новости", уже поступили заявки из 14 стран на лайнеры модели А-350 с дальностью полета 15.750 км.

На этот раз сроки поставок хорошо продуманы. Первые Аэробусы А-350 поднимутся в воздух для испытаний лишь в конце 2012 г., а заказчики начнут их получать только в 2014 г. Стоимость новой модели будет варьироваться в пределах от 182 до 242 млн долл., что уже на 15 млн долл. больше первоначально названной суммы. Так что при окончательных подсчетах и в результате изменения конъюнктуры на мировых рынках и эта цена через 6-8 лет вполне может быть увеличена.

Между тем в конструкторских бюро компании Boeing тоже не сидят сложа руки. Генеральный директор этой компании Джим Мак-Мерней заявляет: "Нами разработана и уже запущена в производство новая модель пассажирского самолета для полетов на большие расстояния - Boeing 787. Это будет самый современный воздушный перевозчик такого типа - в нем заложены последние достижения научно-технической мысли. Этот лайнер, рассчитанный на 310 посадочных мест, уже окрестили "самолетом мечты" (dreamliner). Мы уверены, что четко выполним свои обязательства перед клиентами по срокам поставок: испытательные полеты будут проводиться уже в 2007 г. и заказчики получат первые Boeing-787 не позже начала 2008 г. На сегодня уже зарегистрировано 360 твердых заказов на эту модель".

*источник: сайт "ФКНовости"
18.07.06*

AIRBUS ОСТАЛСЯ БЕЗ РУКОВОДСТВА

Европейская авиаиндустрия лишилась своих руководителей. В отставку подал глава Airbus Густав Хумберт и соруководитель компании EADS, которой и принадлежит Airbus, Ноель Форжар. Камнем преткновения стала отсрочка выпуска самолета A380. Как только об отсрочке было объявлено, акции Airbus упали на 26%.

Руководитель Airbus взял на себя ответственность за срыв сроков и объявил об отставке. Теперь его сменит на посту главы компании Кристиан Стрейфф, бывший управляющий крупнейшей французской стекольной компании Saint-Gobain.

Главу EADS обвинили в том, что он продал свои акции в компании еще до того, как было объявлено об отсрочке выпуска самолета. Он отрицает противозаконность своих действий, говорит, что ничего не знал о срыве сроков, и что продал свои акции за месяц до того, как стало понятно, что самолет вовремя не будет запущен в производство. Однако после года работы ему пришлось уйти под напором акцио-

неров. Его сменит Луи Галуа, глава французской государственной железнодорожной компании SNCF.

Что же касается самого самолета A380, то из-за проблем с внутренней проводкой к концу года будет выпущено лишь 9 лайнеров вместо обещанных 20-25. В результате Airbus придется выплатить компенсации авиакомпаниям-заказчикам.

Последнее время Airbus преследуют, мягко сказать, неудачи. 3 мая лайнер A320 авиакомпании "Армавиа" разбился. 4 мая в Дублине едва не разбился еще один аэробус A320. При заходе самолета на посадку загорелся двигатель. 5 мая лайнер A320 армянской авиакомпании "Армавиа" сгорел в результате пожара на авиаремонтном заводе в Бельгии.

25 мая на заводе концерна Airbus, выпускающего лайнеры A320, недалеко от Тулузы (Франция) произошел взрыв.

*источник: Финмаркет
03.07.06*

НАЧАТЬ С НУЛЯ

Исполнительный директор концерна Airbus Кристиан Стрейфф объявил на международном авиасалоне в Фарнборо, что его фирма решила заново начать проектирование самолета A350. Это задержит реализацию проекта на два года и увеличит его стоимость до 10 млрд долл. - вдвое больше первоначальной сметы. Г-н Стрейфф сообщил, что Airbus обратился к правительствам Франции, Германии, Испании и Англии - всех стран, компании которых являются акционерами авиастроительного концерна, - с просьбой субсидировать проект. Европейским правительствам предстоит принять непростое решение. Практику предоставления Airbus материальной помощи из бюджета жестко критикуют США, которые даже открыли против Евросоюза дело в рамках Всемирной торговой организации, заявляя, что такие субсидии нарушают принцип честной конкуренции.

Трудности с A350, а также с другим перспективным проектом Airbus - гигантским лайнером A380 - стоили карьеры Густаву Хумберту, предшественнику г-на Стрейффа на посту исполнительного директора концерна. Последнее важное публичное заявление, которое г-н Хумберт успел сделать до увольнения, как раз касалось A350. В мае этого года он сказал, что концерн решает, продолжать ли проектирование этого самолета прежним курсом или пожертвовать проделанной работой и начать все с нуля. Изначально европейские авиастроители собирались получить A350 относительно простым путем: модернизировав существующий самолет A330. С теми техническими характеристиками, которые предполагались у A350 в этом случае, европейский лайнер откровенно проигрывал конкурирующей разработке Boeing 787, создаваемой сейчас в США. Г-н Хумберт обещал сообщить о сделанном выборе во время авиасалона Фарнборо.

Выполнять это обещание пришлось Кристиану Стрейффу, назначенному главой Airbus всего две недели назад. Вчера он сказал, что теперь самолет будет иметь более широкий, заново спроектированный фюзеляж. В ознаменование этого факта модель пере-

именована в A350XWB (extra wide body). Чтобы она отвечала всем возможным специфическим запросам разных авиакомпаний, будет спроектировано три ее модификации (ранее предполагались две). Перевод проекта на новые рельсы г-н Стрейфф обещал совершить за три месяца. Он признал, что в новых условиях проектирование A350 займет на два года больше, чем ожидалось. Ранее начало коммерческих поставок было запланировано на 2010 год, теперь оно передвинулось на 2012 год. Г-н Стрейфф, правда, сказал, что сделает все возможное, чтобы сократить этот срок.

Нет полной ясности с источниками финансирования проектных работ. Г-н Стрейфф сказал, что стоимость их теперь оценивается в 10 млрд долл. и что Airbus обратился к правительствам Франции, Германии, Испании и Великобритании "за помощью и поддержкой". Глава концерна рассказал также о проблемах с A380. В прошлом году Airbus объявил, что начало поставок этого самого большого из созданных до сих пор самолетов задерживается на шесть месяцев по сравнению с ранее утвержденным графиком. Месяц назад объявление о новых проблемах в проектировании гигантского воздушного судна привело к резкому, более чем на четверть, падению котировок акций Airbus и его контрольного акционера - европейского оборонно-космического агентства EADS. Вчера г-н Стрейфф сообщил, что в целях преодоления возникших проблем Airbus решил заново сформировать всю сеть поставщиков комплектующих для A380.

Из-за неудачного хода проектов A350 и A380 Airbus уже уступил значительную долю мирового рынка гражданских самолетов своему извечному американскому конкуренту - фирме Boeing. Европейцам это особенно обидно потому, что в течение пяти предыдущих лет они опережали Boeing по количеству проданных самолетов. Но за шесть месяцев этого года Boeing получил заказы на 487 самолетов, тогда как Airbus - только на 117.

*источник: газета "Время новостей"
18.07.06*

ИСПАНИЯ ХОЧЕТ ВДВОЕ УВЕЛИЧИТЬ ПАКЕТ В EADS

Испания выражает заинтересованность в увеличении своего пакета в европейском аэрокосмическом концерне EADS с 5, 5% до 10%, что потребует инвестиций в размере 1 млрд. евро. Об этом сообщила испанская газета El Pais со ссылкой на источники в министерстве промышленности страны. Увеличение пакета должно позволить Испании получить доступ к распределению производственных заказов для дочернего предприятия EADS - Airbus. За счет этого в

стране может быть создано до 1000 дополнительных рабочих мест, кроме того, существенно вырастет оборот испанского подразделения Airbus - Airbus Espana. По информации El Pais, Испания готовится заявить о своих планах в ходе встречи руководства аэрокосмического концерна в середине текущего месяца.

*источник: газета "Бизнес"
05.07.06*

АКЦИОНЕР AIRBUS ПРОВЕДЕТ ПРОВЕРКУ КОМПАНИИ

Британский оборонный холдинг BAE Systems проведет дополнительную проверку отчетности крупнейшего авиапроизводителя в Европе - компании Airbus, сообщает агентство AFP.

Аудит будет проводиться для того, чтобы оценить возможность продажи BAE Systems 20% авиагиганта другому акционеру Airbus - European Aeronautics Defence and Space Company (EADS). Накануне эту сделку одобрил совет директоров BAE Systems.

Новая проверка, которая будет проводиться до конца августа, необходима после кризиса в Airbus, вызванного срывом поставок нового самолета A380. Из-за сообщения о том, что технологические проблемы задерживают выпуск самолета еще на полгода, капитализация компании резко снизилась. Из-за

кризиса своих постов лишились глава Airbus Густав Хамберт и один из двух исполнительных директоров EADS Ноэль Форжар (Noel Forgeard). Он обвиняется в том, что знал о наступлении кризиса в компании и вовремя продал свои акции Airbus.

2 июля банк Rothschild оценил долю BAE Systems в 2,75 млрд. евро (3,5 млрд. долл.). По данным AFP, банк действовал по заказу как британского оборонного холдинга, так и EADS. Рынок отреагировал на такую оценку отрицательно - после объявления приблизительной стоимости акции BAE Systems на европейских торговых площадках упали на 3,3%.

*источник: LENTA.RU
05.07.06*

В КИТАЕ ПОСТРОЯТ ПЕРВУЮ ЗА ПРЕДЕЛАМИ ЕВРОПЫ СБОРОЧНУЮ ЛИНИЮ АЭРОБУСОВ А320

Перестановки в высшем руководящем звене компании Airbus в Китае и материнской корпорации не повлияют на строительство линии сборки А320. Об этом заявил генеральный директор компании Airbus в Китае Бо Лун. По его словам, в настоящее время компания Airbus ведет переговоры относительно этого объекта с коалицией китайских промышленников. Стороны планируют осенью этого года завершить необходимые исследования и приступить к строительству завода в китайском городе Тяньцзинь, передает Укринформ.

Бо Лун отметил, что в Тяньцзине предусматривается финальная сборка А-320, поэтому детали самолета там производиться не будут. Однако уже сейчас многие комплектующие для аэробусов производятся в Китае. Так, в городах Чэнду и Сиань производятся двери кабин и крылья для лайнеров.

По оценкам специалистов, в самолете А320 китайской сборки будет около 15-20% китайских комплектующих. По мере введения в эксплуатацию линии сборки А320, доля китайских деталей будет расти. Сборочная линия в Тяньцзине станет третьей в мире и первой за пределами Европы по сборке аэробусов А-320. Объем инвестиций в этот проект составит 5 млрд. юаней (1 долл. США = 7,9970 юаня), валовой объем инвестиций с учетом сооружения и модернизации связанных с ним объектов - от 8 до 10 млрд. юаней.

На первоначальном этапе планируется завершить сборку 300 коммерческих самолетов. До конца 2010 г. - выйти на производство 4 машин в месяц и 44 в год. Китайская сторона обещает, что уже в 2008 г. первая партия аэробусов этого завода поднимется в небо.

*источник: сайт "Украина промышленная"
18.07.06*

AIRBUS ГОТОВИТСЯ К ВЫПУСКУ ЛАЙНЕРОВ НОВОЙ СЕРИИ

Ведущий европейский коммерческий авиапроизводитель Airbus готовится объявить о будущем производстве новой серии пассажирских и грузовых самолетов средней категории.

Таким образом, Airbus активизирует борьбу на рынке гражданской авиации с американским гигантом Boeing Co., вырвавшимся вперед в гонке за заказами на самолеты. Планируется, что разработка новой линии широкофюзеляжных лайнеров боль-

шой дальности будет стоить около 10 млрд. долл., сказал сопредседатель компании Том Эндерс.

Airbus на этой неделе также объявит о планах производства грузовой версии лайнера А330, который должен выйти на рынок в конце 2009 года, сказал исполнительный вице-президент компании Том Уильямс, сообщает Reuters.

*источник: газета "Взгляд"
17.07.06*

НЕМЕЦКАЯ BLUE WINGS НАМЕРЕНА ПРИОБРЕСТИ 20 САМОЛЕТОВ AIRBUS A-320

Европейская самолетостроительная компания Airbus и немецкая авиакомпания Blue Wings (г.Дюссельдорф) подписали меморандум о взаимопонимании. Как сообщает пресс-служба Airbus, по условиям меморандума Blue Wings приобретет у Airbus 20 самолетов A320. Сумма сделки не называется.

Airbus является транснациональной авиастроительной компанией, в состав которой входят конструкторские и производственные центры, расположенные во Франции, Германии, Великобритании и Испании, а также ее собственные дочерние компании в США, Китае и Японии. Акционерами Airbus являются Европейский аэрокосмический и оборонный концерн EADS и фирма BAE Systems.

Компания Airbus в 2005 г. поставила заказчикам 378 самолетов и достигла годового оборота в 22,3 млрд евро. Всего в 2005 г. компания получила в общей сложности 1 тыс. 111 заказов на 95,9 млрд долл. С учетом уведомлений об отказах от ранее заказанных самолетов количество полученных заказов составило 1 тыс. 055. Всего на конец 2005 г. число подлежащих выполнению заказов на постройку самолетов Airbus составило 2 тыс. 117 единиц на общую сумму 220,3 млрд долл. В 2006 г. Airbus планирует поставить клиентам 430 самолетов.

источник: ИА "РБК-Украина"
21.07.06

ОБНАРУЖЕННЫЕ DER SPIEGEL НЕПОЛАДКИ A380 УДИВИЛИ AIRBUS

В Airbus выразили удивление по поводу готовящейся к публикации статьи в еженедельнике Der Spiegel о технических неполадках, вскрывшихся при испытаниях самого большого авиалайнера A380, передает в воскресенье агентство France Presse.

Как стало известно, немецкое издание планирует посвятить статью "проблемной" 19-й секции фюзеляжа. Со ссылкой на некий внутренний документ Der Spiegel утверждает, что неполадки обнаружились во время испытательных полетов в Тулузе.

19-я секция располагается в кормовой части A380. По данным еженедельника, работы по устра-

нению проблемы, характер которой не раскрывается, начались еще в марте 2006 г.

Когда агентство обратилось за разъяснениями в Airbus, там сообщили, что "изумлены" готовящейся публикацией, так как информация о 19-й секции устарела, а неполадка уже устранена.

Представительница компании также подчеркнула, что нет ничего "ненормального" в том, что авиастроители вносят улучшения в конструкцию самолета.

источник: LENTA.RU
24.07.06

В ГЕРМАНИИ НА AIRBUS НЕ ХВАТАЕТ 700 ИНЖЕНЕРОВ

Совет трудового коллектива (СТК) немецкого подразделения авиастроительной компании Airbus потребовал от менеджмента незамедлительно расширить штатное расписание и взять на работу новых инженеров. Нехватка кадров уже привела к переносу сроков передачи заказчикам первых экземпляров A380 - самого крупного пассажирского самолета в мире. Глава СТК Хорст Нихус в интервью газете Hamburger Abendblatt отметил, что, по его подсчетам, на пред-

приятиях Airbus в Германии не хватает примерно 700 инженеров-авиастроителей, 350 из них - на главной немецкой верфи концерна в Гамбурге. Ранее руководство компании указало на большие трудности, с которыми оно столкнулось при поиске квалифицированных кандидатов.

источник: сайт "Немецкая волна"
25.07.06

РАБОТЫ ПО ПРОЕКТУ BOEING 787 ОТСТАЮТ ОТ ГРАФИКА

Работы по некоторым направлениям проекта лайнера Boeing 787 Dreamliner отстают от графика, однако это не приведет к переносу даты запуска самолета в производство.

Об этом сказал глава отделения Boeing Co. по производству коммерческих самолетов Алан Малэлли в воскресенье вечером. Это сообщение появилось вскоре после замешательства, возникшего в результате переноса даты запуска серийного производства самолета A380 компании Airbus, а также из-за про-

блем в разработке самолета Airbus A350. Сейчас число заказов на Dreamliner достигло 360 штук. Планируется, как и ранее, что самолет впервые поднимется в воздух в 2007 г., а поставки покупателям начнутся в 2008 г., сказал Малэлли. Airbus, принадлежащий европейскому концерну EADS, является основным конкурентом Boeing на мировом рынке гражданской авиации, передает Reuters.

источник: газета "Взгляд"
17.07.06

BOEING СЧИТАЕТ, ЧТО РЫНОК САМОЛЕТОВ ВЫРАСТЕТ

По прогнозам компании Boeing, в ближайшие 20 лет авиалинии должны потратить 2,6 трлн долл на покупку новых самолетов. На фоне повышенного спроса ожидается расширение самолетных парков

путем внедрения меньших по размеру моделей вместимостью от 100 до 400 мест, отметили в фирме.

источник: сайт "KM.ru"
13.07.06

АВИАКОМПАНИЯ EMIRATES ПОДПИСАЛА ДОГОВОР НА ПОСТАВКУ 10 ГРУЗОВЫХ BOEING 747-8 НА АВИАСАЛОНЕ В ФАРНБОРО

Emirates, одна из самых быстроразвивающихся международных авиакомпаний в мире, подписала вчера соглашение на поставку 10 грузовых Boeing 747-8, оснащенных двигателями General Electric. Сумма сделки составила 3,3 млрд. долл. США.

Письменное соглашение об условиях договора было заключено 18 июля на авиасалоне в Фарнборо, между Его Высочеством Шейхом Ахмедом бин Саидом Аль Мактумом, главой Emirates Групп, и Аланом Малалли (Alan Mulally), президентом Boeing Commercial Airplanes. В рамках соглашения был также подписан договор о намерениях на поставку 45 двигателей General Electric GE9x общей стоимостью 600 млн. долл. США. Договор был подписан Шейхом Ахмедом и президентом GE Aviation Скоттом Доннелли (Scott Donnelly).

Поставка 10 грузовых Boeing 747-8 запланирована начиная с 2010 г. Emirates планирует укрепить позиции своего грузового подразделения за счет увеличения парка. На сегодня парк грузовых самолетов Emirates состоит из девяти Boeing 747F и одного Airbus 310F. Также ожидается поставка восьми Boeing 777F.

Глава Emirates Шейх Ахмед бин Саид Аль Мактум заявил: "В ближайшие десятилетия мы ожидаем, что объем международных авиационных грузоперевозок увеличится втрое. Мы рассчитываем усилить мощности Emirates и укрепить позиции Дубая как одного из крупнейших международных грузовых хабов. Заказанные авиакомпанией на авиасалоне в Фарнборо Boeing 747-8F, несомненно, помогут нам в этом".

Грузоподъемность нового Boeing 747-8F на 16% превышает классический 747-400F. В настоящее время разрабатывается новый двигатель GE9x, специально для этих воздушных судов. Он позволит снизить вес самолета, будет обладать большей износостойкостью и позволит снизить расходы на обслуживание. GE9x также обеспечит меньший расход топлива и большую грузоподъемность по сравнению с его предшественником CF6. GE9x уже стал самым продаваемым двигателем для новых широкофюзеляжных самолетов.

"Мы очень рады, что Emirates выбрали новые 747-8F для своего грузового парка. Благодаря технологиям, позаимствованным у программы Boeing 787, новый 747-8F станет легче и его запас хода увеличится. Также увеличится грузоподъемность, а расход топлива будет оптимизирован", - заявил Алан Малалли.

На сегодня Emirates является одной из самых прибыльных авиакомпаний в мире. Авиапарк Emirates на сегодняшний день составляет 94 широкофюзеляжных лайнера, рейсы выполняются по более чем 80 направлениям по всему миру.

Учитывая соглашение, подписанное на авиасалоне в Фарнборо, количество широкофюзеляжных самолетов, заказанных Emirates, превысило 100, а их общая цена составляет около 30 млрд. долл. США.

*источник: компания "АК "Emirates"
19.07.06*

ИНДОНЕЗИЙСКИЕ АВИАЛИНИИ LION AIR ЗАКАЗАЛИ ЕЩЕ 30 САМОЛЕТОВ BOEING 737-900ER НА СУММУ 2,2 МЛРД ДОЛЛ.

Индонезийские авиалинии Lion Air заказали у авиастроительной компании Boeing Co. 30 самолетов Boeing 737-900ER на сумму 2,2 млрд долл. Такие данные приводятся в опубликованном пресс-релизе Boeing. Поставки самолетов начнутся в 2010 г. и продолжатся до 2012г.

Модель самолета Boeing 737-900ER обладает возможностью перевозить большее число пассажиров (до 215 человек). Воздушное судно 737-900ER оснащено также дополнительными запасными выходами и увеличенными топливными баками, что позволяет самолетам этой модели летать на расстояния до 5 тыс. 925 км без дозаправки. Таким образом,

общее число самолетов, заказанных индонезийским авиаперевозчиком у Boeing, составило 60 единиц.

Напомним, что в июле 2005 г. между Lion Air и Boeing было подписано соглашение о поставке 30 воздушных судов Boeing 737-900ER с опционом на возможный дополнительный заказ еще 30 самолетов этой модели.

Авиакомпания Lion Air располагает воздушным флотом, состоящим исключительно из самолетов Boeing. Lion Air является крупнейшим дисконтным авиаперевозчиком в Азиатском регионе.

*источник: ИА "РБК-Украина"
18.07.06*

ДИРИЖАБЛИ ЗАМЕНЯТ ДЛИННЫЕ АНТЕННЫ!

Швейцария в скором времени может стать родиной нового технологического открытия, обещающего полностью изменить лицо мобильных технологий. Уроженец Ирана и нынешний гражданин европейской страны Камал Алави (Kamal Alavi) собирается рискнуть и предложить новый способ передачи данных, который должен стать достойной альтернативой обычным антеннам, уменьшив радиационное излучение и увеличив радиус покрытия.

Суть технологии High Altitude Platform Systems (Haps) заключается в выведении на 21-километровую высоту специальных дирижаблей, оснащенных всем необходимым оборудованием для передачи цифро-

вых данных. Тестовый запуск первенца "X station", подготовленный 50 учеными из компании Stratxx, намечен на следующий год. Обеспечить стационарность своей летающей "телефонной антенны", бывший инженер собирается с применением GPS-системы от Swiss Federal Institute of Technology и гигантских пропеллеров, которые не дадут дирижаблю дрейфовать в произвольном направлении. Питать оборудование необходимой электроэнергией собираются с помощью солнечных панелей. Приблизительная стоимость Haps равна 32 млн. долл.

*источник: сайт "3DNews"
13.07.06*

BOEING ПОТЕРЯЛ \$160 МЛН. ВО ВТОРОМ КВАРТАЛЕ 2006 ГОДА

Крупнейшая в США аэрокосмическая компания Boeing Co. сообщила о чистом убытке во втором квартале из-за расходов в 1,1 млрд. долл., связанных с выплатами в рамках урегулирования правительственного расследования деятельности оборонного подразделения и задержкой выпуска самолета-разведчика. Как сообщает Reuters, чистый убыток составил 160 млн. долларов или 21 цент на акцию по сравнению с прибылью в размере 566 млн. долл. или 70

центов на акцию за аналогичный период прошлого года. Выручка выросла на 2% до 15 млрд. долл.

Аналитики ожидали убыток в 21 цент на акцию при выручке 14,96 млрд. долл. Boeing ожидает, что выручка в 2006 году составит от 60 млрд. до 60,5 млрд. долл.

*источник: газета "Взгляд"
26.07.06*

К 2025 ГОДУ РЫНОК САМОЛЕТОВ ДОСТИГНЕТ 2, 6 ТРЛН. ДОЛЛАРОВ

Авиастроительная компания Boeing прогнозирует, что через 20 лет объем рынка новых коммерческих авиалайнеров составит 2, 6 трлн. долл. "Мы прогнозируем продолжительный долгосрочный спрос на новые авиалайнеры на протяжении 20 лет. Улучшенные качества топлива позволят перевозить пассажиров непосредственно туда, куда им нужно и когда им нужно. Мировой парк самолетов сильно изменится после появления более скоростных самолетов и сокращения вредных выбросов в окружающую среду", - заявил вице-президент Boeing Рэнди Базелер в отчете "Текущий прогноз рынка".

Эксперты полагают, что высокий спрос на новые авиалайнеры приведет к существенному увеличению мирового парка самолетов - приблизительно до 27 200 машин. Наибольшим спросом будут пользоваться самолеты низкой (100 - 200 пассажирских мест), и

средней (200 - 400) вместимости, они займут около 86% рынка. "Крупные самолеты, такие как модель 747, обычно будут использоваться в Азии и для перелетов через Атлантику", - объяснил Базелер. Количество пассажиров, перевозимых новыми авиалайнерами, будет ежегодно расти примерно на 4, 9%, тогда как объем грузов будет каждый год увеличиваться на 6, 9%. Лидером по приобретению самолетов с долей около 36% обещает стать Азиатско-Тихоокеанский регион, где наиболее высок спрос на авиалайнеры со средней и большой вместимостью. Доля Северной Америки составит 28%, Европы - 24%. Доля оставшихся регионов в сумме составит около 12%, говорится в отчете.

*источник: газета "Газета"
14.07.06*

СТОИМОСТЬ НЕФТИ ПОДТОЛКНЕТ АВИАКОМПАНИИ США К ПОКУПКЕ БОЛЕЕ ЭКОНОМИЧНЫХ САМОЛЕТОВ - BOEING

Второй по величине производитель коммерческих самолетов Boeing Co. ожидает, что рекордные цены на нефть подтолкнут американские авиакомпании к покупке новых, более экономичных авиалайнеров, сообщило агентство Bloomberg.

"Самолетные парки американских авиаперевозчиков быстро устаревают, а растущие расходы на топливо приведут к тому, что новые самолеты появятся на рынке гораздо раньше, чем ожидалось", - заявил один из руководителей Boeing Алан Мулалли накануне авиашоу в Англии.

Авиакомпании из разных стран мира уже выразили заинтересованность в новейших авиалайнерах 787 Dreamliner. Этот самолет позволяет сэкономить до 20% топлива по сравнению с более старой моделью Boeing 767. Кроме того, вес новой машины будет меньше благодаря применению новых материалов вместо алюминия. Новые заказы, скорее всего, будут сделаны во время Парижского авиашоу

в 2007 г., отметил представитель Boeing. Кроме того, А.Мулалли заявил, что его компания отказалась от прекращения производства самолетов 767, так как спрос на эти машины все еще высок.

Принимая во внимание растущий спрос, в последние годы Boeing сделала ставку на более быстрое и дешевое производство авиалайнеров, которые при этом не уступают в надежности. В результате компания впервые может опередить своего европейского конкурента Airbus как по числу заказов (уже в этом году), так и по количеству поставленных машин (по прогнозу Boeing - к 2008).

Как сообщалось ранее, Airbus за первое полугодие получила заказы на 117 лайнеров, в то время как показатель Boeing Co. за этот же период в четыре раза больше - 480 самолетов.

*источник: ИА "Интерфакс"
17.07.06*

BOEING СО ПРОГНОЗИРУЕТ РОСТ СПРОСА НА ГРУЗОВЫЕ АВИАЛАЙНЕРЫ

Спрос на грузовые авиаперевозки резко вырастет в течение следующих 20 лет, что приведет к удвоению мирового флота грузовых лайнеров к 2025 г., прогнозирует аэрокосмический гигант Boeing Co. Сейчас грузовые авиаперевозки осуществляют 1 789 лайне-

ров во всем мире. Boeing же ожидает, что их количество к 2025 г. вырастет до 3 563.

*источник: журнал "РЖД-партнер"
26.07.06*

70% СТОИМОСТИ СОЗДАВАЕМЫХ САМОЛЕТОВ И ДВИГАТЕЛЕЙ НА УКРАИНЕ ФОРМИРУЕТСЯ НА РОССИЙСКИХ ПРЕДПРИЯТИЯХ

Около 70% стоимости создаваемых в украинских конструкторских бюро самолетов и авиадвигателей, включая и интеллектуальную собственность, формируется в России. Об этом заявил первый заместитель руководителя, главный конструктор Запорожского машиностроительного конструкторского бюро "Прогресс" (ЗМКБ "Прогресс") Игорь Кравченко.

Он отметил, что украинский разработчик авиадвигателей использует, прежде всего, российскую интеллектуальную собственность - такие ведущие российские НИИ, как ЦАГИ, ЦИАМ, ВИАМ работают по заказам Украины, то есть украинские заказы способствуют развитию российской науки. ЗМКБ "Прогресс" работает в тесной кооперации с российскими предприятиями авиационного двигателестроения в Москве, Уфе, Казани. "В настоящее время ЗМКБ "Прогресс" совместно с московским заводом "Салют"

создает авиадвигатель АИ-222-2.5 для учебно-боевого самолета Як-130", - напомнил собеседник.

По его словам, подписано соответствующее соглашение, по которому Россия, в случае форс-мажорных ситуаций, имеет право самостоятельно производить АИ-222-2.5 по переданной ей полной документации на двигатель.

"Украина не решится лишиться части денег, поступающих от сотрудничества с Россией, в результате каких-то авантюрных решений", - высказал мнение И. Кравченко.

По его мнению, те, кто сотрудничает с Россией, не будут выступать за вхождение Украины в НАТО. "Мы в качестве разработчиков знаем, что единственная цель западных партнеров - нас разорить", - заключил он.

*источник: AVIAPORT.RU
06.07.06*

МИНОБОРОНЫ РОССИИ НЕ ПРИНИМАЕТ УЧАСТИЕ В ВЕДУЩИХСЯ ИСПЫТАНИЯХ САМОЛЕТА АН-70

Летные испытания военно-транспортного самолета Ан-70 в настоящее время ведутся соответствующими институтами и Министерством обороны Украины, в то время как министерство обороны России практически не принимает участие в проводимых испытаниях. Об этом сообщил заместитель генерального конструктор АНТК им. Антонова Олег Богданов.

Он считает, что испытания проходят достаточно интенсивно. "К настоящему времени Ан-70 уже налетал около 700 летных часов, совершил более 560 полетов", - подчеркнул заместитель главы АНТК им. Антонова.

Также специалист выразил мнение, что Ан-70 остается наиболее современным самолетом в своем классе. "Действительно, Ан-70 задуман был давно, но когда в 1993 году снова подписывали соглашение о совместной разработке самолета, были пересмотрены требования к самолету и все, что можно было, все было обновлено", - подчеркнул О. Богданов.

Как отметил собеседник, в ближайшее время у этого самолета вряд ли появятся конкуренты. "Высказываются мнения, что при создании Ан-70 теряется время, что нас догоняет точно такой же, как Ан-70,

европейский самолет А400М. Мы имеем сведения, что проект А400М движется относительно медленно - самолет значительно увеличился по массе и имеют проблемы с двигателем", - заявил О. Богданов.

По его мнению, совершенно не правомочно сравнение самолетов Ан-70 и Ил-76. "Ан-70 обеспечивает ту задачу, которая перед ним была поставлена - базирование с короткой ВПП", - подчеркнул он. Для Ан-70 взлетная масса при коротком взлете - 115 т, а при взлете с бетонной ВПП - 139 т. В тоже время Ил-76 весит 210 т. Расход топлива Ан-70 почти в два раза ниже, чем у Ил-76.

О. Богданов также напомнил, что АНТК им. Антонова работает с 10-ю серийными авиационными заводами, в основном, российскими, также сотрудничает более чем с 30 научными организациями и институтами, в большинстве своем тоже расположенными в России. "Общее количество предприятий и фирм, с которыми работает АНТК им. Антонова - более одной тысячи, большая часть из них находится в России", - сказал собеседник.

*источник: AVIAPORT.RU
10.07.06*

ОАО "МОТОР СИЧ" ОБЪЯВИЛО О ПЕРЕГОВОРАХ С РОССИЙСКИМИ АВИАСТРОИТЕЛЯМИ

Председатель наблюдательного совета ОАО "Мотор Сич" Владимир Яковлев сообщил, что ведет переговоры с ассоциацией "Союз авиационного двигателестроения" (Россия) по вопросу вхождения украинского предприятия в состав создаваемого российского машиностроительного холдинга. "Такое слияние для нас очень выгодно. И если акции "Мотора" обменяют на акции нового холдинга - тем лучше для нас", - заявил господин Яковлев.

По его словам, договор о создании холдинга будет подписан "в самом скором времени". Такое решение объясняется позицией украинского правительства по отношению к предприятию. "Нам недавно даже обещали, что сровняют наше предприятие с

землей, и мы будем делать гвозди", - отметил Владимир Яковлев. - Если мы сейчас не защитим предприятие, то Украина останется без двигателей и самолетов". Напомним, что ранее ОАО "Мотор Сич" заявляло о намерении войти в российский машхолдинг, основными участниками которого станут завод им. Климова, ОАО "Московское машиностроительное предприятие им. Чернышева", ФГУП "Салют" и Уфимское моторостроительное предприятие. По экспертным оценкам, более 90% авиадвигателей, которые производятся в России, используют комплектующие "Мотор Сич".

*источник: газета "Коммерсантъ - Украина"
11.07.06*

УКРАИНСКИЙ ВПК МОЖЕТ ОБОЙТИСЬ БЕЗ РОССИИ

Проект строительства украинско-российского самолета Ан-70 был ошибочным. Об этом, как передает корреспондент "Главреда", сказал на пресс-конференции в Киеве и. о. секретаря Совета нацбезопасности и обороны Владимир Горбулин.

"Мы думали, что вместе с Россией создадим этот самолет и будем за деньги продавать его НАТО. Но в современном мире так не делается. Мы должны были обеспечить им (НАТО - Ред.) работу", - объяснил Горбулин.

"Скажем, в создании истребителя участвуют все страны НАТО. Даже Люксембург. Этим привлекаются средства и создаются рабочие места", - сказал чиновник.

Кроме того, подчеркнул Горбулин, Россия имеет достаточный парк самолетов, которые можно продавать после модернизации. "Россия ведет себя прагматично в этом вопросе", - сказал он.

"АНТОНОВ" ВОЗЬМУТ ПОД КРЫЛО

На открывшемся 45-ом международном авиакосмическом салоне Farnborough International Airshow-2006 Украина представила два гражданских и один военный самолет.

В первый день работы Farnborough самарский "Авиакор - авиационный завод" подписал предконтрактное соглашение с лизинговой компанией "Ильюшин Финанс Ко" о поставке 25 самолетов Ан-140 на сумму 225 млн евро. Половину этой суммы получит корпорация "Антонов".

В лондонском пригороде Фарнборо вчера открылся 45-й международный авиакосмический салон Farnborough International Airshow-2006. Украина продемонстрировала две модификации гражданского самолета Ан-140 - в VIP-варианте на 36 мест и в эконом-классе на 52, а также военный самолет МиГ-29. Все машины были представлены на земле. Как рассказал в генеральный директор государственной корпорации "Антонов" Анатолий Мялица:

"В ходе авиасалона интерес к нашей технике проявляли потенциальные покупатели с Ближнего Востока и Юго-Восточной Азии. Что касается России, она, наоборот, выходит из совместных (росийско-украинских.-б) проектов, но прежде всего потому, что они из экономической все больше переходят в политическую плоскость".

Впрочем, в первый день выставки корпорация "Антонов" достигла договоренности именно с российскими партнерами. Вчера лизинговая компания "Ильюшин Финанс Ко" и самарский "Авиакор - авиационный завод" подписали предконтрактное соглашение о поставке 25 пассажирских турбовинтовых самолетов Ан-140 в течение пяти лет на сумму 225 млн евро. Машины будут передаваться в лизинг региональным авиакомпаниям, в том числе "Сибавиатрансу" и "Якутии".

Генеральным подрядчиком компании "Авиакор" с украинской стороны является Харьковское государственное авиационное производственное предприятие (ХГАПП), входящее в состав корпора-

И. о. секретаря СНБО также высказал мнение, что сворачивание военно-технического сотрудничества с Россией, которое там аргументируют стремлением Украины в НАТО, не является угрозой для существования украинского военно-промышленного комплекса.

"Но, конечно, делая штучные изделия, рынков не завоеешь. Военная техника хороша тем, что она может выходить в серии. Мы должны делать серийную продукцию, как с поставками танков Пакистану", - сказал Горбулин.

Он также подчеркнул, что отечественный ВПК должен быть больше загружен внутренними заказами. Сейчас, по словам Горбулина, на экспорт работает около 95 % мощностей ВПК Украины

*источник: сайт "Главред"
06.07.06*

ции "Национальное объединение "Антонов"". По данным консалтинговой компании "Инфомост", украинские авиастроители получают не менее половины от общей суммы контракта.

Самолет Ан-140 - региональный грузопассажирский самолет, разработанный АНТК "Антонов". Предназначен для перевозок на расстояние до 3700 км. Оснащен двумя турбовинтовыми двигателями. Максимальная крейсерская скорость 537 км/ч. Базовая цена - \$8,5 млн.

В Национальном объединении "Антонов" достигнутое соглашение восприняли скептически. Первый заместитель генерального директора корпорации Антонов Олег Сляднев сказал: "Сумма в 100 миллионов евро будет достаточна только для сохранения рабочих мест, но спасением для нас она не станет. Сейчас, для того чтобы корпорация работала эффективно, нужно запустить проект Ан-148 и производить от сорока до сорока восьми машин в год, а для этого нужно привлечь инвестиций в размере минимум 400 миллионов долларов. Тогда мы к 2009 году сможем выйти на доходность в 2-3 миллиарда долларов. Кроме того, проблема сейчас в том, что нужно менять руководство ХГАПП".

Между тем эксперты считают, что соглашение позволит "Национальному объединению "Антонов" получить средства для дальнейшей экспансии на авиарынке.

"Таким образом, отечественные авиастроители получают средства для развития других проектов, в том числе Ан-148,- считает директор Центра исследования корпоративных отношений Ростислав Ищенко.- Если активно продвигать эти проекты на внешние рынки, а не жаловаться постоянно, что все плохо, то можно за счет российского контракта получить средства, чтобы потеснить самих россиян на рынках Ближнего Востока и Средней Азии".

*источник:
газета "Коммерсантъ - Украина"
18.07.06*

В КИТАЕ В 2020 Г. БУДУТ РАЗРАБОТАНЫ СОБСТВЕННЫЕ САМОЛЕТЫ

Программа экономического и социального развития Китая на 11-е пятилетие включает в себя реализацию проекта создания крупных самолетов. Как рассказал на днях в интервью корреспонденту Жэньминь жибао сотрудник Института механики Академии наук Китая Ян Говэй, "план изготовления больших самолетов является среднесрочным и долгосрочным планом. Я уверен, что усилиями сотрудников отрасли крупные самолеты отечественной разработки взлетят в небо уже в 2020 г."

По словам Ян Говэя, в сфере строения крупных самолетов авиационная промышленность Китая столкнулась с двумя вызовами. С одной стороны, Китаю необходимо производство собственных само-

летов. С другой стороны, в настоящее время экономика Китая переживает подъем, поэтому Китаю необходимо создавать объекты интеллектуальной собственности, чтобы строить конкурентоспособные на мировом рынке самолеты.

Сейчас внутренний китайский рынок гражданской авиации быстро развивается. По подсчетам американской корпорации Boeing, в ближайшие 20 лет Китаю понадобится закупить 2100 - 2400 самолетов гражданской авиации, стоимость которых составит 197 млрд. долл.

*источник: сайт "ChinaPRO.ru"
05.07.06*

США СОЗДАЛИ ИСТРЕБИТЕЛЬ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ

Это не птица и не Супермен. Он не похож ни на один летающий аппарат, существующий на сегодняшний день. Израиль намерен приобрести новый самолет истребитель JSF F-35, который должен поступить на вооружение ВВС США.

В него встроена компьютерная система управления, которая способна самостоятельно принимать решения. Предполагается, что F-35 будет выпускаться в варианте STOVL (укороченный взлет и вертикальная посадка), а также в корабельном варианте для размещения на авианосцах.

Завтра, 7 июля, состоится церемония запуска нового самолета на заводе компании Lockheed Martin в Порт-Верте, штат Техас. На ней будут присутствовать представители израильских ВВС.

Израиль намерен закупить 100 истребителей F-35. Трудность заключается в том, что Еврейское государство присоединилось к проекту создания самолета на поздних этапах из-за дороговизны вклада. Главным препятствием для продажи истребителей Изра-

илю служит необходимость передать также программный код, используемый для его интеграции с израильскими системами телекоммуникации. США крайне неохотно идут на передачу информации такого рода и на данный момент из всех союзников США, принимающих участие в разработке F-35, доступ к программному коду получила только Великобритания, вложившая в разработку самолета 2 млрд. долларов. Израильский вклад составил пока что всего 35 млн. долл.

Израиль заявил, что если сделка с США не состоится, то он будет вынужден создать свой собственный истребитель. Как сообщают представители израильской военной промышленности, если в течение ближайших 10 лет ВВС не получат F-35, обороноспособность страны серьезно пострадает, поэтому, в крайнем случае, Израилю придется сразу заняться разработкой самолетов шестого поколения.

*источник: сайт "MIGnews.com"
06.07.06*

ЯПОНСКИЕ И ФРАНЦУЗСКИЕ КОНСТРУКТОРЫ РАЗРАБАТЫВАЮТ ЗАМЕНУ CONCORDE

Японские и французские авиастроители из компании Concorde разрабатывают сверхзвуковой самолет нового поколения.

Как передает государственный японский телеканал NHK, первоначальный вариант лайнера будет представлен уже в октябре нынешнего года. Плани-

руется, что корпус самолета изготовят из легкого сверхпрочного материала, также на лайнере будут установлены двигатели нового типа.

*источник: сайт "Газета.Ru"
18.07.06*

НУЖНЫ ЕЩЕ F-16

Конгресс США рассматривает предложение американской администрации о продаже Исламабаду 18 новых истребителей F-16 либо участии США в работах по модернизации существующего парка F-16 ВВС Пакистана. Поставки истребителей F-16 последних серий либо капитальный ремонт и модернизация имеющихся самолетов крайне важны для поддержания боеготовности ВВС Пакистана в условиях, когда Индия - его давний и непримиримый соперник - активно пополняет свои ВВС новейшими истребителями Су-30 и модернизированными МиГ-21. Имеющиеся в распоряжении

Пакистана истребители F-16 были поставлены из США в середине 80-х годов во времена правления генерала Зия-уль-Хака для противостояния ВВС СССР в ходе многочисленных воздушных инцидентов, возникавших на границе Пакистана и Афганистана. Самолет F-16 Falcon, производимый компанией General Dynamics с 1975 года, представляет собой легкий многоцелевой истребитель, предназначенный для завоевания господства в воздухе и нанесения ударов по наземным целям.

*источник: газета "Красная звезда"
05.07.06*

ОБЗОР ПРЕССЫ

Остановить "корабли смерти"!	49
Воздушные ямы авиапрома	51
"В России мнение миноритариев должно иметь вес"	53
Титан войны и мира	56
Будущее создается сегодня!	58
"МиГ" между прошлым и будущим	59
ВВС России получили модернизированный Ту-160	61
Режимный сбой. Детали для боевого самолета продавали ведрами	63
Авиапарк юрского периода	66
Настоящие охотники за самолетами	67
Россия расправляет крылья	68
День независимости российского оружия	69
Вместо объединенной корпорации получили комиссию по ее формированию	70
"Аэрофлот" расширяет свой парк	71
Airbus в России: проблемы и перспективы	72
"Сухой" ответ "Боингу" и Ко	74
У штурвала "Салюта"	76
Российское участие в создании самолетов Boeing и Airbus растет	79
Компании Boeing исполняется 90 лет	80
Российские Ми-17 приземлятся в Индии	81

ОБЗОР ПРЕССЫ

за июль 2006 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

ОСТАНОВИТЬ "КОРАБЛИ СМЕРТИ"!

Следует ужесточить правила ввоза сильно подержанных "авиаинмарок" в Россию.

Жизни более чем ста тридцати пассажиров и членов экипажа рейса 778 авиакомпании "Сибирь" прервались воскресным утром 9 июля. Иркутская катастрофа авиалайнера Airbus A310-300 - событие закономерное. Это горькое последствие трагических событий на авиационном рынке России, который за последние два года буквально наводнился импортным "авиахламом". Разбившийся самолет был типичным представителем сильно подержанных "авиаинмарок" - физически изношенным и морально устаревшим. При налете почти 60 тыс. часов и календарной выслуге немногим менее 20 лет борт F-OGYP уже давно просился на покой где-нибудь в тихом месте американской пустыни. Сколько еще прольется крови невинных жертв перед тем, как российские власти наконец поставят заслон на пути проникновения в нашу страну таких "кораблей смерти"?

Иногда от западных производителей можно услышать, что их самолеты могут эксплуатироваться без ограничения по возрасту. Лишь бы вовремя выполнялись все проверки. Однако же лизинговые компании и авиакомпании в качестве предельных значений нередко принимают 20 лет и 60 тыс. часов - как раз столько, сколько и имел борт F-OGYP. Вот некоторые реальные цифры, которые характеризуют отношение передовых авиаперевозчиков мира к этой теме. Средний возраст парка самолетов Emirates составляет 5 лет, самому старому самолету - 14 лет. В эфиопской авиакомпании Ethiopian средний возраст - 6 лет, самому старому - 22 года. Соответствующие цифры для Continental - 9 и 21, а Lufthansa и United - 20 и 12 соответственно. Средний возраст авиапарка British Airways - десять лет, самые древние самолеты (а таких всего лишь две единицы) имеют возраст 19 лет.

Средние же цифры по мировому парку такие: средний возраст - 10,5 лет, самые старые самолеты имеют по 45 лет и более. Где же эксплуатируются сорока- и тридцатилетние машины? В основном в беднейших странах мира, где стандарты безопасности ниже и за их соблюдением никто не смотрит. Вот туда-то Запад и сбгивает "убитую" авиатехнику. Неужели Россия позволит себе добровольно "причислиться" к потребителям такого рода поношенной дряни?!

A310 вошел в историю авиации России как первый тип иностранного воздушного судна с реактивной силовой установкой, который получил национальный сертификат типа (1991 г.) и поступил в эксплуатацию в Аэрофлот (1992 г.). Затем машины этого типа взяли "Алмазы Саха" ("Саха-Авиа") и "Трансаэро" (правда, там "аэробусы" надолго не задержались). В середине девяностых "аэрофлотовские" A310 порой налетывали

по 4200 ч в год и более, но затем средняя цифра снизилась до 3,5 тыс. Это - высокие показатели, коими могут похвастаться только самые свежие экземпляры отечественных авиалайнеров Ил-96 и Ту-204.

Аэрофлот поспешил избавиться от "тристадесятки" в начале нового века, отдав их производителю по остаточной стоимости в обмен с доплатой на новые, более продвинутые в техническом отношении A320. Кроме чисто коммерческих соображений, у национального перевозчика были и чисто "имиджевые". Дело в том, что под управлением пилотов этой авиакомпании в марте 1994 г. возле Междуреченска потерпел катастрофу один из самолетов этого типа, унес жизни более 70 человек. По состоянию на начало июля 2006 г. эта катастрофа остается единственной за всю историю "нового" Аэрофлота с момента его образования на базе Шереметьевского авиаотряда.

До трагического утра 9 июля "междуреченский" A310 оставался единственным широкофюзеляжным лайнером за всю историю отечественной авиации, разбившимся при выполнении рейса с пассажирами на борту. "Иркутский" A310 стал вторым таким самолетом. Отметим, что ни один широкофюзеляжный пассажирский самолет российского производства (как, впрочем, и американского в составе российских авиакомпаний) не потерпел ни одной катастрофы с пассажирами на борту за всю историю СССР и России. Так что и здесь два разбившихся A310, выражаясь языком их производителя, "устанавливают стандарт".

Между тем всего за несколько дней до катастрофы, 9 июля, авиакомпания "Сибирь" и Airbus бодро рапортовали о начале эксплуатации на маршрутах авиакомпании второго типа европейского лайнера - 128-местного A319. По этому поводу пресс-релиз фирмы-производителя сообщал: "S7 Airlines (новый товарный знак авиакомпании "Сибирь") стала эксплуатантом самолетов Airbus в июле 2004 года после успешного ввода в коммерческую эксплуатацию двух лайнеров A310. В настоящее время в парк авиакомпании входят 8 таких широкофюзеляжных двухдвигательных самолетов, которые задействованы на сети внутренних маршрутов, а также выполняют полеты в ряд зарубежных аэропортов".

"Сибирь" выпустила в коммерческий полет свой первый A310-300 ровно два года назад - 3 июля 2004 г. Первые два A310 были взяты в аренду до конца 2007 г. у Airbus Leasing II. Всего же за два прошедших года "Сибирь" взяла восемь A310. Чем же привлекла новосибирцев эта модель? По расходу топлива A310 вовсе не рекордсмен. При взлетном весе 164 т и числом кресел 205 машина расходует в крейсерском режиме полета порядка 4 тонн топлива в час. Для сравнения - менее вместительный (176 человек) Ту-204 весом 103 т потребляет 2,8 т. Получается, по удельным расходам "аэробус" даже проигрывает новой отечественной технике.

Может, этот тип самолета легче и дешевле обслуживать? За рубежом, конечно, починить "аэробус" не проблема. Но основной бизнес "Сибири" - перевозки между аэропортами России. Здесь ремонт "тушки" проще и дешевле. Сказывается недостаток в "глубинке" квалифицированного персонала со знанием английского. Так чем же столь полюбился сибирякам "триста-десять"? По всей видимости, причина одна - бросовые цены. "Сильно подержанный" А310 можно найти на вторичном рынке за 15-17 млн. долларов, тогда как новый А330-200 близкой размерности стоит 150 млн., а Ту-204 - 30 млн. В техническом плане А310 - представитель прошлого поколения крылатых машин. Его производство фактически свернуто из-за отсутствия заказов - заказчики предпочитают более свежие А330.

"Сибирь" же посчитала, что эксплуатация "сильно подержанных" иномарок, в частности А310 и Boeing 737-500, окажется экономически выгодной. И не только "Сибирь". С января 2004 г. в Россию пришло порядка 50 подержанных западных самолетов, в основном 737 classics ("Сибирь", "Пулково", "КрасЭйр", КД-Авиа, "Оренбургские авиалинии"), а также 757-200 ("ВИМ-Авиа"), 747-200 ("Волга-Днепр" и "Трансаэро") и 767 ("КрасЭйр"). Если дело пойдет так и дальше, то к 2010 г. иномарки с числом мест более ста превзойдут по количеству отечественную технику в парке наших авиакомпаний.

Сегодня в России эксплуатируется 700 авиалайнеров с числом мест более 60. Из них 500 должны быть списаны по выработке ресурса к 2012 г. Если правительство не повернется лицом к проблемам отечественных авиаперевозчиков и промышленности, то через пять-семь лет российская техника будет в основном выбита из эксплуатации дешевым западным "авиахламом". Ведь подавляющему числу отечественных авиаперевозчиков не по карману новые самолеты - ни российские, ни зарубежные. На авиационный импорт накладывается 20% импортная такса и потом еще 18% НДС. Таким образом, стоимость импортируемого изделия возрастает на 41,5%. НДС также налагается и на отечественную продукцию. Вот авиакомпаниям, стесненным в средствах, и приходится брать, что подешевле.

Обидно, что интерес к скупке старого поддерживается отношением к заморскому нашей собственной летающей публики. Многие российские пассажиры ошибочно полагают, что мол, если лайнер заграничного происхождения, то он по определению лучше отечественной продукции. Действует магическая сила "лейбла" "made in - не наше". Наверное, определенная часть все же изменила свое отношение после иркутской трагедии. Что же касается "Сибири", то авиакомпания решила продолжать эксплуатацию оставшихся в ее флоте десяти "аэробусов", несмотря на катастрофу.

На продолжение эксплуатации "иномарок" настроены и другие операторы. Несмотря на недавно обнародованную министром транспорта Игорем Левитиным устрашающую официальную статистику, по которой только на самолетах фирмы Boeing, эксплуатируемых в России с 2000 г. по настоящее время, произошло 166 (!) инцидентов. Аналогичная цифра по "эрбасам" пока скрывается.

Даже по разбившемуся самолету имеются расхождения в данных производителя и эксплуатанта. На интернет-сайте Airbus утверждается, что самолет с заводским серийным номером 442 поступил первому заказчику (а им оказался Pan American; отсюда машина ушла в Аэрофлот и затем через Францию снова верну-

лась в Россию. - Прим. авт.) в июне 1987 г. и с тех пор налетал "более 52 тыс. часов в более чем 10 тыс. полетах". На интернет-сайте "Сибири" почему-то другая информация: "Налет самолета с момента выпуска составил 59 860 часов". Разница весьма существенная. Где же правда?

И это не единственный момент, по которому хочется услышать разъяснения "компетентных органов". Вот, например, еще один. Как им мыслится жизнь страны с населением свыше 143 млн. человек и протяженностью с Востока на Запад более 9 тыс. км без государственной поддержки национальных авиапредприятий и авиационной промышленности? Можно ли считать нормальным положение, когда на территории страны - крупнейшего мирового производителя углеводородного топлива - цены на авиатопливо уже длительное время держатся искусственно задранными до отметок, при которых внутренние авиаперевозки оказываются убыточными? По официальной статистике, средняя цена за тонну авиатоплива в российских аэропортах поднялась с 7 тыс. руб. в 2001-2002 гг. до 17 тыс. в 2005-2006 гг. Доля керосина в общих расходах отечественных авиакомпаний, эксплуатирующих основные типы ВС Ту-154 и Ту-134, выросла с 25-30% до 50-60%. Столь быстрый и необоснованный рост цен свел к нулю темпы роста авиаперевозок внутри страны в 2005-2006 гг. И это после 25% роста в 2001 г. и 16% в 2004-м!

Если в таких условиях пытаться найти решение по минимизации операционных расходов авиаперевозчика, то использование более топливэффективных "аэробусов" и "боингов" получается целесообразным. Но это - при одном условии. Если в расчетах не учитывать стоимости человеческой жизни. Можно ли считать нормальной ситуацию, когда ради сведения концов с концами авиаперевозчики громадной страны - главного поставщика углеводородного топлива на мировой рынок - вынуждены замещать надежную, но неэкономичную технику местного производства на аварийную импортную? Автору статьи данная ситуация представляется абсурдной. Жители Иркутска и Москвы, где расположены авиационные предприятия, разрабатывающие, производящие и поставляющие за рубеж новейшую авиационную технику военного назначения (опять же, чтобы принести в страну твердую валюту) сегодня вынуждены летать на импортном "авиахламе", рискуя своими жизнями и жизнями своих детей. Неужели плата жизнями невинно убиенных людей есть приемлемая плата за сверхприбыль "нефтяных баронов"?

Между тем есть пример соседней страны, где нашли решение подобной проблемы. В Иране действуют специальные низкие цены на авиатопливо для авиакомпаний, совершающих рейсы внутри национальной территории. А решение по прекращению притока старой импортной техники (после серии катастроф ее стали называть "кораблями смерти") нашли простое, но действенное. Ограничили возраст самолетов и вертолетов, разрешенных к ввозу в страну двенадцатью годами. Введение аналогичных мер в России поможет найти решение острых проблем, стоящих перед российской авиацией.

Владимир КАРНОЗОВ

источник:
газета "Военно-промышленный курьер"
12.07.06

ВОЗДУШНЫЕ ЯМЫ АВИАПРОМА

Участившиеся аварии самолетов А310 всколыхнули общественный интерес к начавшимся в апреле процессам реорганизации в отечественной авиации. Аналитики едины во мнении: российскому авиапрому необходима консолидация.

АВАРИИ СЛЕДОВАЛО ОЖИДАТЬ?

Напомним, в апреле 2006 г. премьер-министр РФ Михаил Фрадков подписал постановление о создании ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (-ОАК). Еще 22 февраля 2005 г. Владимир Путин поручил правительству подготовить соответствующий указ. "Такие отрасли (как авиапром - "Росбалт") нуждаются в поддержке государства", - подчеркнул президент. В начале 2005 г. министр транспорта Игорь Левитин публично признал, что половина из 5 тысяч эксплуатируемых в стране гражданских самолетов годится только на запчасти. "Россия подошла к черте, когда кризис в авиационной промышленности стал угрожать национальной безопасности", - заявил он.

В одном из выступлений в октябре 2004 г. руководитель департамента оборонно-промышленного комплекса Минпромэнерго Юрий Коптев обнародовал пессимистический прогноз, по которому "через пять лет российские авиакомпании пересядут на продукцию Boeing, и отечественное гражданское самолетостроение умрет, если правительство не примется его "спасать". По данным Роспрома, отечественные авиазаводы в 2005 г. выпустили всего 8 новых пассажирских самолетов (два ИЛ-96 предназначались правительству Кубы) - на 5 меньше, чем в 2004 г. Но при этом российские авиакомпании приобрели 26 поддержанных зарубежных лайнеров. И пусть приобретение б/у импорта с учетом налогов и пошлин обходится значительно дороже производства новой техники, расходы на эксплуатацию (текущий ремонт, топливо-затраты) в дальнейшем компенсируют издержки.

Неудивительно, что при создании ОАК государство объявило о готовности поддержать отрасль финансово. По словам заместителя министра промышленности и энергетики Андрея Реуса, государственные инвестиции в развитие авиационной промышленности на период до 2015 г. запланированы в размере около \$10 млрд. К этому времени доля российского авиапрома на мировом рынке продаж гражданской авиатехники составит в физическом выражении 5%. Впрочем, некоторые чиновники говорят о 15-20%.

ОАК И НЫНЕ ТАМ

В июне президент ассоциации "Союз авиационно-двигателестроения" (АССАД) Виктор Чуйко заявил, что кризис в авиастроении РФ не остановлен. По его оценке, процесс формирования ОАК неоправданно затянулся. "Про ОАК в начале года говорили, что это панацея. Год готовили указ, а когда его подписали, получается, что создали не ОАК, а комиссию по ее созданию", - посетовал Чуйко. "При этом выясняется, что

главная задача российской ОАК не разработка программы на основе маркетинговых исследований, а как привести к единой акции активы всех предприятий", - добавил он. По оценке президента ассоциации, стратегия создания такого объединения не выполняет главную задачу - вывод отрасли из кризиса. "Согласно ей, мы 5-7 лет модернизируем отрасль, еще 5-7 лет вместе с западными фирмами делаем хвосты и элероны, а через 10 лет создаем прорывной продукт. Я могу привести в пример страны Азии, которые на протяжении 20-30 лет, занимаясь модернизацией, так и не смогли создать никакого прорывного продукта", - отметил Чуйко.

"Очень трудно в существующей бюрократической процедуре совместить межведомственные интересы. Например, ОАК смотрит на таможенную как на инструмент промышленной политики, а Минфин - как на фискальный инструмент пополнения казны", - посетовал вице-президент создаваемой ОАК Василий Прутковский, также разделяющий мнение о том, что процесс создания корпорации остается в начальной стадии.

МЯГКОЙ ПОСАДКИ

И все же некоторые подвижки в отрасли есть. Только за май в авиастроении и авиатранспорте произошел ряд достаточно крупных и "приятных" (по оценке Центра макроэкономического анализа и краткосрочного прогнозирования) событий. Во-первых, лизинговая компания "Ильюшин Финанс" объявила о приобретении до 2008 г. девяти самолетов Ил-96 у воронежского авиазавода (ВАСО) и тринадцати самолетов Ту-204 у ульяновского "Авиастар СП" на общую сумму \$ 970 млн. Как известно, оба завода находятся не в лучшем положении, поэтому любые заказы стоит оценивать положительно.

Во-вторых, узбекский ТАПО подписал контракт с малоизвестной лизинговой компанией "Техноспецсталь-Инжиниринг" из Санкт-Петербурга на поставку в 2006-2008 гг. тридцати самолетов Ил-114 для российских авиаперевозчиков. Сборка будет осуществляться в Ташкенте, но подавляющая часть деталей, узлов и компонент будет российского производства, и, следовательно, основная стоимость будет создаваться на отечественных предприятиях.

И, в-третьих, "Ильюшин Финанс" и АХК "Сухой" договорились о взаимной поддержке при продвижении на рынок Ан-148 и RRJ.

Напомним, что российско-украинский Ан-148, разработанный АНТК им. Антонова и продвигаемый на рынок с помощью "Ильюшин Финанс", и RRJ "Сухого" - региональные самолеты со схожими характеристиками. Первый в настоящее время построен и проходит сертификационные испытания, второй только разрабатывается: испытания запланированы на осень 2007 г. До сих пор оба проекта жестко конкурировали друг с другом. В частности, один из крупнейших заказов - на поставку "Аэрофлоту" 30 самолетов - в конце прошлого года на тендере выиграл "Сухой", а в мае собрание акционеров "Аэрофлота" одобрило сделку (общая стоимость заказа, вероятно, не превысит \$630 млн).

29 июня на очередном заседании правительственной комиссии по обеспечению интеграции предприятий авиастроительного комплекса РФ заместитель главы Минпромэнерго Андрей Реус объявил, что Росимущество получит в августе оценку рыночной стоимости вносимых в ОАК акций, проводимую в настоящее время международной аудиторской и консалтинговой компанией "Делойт и Туш СНГ". Также он сообщил, что в ходе заседания была отмечена необходимость проведения синхронной приватизации таких предприятий, как "РСК "МиГ" и "КАПО им. С.П. Горбунова".

Также в конце июня в Рыбинске на НПО "Сатурн" была завершена сборка первого опытного российско-французского двигателя SaM146 для семейства российских региональных самолетов (RRJ). Испытание нового двигателя начнется в июле.

Напомним, что программа "Российский региональный самолет" - совместный проект компании "Гражданские самолеты Сухого", авиационного комплекса им. Ильюшина, ОКБ им. Яковлева и американской авиастроительной корпорации Boeing. Эта программа ставит целью создать самолет, отвечающий современным и перспективным требованиям к надежности, безопасности и операционной экономике.

РАБОТА НАД ОШИБКАМИ

Решение о реализации проекта RRJ связано с острой необходимостью замены стареющего парка региональных воздушных судов типа Ту-134 и Як-40. Развитие проекта RRJ началось в 2002 году. Как ожидается, к 2008 году будут осуществляться первые поставки самолетов. Согласно проекту, RRJ предполагается строить в трех модификациях - на 60, 75 и 95 мест. Для всех вариантов компания "Пауэр джет" создает один двигатель SM-146 с минимальными изменениями для каждой.

Пока же достойного самолета у российских производителей нет, и в ноябре прошлого года Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта направила обращение в правительство с просьбой пересмотреть порядок ввоза иностранной авиатехники в Россию. Точнее - снизить налоговую нагрузку на импорт. С необходимостью реформирования системы таможенных платежей согласилось и Минпромэнерго, предложив полностью убрать пошлину на ввоз Boeing 787, Boeing 747, Airbus A380, A350 - аналогов этим самолетам в ближайшие годы в России точно не появится. На прочие зарубежные модели пошлины предлагалось сократить на 5-7,5%, а на "иномарки" старше семи лет - напротив, увеличить до 30%. Однако в июне 2006 Минэкономразвития России выступило за сохранение действующих пошлин на импорт для всех типов иностранных самолетов, за исключением самолетов бизнес-авиации. Факт трех серьезнейших аварий за два дня вынудил главу Минэкономразвития РФ Германа Грефа пересмотреть позицию. И 10 июля он заявил, что частичное снижение пошлин на импорт самолетов в некоторых сегментах рынка авиастроения считает необходимым. "Снижение пошлин необходимо, но в тех сегментах рынка, где не производятся отечественные самолеты. Там, где есть отечественные аналоги, мы пошлины снижать не будем. Необходимо поддерживать отечественную промышленность", - сказал Греф. Также глава Минэкономразвития уточнил, что данные намерения по импорту самолетов в РФ учтены в позициях России по ВТО.

Отметим, что в начале июля президент РФ сообщил, что сэкономленные от досрочного погашения долгов Парижскому клубу средства в размере до \$7,7 млрд будут направлены в Инвестиционный фонд "с целью совершенствования инфраструктуры страны, на строительство дорог, мостов, развитие энергетики, осуществление других приоритетных проектов". В свете произошедших аварий можно предположить, что часть этих средств будет направлена на модернизацию авиапортов. Тем более, что глава Минтранса Игорь Левитин, возглавляющий правительственную комиссию по ликвидации последствий аварии аэробуса A-310, уже заявил о проработке министерством варианта строительства нового аэропорта в Иркутске. "Скорее всего, аэропорт будет расположен между Иркутском, Ангарском и Шелеховом", - предположил Левитин.

РАЗБОР ПОЛЕТОВ

Как отметил аналитик ИК "Инвеструм" Максим Фрейман, катастрофы, безусловно, ускорят процесс консолидации отрасли. По его мнению, участвовавшие аварии косвенно свидетельствуют о выросшем объеме авиаперевозок, а значит, рынок расширяется по всем сегментам. Фрейман заметил, что проходила информация об открытии в Петербурге сборочного производства голландской компании, специализирующейся на системах проверки пассажирского багажа. Иначе говоря, иностранные компании уже оценили перспективность данного рынка и спешат застолбить нишу. "Отечественные производители в условиях "внешнего" давления будут вынуждены активизироваться", - заявил эксперт. По мнению аналитика НКГ "2-К Аудит - Деловые консультации" Натальи Умновой, "консолидация отрасли - глобальный процесс, идущий во всем мире". "Учитывая особенность российского авиабизнеса - большинство авиакомпаний убыточные - становится ясно, что в одиночку компаниям не выжить", - отметила она.

Эксперты считают, что необходимо создание нескольких, примерно 5-7, крупных корпораций. Одну, с большой долей участия государства, объединить вокруг "Аэрофлота", а другими станут независимые (или с малой долей государственного участия) компании, которые обеспечат здоровую конкуренцию российскому гиганту. Ибо консолидация всех авиаперевозчиков в одну корпорацию в российских условиях невозможна: необходимо "осваивать" Сибирь и Дальний Восток, "отдавать" им часть производства, предоставлять жителям рабочие места и возможности для улучшения качества жизни. Иначе регион может попасть под влияние того же Китая.

По оценке "2К Аудит", создание RRJ - хороший шанс для отечественных авиаперевозчиков "справиться" с иностранными компаниями-конкурентами, главные из которых китайские (на Дальнем Востоке они особенно активны) и немецкая Lufthansa. Этот самолет может занять самую перспективную и еще не освоенную нишу столичных магистральных самолетов, которые могут летать как на региональные, так и на дальние маршруты и комфорт которых сопоставим с самолетами магистрального класса, - говорят в "2К Аудит".

Игорь ЧУБАХА

источник: ИА "РосБалт"
12.07.06

"В РОССИИ МНЕНИЕ МИНОРИТАРИЕВ ДОЛЖНО ИМЕТЬ ВЕС"

Думаю, пора прекратить практику бездумного накачивания капиталов лизинговых компаний госбюджетными средствами. Вложенных средств уже достаточно для запуска лизингового механизма. Пора перейти от прямого "вливания" бюджетных денег в авиационный лизинг, которое явно малоэффективно, особенно в случае ФЛК, к нормальным рыночным механизмам, оправдавшим себя во всем мире: к госкредитам с доступной ставкой и госгарантиям по банковским кредитам.

В последнее время мировое авиастроительное сообщество взбудоражено новостями из Европы. В связи со сдвигом сроков и уменьшением темпов и объемов поставок новых самолетов Airbus A380, а также с отставанием сроков создания A350 от Boeing 787 возникли серьезные проблемы у концерна EADS. Они вылились в сильное падение котировок акций этого концерна: по сравнению с мартовским пиком произошло сокращение капитализации EADS на 43%.

Получается, что не все так радужно и безоблачно в мировом авиастроении - как, впрочем, и в мировой экономике в целом. Возможны кризисы и падения. Поэтому не стоит, подобно героям "12-ти стульев", уповать на то, что "заграница нам поможет". Следует четко отделять реальное сотрудничество с зарубежными партнерами от очковитирательства, учитывать собственные интересы и проблемы, возникающие у конкурентов, для развития собственного высокотехнологического производства в авиастроении.

Вспомним прошлогоднюю остановку нашими бюрократами из правительства - то ли по недомыслию, то ли по прямому "заказу" - эксплуатации всего парка самолетов Ил-96-300, а это 19 едва ли не самых крупных в мире авиалайнеров! Случись что-то подобное с "боингами" или "эрбасами", даже приблизительно не рассчитать размер ущерба для соответствующих компаний-производителей, а следовательно, и для экономик ведущих государств (точно так же, как трудно представить себе судебные кары, которые обрушились бы на голову виновных). Ведь одно только известие о том, что самолеты Airbus будут поставлены несколько позже плановых сроков, вызвало почти двукратный обвал капитализации.

А с правительства - как с гуся вода. Наверное, если бы к моменту "посадки" Илов уже была создана "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАО "ОАК"), она понесла бы внушительные потери в капитализации.

Во всяком случае, убытки для отрасли были налицо. Увы, никто из перестраховавшихся чиновников не понес наказания: негодование авиакомпании, контролируемых государством и понесших убытки от простоя самолетов в самый пик сезона, было канализировано в сторону разработчиков и завода-изготовителя, которые вообще оказались ни

при чем. Очевидно, что исконно российская домо-рошенная политика "угождать" и "тащить и не пущать" в очередной раз сыграла злую шутку с отечественными авиакомпаниями. Она испортила имидж самолетам Ил-96 и чуть не провалила экспорт этих самолетов на Кубу.

Эта же политика, формируемая и проводимая не всегда компетентными людьми, может нанести вред крупным отечественным авиаперевозчикам. Весь мир знает, что опасно навязывать несуществующие или неудачные модели самолетов компаниям. Но вновь мы наблюдаем, как "Аэрофлот" "завис" с выбором перспективного дальнемагистрального самолета: по характеристикам подходят Boeing 787, и Airbus A350. Из-за политических предпочтений отдельных влиятельных чиновников выбор самолетов месяц за месяцем откладывается. Следуя логике "волки сыты и овцы целы", менеджмент "Аэрофлота", стремясь не потерять из-за задержки времени выгодные предложения, предлагает разделить заказ между двумя поставщиками, понимая и опасность привязки к одному поставщику, и неизбежные дополнительные издержки от эксплуатации смешанного парка, и угрозу остаться без самолетов,

Миноритарным акционерам "Аэрофлота" неинтересны политические игры, их заботит прибыль авиакомпании, рост стоимости ее акций, что невозможно без удовлетворения интересов пассажиров и обеспечения их безопасности. И если бюрократические маневры заводят компанию не туда, вредят интересам ее акционеров, то эти акционеры вправе поставить заслон неудовлетворительным решениям, невзирая на то, какими бы именами их ни прикрывали (как правило, тот, чье имя используют, такого решения не разделяет или вообще о нем не ведает).

Так, недавно миноритарии "Аэрофлота" заблокировали предложение чиновников об удвоении числа объявленных акций компании, которое должно было бы обеспечить присоединение к авиаперевозчику целого пакета в основном бессмысленных государственных активов, в котором предполагалось смешать в "один стакан" и авиакомпанию, и аэропорты, и даже НИИ. И все с одной целью: обеспечить государству увеличение его доли акций "Аэрофлота" с 51 до 75%, т.е. фактически национализацию авиакомпании.

Усилиями миноритариев аппетиты чиновников были умерены, и размер номинального числа акций был увеличен менее чем на четверть - с таким расчетом, чтобы этого количества акций хватило на приобретение действительно нужных и выгодных авиакомпании активов. Миноритарии поступили в данном случае более мудро и прагматично, чем Росимущество. Отдадим должное председателю и части государственных членов совета директоров - они поддержали миноритариев.

Похожая ситуация может сложиться и в создаваемой по указу президента страны ОАК. Для подготовки интеграции российских самолетостроительных активов создано некоммерческое партнерство с таким же названием. В течение года НП "ОАК" выра-

батывало и согласовывало в правительстве схему, правила интеграции активов, разрабатывало основополагающие документы. Поскольку в НП "ОАК" преобладают люди здравомыслящие, то было предложено, сохраняя за государством контроль в будущем ОАО "ОАК" (51% акций), допустить широкое привлечение частного капитала.

Это предложение в виде проекта указа поступило в аппарат правительства. На выходе - маниакальное стремление к полному контролю и установка на получение в госсобственность все тех же 75+1%, о которых гордо заявил Фрадков.

Есть подозрение, что во имя достижения заветных процентов чиновники пойдут на любые ухищрения, вплоть до занижения стоимости присоединяемых к ОАО "ОАК" частных активов и, наоборот, непомерного раздувания стоимости госактивов.

Недаром уже звучат в отдельных интервью оценки будущей ОАО "ОАК" на начальном этапе ее создания в 10 млрд. долл. Как такое может произойти, если ожидаемые объемы производства самолетов на начальном этапе порядка 2,0-2,5 млрд. долл., а к 2015 г. планируется выйти на объемы в 6,5 млрд. долл.? Путем "силового" давления на аудиторов и организаторов ОАО "ОАК"?

То, что подобное реально, стало ясно на примере объединения ряда авиакомпаний в союз AirUnion. Чиновников не устроило, что в этом объединении государство получит чуть меньше 50%, т.е. потеряет контроль. Им не нужен эффективный бизнес - нужны проценты.

В результате давления и "выкручивания рук" - как частным акционерам объединяемых авиакомпаний, так и "независимой" аудиторской компании - они своего добились. Так что то же самое будет демонстрироваться при создании ОАО "ОАК"? Ведь даже назначение президентом страны Алексея Федорова главой компании (замечу - появление на этом посту не кадрового чиновника, а доказавшего свою состоятельность бизнесмена напоминает приглашение независимого следователя на дело о компаниях "Гранд" и "Три кита") отнюдь не гарантирует, что интересы частных миноритариев, включая интересы EADS, вошедшего недавно в акционеры "ИРКУТа", будут защищены. Предстоит борьба частных миноритариев с госчиновниками за свои права. В ожидании этого частному капиталу приходится быть осторожным в отношении своего присутствия в авиастроительной отрасли.

Учитывая, что похожие процессы зарождаются в двигателестроении, судостроении и автопроме, эти отрасли также рискованны для частных инвестиций.

Частный капитал ждет, пока ситуация прояснится. И пока этого не произойдет, основным инвестором остается главный акционер - государство - если на все хватит нефтедолларов. Но может и не хватить.

Объединенное под государственным "Оборонпромом" вертолетостроение нуждается в инвестициях на техперевооружение, модернизацию производств, освоение производства новых вертолетов. Источник инвестиций только один - госбюджет. Частные инвестиции (кредиты контролируемых государством банков не в счет) не спешат в государственную компанию, а IPO отодвинуто чиновниками на несколько лет.

Автопром и космическое ведомство также просят сотни миллиардов госбюджетных денег. Скоро к ним присоединятся объединенные судостроители. Как говорится, далее везде.

Судя по тому, как яростно чиновники стремятся добиваться этой магической для них цифры - 75% акций в собственности у государства, - это вполне сформировавшаяся позиция. Хороша ли она? Нет. Госкапитализм это не только владение, но и умелое управление государственными активами. Получив полный контроль, надо уметь эффективно управлять. А вот этого как раз и не наблюдается.

Вот пример (опять-таки из авиационной сферы): полностью контролируемая государством лизинговая компания ФЛК работает гораздо менее эффективно, чем государственно-частное партнерство в форме компании ИФК. В ФЛК и ИФК от имени государства присутствуют одни и те же чиновники, только в ИФК ведение бизнеса взяли на себя частные акционеры (госчиновники в ИФК практически не участвуют в управлении и даже не ходят на заседания совета директоров). Результат - налицо.

Зато у госкомпаний есть своя специфика. Не умея эффективно управлять, чиновники все же занимаются любимым делом - делят бюджетные деньги. Они продолжают финансировать обе лизинговые компании. В прошлом году большую часть госбюджетных средств направили в ФЛК, чтобы обеспечить себе заветные 75% акций. Они до сих пор не дошли до Казанского завода! Другие акционеры ФЛК просто не участвовали в этой эмиссии. Ведь их просто нет. В этом году, не мудрствуя лукаво, опять делят госбюджетные средства между этими компаниями.

Уже упоминавшаяся НП "ОАК" предлагала чиновникам сконцентрировать все госбюджетные средства в одной лизинговой компании и передать в нее все поддерживаемые государством авиализинговые контракты, сориентировав другую компанию на лизинг технологического оборудования для авиазаводов. Но чиновники не услышали голос разума и продолжают гнуть свою линию. Им активно помогает прокуратура, которая своими действиями в 2005 г. чуть было не привела крупнейшую авиализинговую компанию ИФК к краху и к срыву первого экспортного контракта на поставку гражданских самолетов на Кубу. Ситуацию с большим трудом спасли частные акционеры ИФК. Никто из чиновников не выступил в защиту ИФК, струсив перед откровенно заказным "наездом".

С подачи частных акционеров дело рассмотрел суд, который решил, что претензии прокуратуры необоснованны, а дело возбуждено незаконно. Несмотря на вступившее в силу решение суда, Генпрокуратура не оставляет попыток возобновить преследование компании. Внесен протест в Верховный суд Российской Федерации.

Ситуация с точностью до наоборот напоминает действия прокуратуры по делам "Гранда" и "Три кита". Наверное, те, кто может закрывать дела, может при определенных "обстоятельствах" их искусственно пролонгировать в интересах отдельных групп конкурентов. Остается надеяться, что у президента достаточно независимых следователей.

Прокурорская возня вокруг ИФК, продолжавшаяся больше года, нанесла большой ущерб отечественной авиапромышленности. Средства госбюджета прошлого года поступили в лизинговые компании только в самом конце декабря, потеряв из-за инфляции более 11% покупательной способности. Заводы не запустили в производство в прошлом году ни одного нового самолета, а комплектаторы тут же подняли на четверть свои цены, ухудшив и без того слабую конкурентоспособность отечественных машин.

Все это привело к тому, что частные акционеры ИФК, опасаясь дальнейших преследований, существенно ограничили свое участие в капитале компании, в результате чего она недополучила почти 3 млрд. руб. Учитывая, что на один рубль собственных средств ИФК привлекает до трех рублей кредитов, можно смело считать, что авиапром недополучил более 12 млрд. руб. - это хорошая двухгодичная программа сразу для обоих крупнейших авиазаводов в Воронеже и Ульяновске. Такова цена "силового" вмешательства в управление экономикой.

Каковы могут быть уроки из произошедшего? Думаю, пора прекратить практику бездумного накачивания капиталов лизинговых компаний госбюджетными средствами. Вложенных средств уже достаточно для запуска лизингового механизма. Пора перейти от прямого "вливания" бюджетных денег в авиационный лизинг, которое явно малоэффективно, особенно в случае ФЛК, к нормальным рыночным механизмам, оправдавшим себя во всем мире: к госкредитам с доступной ставкой и госгарантиями по банковским кредитам.

Почему наше государство может давать суверенные гарантии банкам, кредитующим иностранные государства и компании под покупку наших самолетов "Ил" и "Ту", и не может гарантировать кредиты на приобретение в лизинг этих же самолетов российскими авиакомпаниями, контролируемые государством?

Тогда этими гарантиями и кредитами сможет воспользоваться любая эффективно работающая лизинговая компания и любой российский банк. Этот процесс перестанет зависеть от вкусов и мнений каких-либо бюрократов. Есть у лизинговой фирмы заказ от авиакомпании - получи кредит от банка, прогарантированный государством, и профинансируй на них постройку новых самолетов. Кредиты и гарантии только под конкретные контракты. Работа в рыночных, а не в "тепличных" условиях подпитки из госбюджета быстро покажет, какая лизинговая компания действительно более эффективна и лучше управляется.

Еще лучше, если за счет накопленных государством финансовых резервов будут выдаваться дешевые, под 5-6% годовых долгосрочные кредиты на срок до 15 лет.

Китайцы поступают мудро и дальновидно: избыточные денежные госсредства они дают на 17 лет под 3% годовых, но связывают кредит с покупкой китайских же товаров, чем стимулируют свой промышленный рост. Мы же направляем российские госсредства на стимулирование промышленного роста в конкурирующих с нами экономиках. Получается хуже, чем у Бендера: не "за граница нам поможет", а мы во всю помогаем за границе. Подобный подход нельзя назвать государственным.

Закончу с того, чем начал, - с обвала капитализации EADS. Очевидным последствием этого станет сдвиг сроков создания европейским концерном нового поколения ближне-среднемагистральных самолетов (БСМС) на замену существующего семейства A320. Boeing сегодня тоже не может мобилизовать достаточных финансовых ресурсов на подобный проект. Это дает России уникальную фору в создании собственного БСМС, возможно, в кооперации с Индией и Китаем, а может, с арабскими странами.

Причем определенные наработки уже есть, и не только в ОКБ им. Яковлева. Важно, нацелившись с

проектом RRJ (а не пора ли дать проекту российское имя, господин Погосян?) на относительно узкий сегмент региональных самолетов, не "проспать" шанс захвата значительной доли самого обширного сегмента БСМС.

До появления нового самолета в 2012-2014 гг. можно при минимальных вложениях довести до очень приличного уровня уже производимые самолеты Ту-204/214 и Ил-96 и активно продавать их - как в стране, так и за рубежом. Есть отличные перспективы у Ан-148. Если, конечно чиновники проявят немного гражданственности и служебного рвения в исполнении своих обязанностей.

Деньги в госбюджете на создание новой авиатехники выделяются, и не малые. Но каждый год они поступают в ОКБ с большим опозданием.

Например, новые самолеты Ил-96-400Т нужны уже к концу 2007 г., на них есть спрос и подписаны "твердые" контракты. И деньги в бюджете этого года предусмотрены, и Воронежский завод ВАСО готов к их сборке. Нужна лишь конструкторская документация. Однако министерства и ведомства никак не проведут эти деньги по своим кулуарам и не направят их конечному получателю - ОКБ им. Ильюшина. Разработчики полагают, что получат деньги только к концу года, когда их придется "осваивать" в экстренном порядке. Качество работы от такой штурмовщины, конечно, пострадает. В итоге самолет Ил-96-400Т появится не раньше конца 2008 г. Завод ВАСО при этом понесет убытки, наберет кредитов, а то и потеряет часть потенциальных заказов: кто же из заказчиков захочет столько лет ждать? А виновные в данном безобразии чиновники, как и всегда, выйдут сухими из воды.

Российская бюрократическая машина работает медленно и со страшным скрипом. Закрадывается подозрение, что чиновников стало так много и их аппетиты столь непомерны, что они уже между собой не могут договориться о величинах "откатов" и долях при их "распиле". А без этого продвигать государственное дело им неинтересно. В результате страдает отрасль.

Но сохраняется надежда (и это подтверждают некоторые последние события), что время все расставит по своим местам. Нет срока давности у преступлений против реальных государственных интересов, нет и не может быть "неприкасаемых": пройдет немного времени и "чудная решетчатая карета", которую Остап обещал Корейко, приедет за всеми, кто сегодня своими корыстными действиями или бездействием наносит вред отечественному авиапрому, отечественной экономике, престижу государства. И это будет акт гуманизма, защищающего простых людей, называемых меньшинствами не только в акционерных обществах, но и в жизни.

*Депутат Государственной думы
Александр Лебедев*

*источник: газета "Известия"
14.07.06*

ТИТАН ВОЙНЫ И МИРА

Уникальный металл для изготовления оружия и гражданских воздушных судов.

Всем известна послевоенная ситуация в мире: страны, находившиеся в 1941-1945 гг. по одну сторону баррикад, - Советский Союз и США - разделило желание последних господствовать в мире.

ДОГНАЛИ И ПЕРЕГНАЛИ АМЕРИКУ

Чтобы получить приоритет в средствах вооружения, в Соединенных Штатах в начале 1950-х годов было организовано серийное промышленное производство титана. Он предназначался в первую очередь для боевой техники - военных самолетов, ракет, подводных лодок.

Обращение к титану было не случайным. Для военно-промышленного комплекса - это буквально незаменимый материал благодаря уникальному сочетанию присущих ему свойств.

В середине 1950-х опытное производство титана было создано и в России, на Верхнесалдинском металлообрабатывающем заводе (современное название - корпорация ВСМПО-АВИСМА). В 1957 году был выплавлен первый промышленный титановый слиток. С этого времени на предприятии начинается широко-масштабное производство титановых сплавов. Первоначально оно разворачивалось за счет реконструкции мощностей, которые предназначались для выпуска алюминия. В нем нуждалась советская авиация, для этого в 1933 году был построен первый авиаметаллургический завод, впоследствии именованный ВСМОЗ, затем - ВСМПО, а сегодня известный как корпорация ВСМПО-АВИСМА.

Первый авиаметаллургический являлся одним из гигантов советской промышленности. "Подобных Европа не имела, а в Америке такие заводы единичны и находятся на особом счету как национальная гордость промышленного прогресса". Запомним эти слова главного инженера завода тех далеких лет. Их в полной мере можно отнести и к нынешнему состоянию мирового титанового лидера, каким сегодня по праву считается ВСМПО-АВИСМА.

СОВРЕМЕННОК НА ВЕКА

Титан столь универсален, что его наверняка будет считать своим современником не один век.

Необычайно интересны механические свойства этого металла: малый удельный вес (приблизительно в 2 раза меньше, чем у стали), высокая коррозионная стойкость в различных агрессивных средах, исключительная прочность, жаростойкость, усталостная прочность и, кроме того, достаточно высокие технологические качества.

Все перечисленное выше позволяет исследователям, инженерам, разработчикам, конструкторам смотреть на титан как на исключительно важный материал для наиболее перспективных базовых отраслей индустрии, включая в первую очередь военно-промышленный комплекс, а также энергетику, химию, медицину.

ОБОРОННЫЙ ЩИТ РОССИИ

Так назвал освоение космоса президент России Владимир Путин в ежегодном Послании Федеральному собранию в мае 2006 г. Глава государства обозначил этот щит как "площадку для получения новых материалов, технологий. А для решения этих и других задач потребуются существенные капиталовложения в модернизацию мощностей по производству космической техники".

Однако космическая техника, что знает любой специалист, без титана существовать не может. В пределах СНГ нет ни одного космического аппарата, а также авиационного двигателя, самолета и вертолета, где бы ни применялся салдинский титан. ВСМПО в свое время было крупнейшим подразделением стратегического значения в составе военно-промышленного комплекса Советского Союза. Оно являлось основным поставщиком металла для большинства аэрокосмических проектов СССР: пассажирских авиалайнеров Ту-154, Ту-204, Ил-86, Ил-96, Ан-124, вертолетов Ми-8, Ми-24, боевых самолетов Су-27, Су-30, МиГ-29, Ту-160, ракетного комплекса "Энергия-Буран", космического комплекса "Союз-Аполлон", авиадвигателей, подводных лодок и другой оборонной техники. Продукция предприятия нашла применение также в судостроении, химической, нефтегазовой промышленности, энергетике и других отраслях.

Титан содержится в планерах, двигателях, шасси летательных аппаратов. Детали для этих частей авиатехники изготовлены из титановых полуфабрикатов ВСМПО: листов, плит, прутков, штамповок, лопаток, дисков, колец, труб.

В Послании президент также отметил, что сегодня реанимируется военное кораблестроение, строятся боевые корабли практически всех типов. В ближайшее время в состав ВМФ России войдут две новые атомные субмарины со стратегическим оружием на борту. Они оснащены новыми ракетными комплексами "Булава", которые вместе с комплексом "Тополь-М" станут основой стратегических сил сдерживания. Для этих комплексов корпорация ВСМПО-АВИСМА также поставляет свою титановую продукцию. Для военно-морской техники чрезвычайно привлекательным свойством титана является его необыкновенно высокая коррозионная стойкость. Здесь у титана нет равных.

Увеличивается потребление титана в энергетике. В последнее время растет, причем значительно, его использование в атомной энергетике. В России намечена и реализуется крупномасштабная программа ее развития. В корпорации ВСМПО-АВИСМА для этой отрасли промышленности изготавливают тонкостенные сварные титановые трубы с толщиной стенки от 0,5 до 2 мм.

БРОНЯ КРЕПКА

Особое внимание титану и его сплавам в последнее время стали уделять при строительстве сухопутной техники военного назначения. Специалисты прогнозируют устойчивый рост мирового потребления титана при создании танков и других видов бронированных

машин. Это обусловлено целым комплексом предъявляемых к ним требований. Важнейшим из них является снижение общей массы при сохранении, а еще лучше - увеличении прочностных характеристик. Значительный рост весовых характеристик современных танков привел к уменьшению их мобильности, а она входит в число главных условий успешного ведения современных динамичных боевых действий. Поэтому возникла объективная необходимость решить задачу: при уменьшении массы танка на 30% сохранить прочной его броню. Это возможно путем замены стали на титановый сплав.

Для удовлетворения растущего спроса на этот металл и его сплавы, применяемые для создания военной техники и вооружения, в корпорации ВСМПО-АВИСМА разработана новая технология. Суть ее заключается в создании плоского полуфабриката с повышенными прочностными свойствами, который может с высокой эффективностью использоваться как в средствах броневой защиты военной техники, так и в средствах индивидуальной защиты людей. Для определения характеристик титановой брони и решения других задач совместно с другими заинтересованными организациями были проведены полномасштабные исследования по двум направлениям - улучшение прочностных (противоснарядной стойкости) свойств титановых сплавов и снижение их стоимости. Полученные результаты прошли проверку в ходе испытаний натуральных образцов.

Итоговым результатом является то, что боевые машины с титановой броней имеют лучшую броневую защиту и большую маневренность при одновременном снижении их радиационного и теплового излучения. А это, в свою очередь, ограничивает возможности и снижает вероятность обнаружения боевых машин современными оптико-электронными средствами разведки и последующее их огневое поражение, в том числе и высокоточным оружием.

В целом ряде конструкций танков титан может использоваться для изготовления броневых колпаков стрелка, панелей орудийной башни, командирских люков и т.д. Облегченные машины имеют лучшие транспортно-ходовые характеристики, повышенную проходимость, маневренность и пониженный расход топлива.

Широкое распространение получил титан и для замены стали в стрелковом вооружении: в гранатометах, автоматах, пистолетах. Так, из него может быть изготовлено высокоскоростное зарядное устройство в сочетании с держателем патронов.

Высокие прочностные характеристики и хорошие массогабаритные показатели стали причиной все более широкого использования титана для замены им кевла-

ра в средствах индивидуальной защиты человека. В настоящее время он используется для изготовления касок, шлемов, щитов и бронежилетов.

В ходе разработки новых конструкций бронежилетов применяется многослойная титановая фольга толщиной 0,1 мм. Это позволило создать бронежилет, масса которого не превышает 3 кг. При этом он обеспечивает защиту от пуль, колотых ран и поражения осколками при взрыве ручной гранаты.

ОТ ВСМПО-АВИСМЫ - ВСЕЙ ПЛАНЕТЕ

Окончание холодной войны, подытожив развал Советского Союза, едва не уничтожило мощное титановое производство, каким стало ВСМПО к 1990 г. В его лице страна тогда вышла на первое место в "титановом мире": полуфабрикатов из титановых сплавов на уральском предприятии производилось в 1,5 раза больше, чем в США, Западной Европе и Японии, вместе взятых. Дальнейшее развитие ВСМПО, а вместе с ним - и отечественной титановой подотрасли, происходило благодаря сотрудничеству с зарубежными авиастроителями.

В 1993 г. впервые в истории компании Boeing был подписан контракт с российским предприятием (- ВСМПО) на поставки титана. В начале 2000-х годов впервые в истории американского авиастроения в новом самолете Boeing 787 был использован титановый сплав, разработанный российскими инженерами - специалистами ВСМПО.

В свое время президент авиастроительного гиганта США сказал, что "сотрудничество двух великих аэрокосмических государств может внести заметный вклад в расширение и развитие более позитивных американско-российских отношений..." Так экономика вновь оказалась конструктивней политического общения.

Сегодня российская корпорация ВСМПО-АВИСМА с полным основанием может считаться международной компанией. Она поставляет высококачественную продукцию глубоких переделов всему миру. Ее партнеры - практически все мировые самолето- и двигателестроительные компании - более 300 в 48 государствах. В РФ и других странах СНГ у ВСМПО-АВИСМЫ - 1500 заказчиков. Это означает, что частичка России присутствует в каждом самолете, летающем над нашей планетой. Уральский титан перешагнул, точнее - перелетел - границы континентов и государств.

Геннадий СТАРЫХ

*источник:
газета "Независимое военное обозрение"
07.07.06*



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

БУДУЩЕЕ СОЗДАЕТСЯ СЕГОДНЯ!

ФГУП "121-й ордена Трудового Красного Знамени авиационный ремонтный завод" Министерства обороны России заслуженно гордится тем, что среди профильных предприятий он занимает лидирующие позиции благодаря последовательному внедрению передовых наукоемких технологий и перспективного оборудования, настойчивому наращиванию кадрового потенциала и использованию современных маркетинговых инструментов.

Мы гордимся историей и достижениями своего предприятия, но, следуя нашему девизу "Будущее создается сегодня!", смотрим вперед и работаем на перспективу. Мы не афишируем высокое качество выполняемых работ и точное соблюдение сроков. Это подразумевается само собой. Мы говорим об оптимальности и строим на этой основе прочные партнерские отношения с заказчиками из многих стран мира.

В ЗЕРКАЛЕ ИСТОРИИ

Федеральное государственное унитарное предприятие "121-й ордена Трудового Красного Знамени авиационный ремонтный завод" Министерства обороны Российской Федерации имеет славную историю. Он был основан 11 ноября 1940 года в качестве стационарных ремонтных мастерских ВВС и в годы Великой Отечественной войны дислоцировался на прифронтовых аэродромах.

С 10 мая 1944 года завод на постоянной основе был размещен в подмосковном поселке Кубинка рядом с крупнейшей авиабазой Московского военного округа. Работа предприятия началась с ремонта самолетов-разведчиков Р-5, истребителей И-16 и учебных самолетов У-2. С началом Великой Отечественной войны 121-й АРЗ освоил ремонт истребителей ЛаГГ-3 и штурмовиков Ил-2, прибывавших на завод с тяжелыми боевыми повреждениями. С появлением в составе советских ВВС новых истребителей Як-3, Як-9, Ла-5 и поставлявшихся в СССР по ленд-лизу самолетов Р-39 "Аэрокобра", "Харрикейн" и Р-63 "Кингкобра" потребовалось освоение ремонта этих сложных, по тем временам, машин и их силовых установок. В тяжелейшее для страны время работники 121-го АРЗ сумели вернуть в строй 1120 боевых самолетов и 554 авиационных двигателя. В те годы на предприятии была заложена система комплексного восстановления авиационной техники.

После окончания войны в цехах появились реактивные истребители МиГ-15 и МиГ-17, штурмовики Ил-10 и бомбардировщики Ил-28. Сложившаяся специализация по самолетам фронтовой авиации и их силовым установкам получила развитие в 60-е годы в связи с освоением ремонта сверхзвуковых истребителей МиГ-19 и МиГ-21, состоявших на вооружении ВВС Советского Союза. Каждый осваиваемый новый

тип самолета и двигателя знаменовал очередную ступень в развитии предприятия, характеризующуюся ростом мастерства персонала 121-го АРЗ и внедрением все более сложных технологических процессов ремонта авиационной техники.

В 90-х годах завод дал новую жизнь самолетам четвертого поколения МиГ-29, Су-27 и Су-25. Родившийся в те годы девиз "Будущее создается сегодня" отразил философию 121-го АРЗ и позволил не только успешно преодолеть спад, но и вывести предприятие в число лидеров отрасли.

В НОГУ СО ВРЕМЕНЕМ

Визитной карточкой предприятия является уникальная возможность комплексного ремонта самолетов Су-27, МиГ-29 и МиГ-23 и их силовых установок.

Сегодня 121-й АРЗ - это уникальный симбиоз самых современных технологий, перспективного оборудования и высококвалифицированного персонала. Плодотворное сотрудничество с ведущими научными центрами России - ЦИАМ, ВИАМ, НИИД, ГОСНИИ ЭРАТ, МАТИ, МАИ, с предприятиями авиационной промышленности - РСК "МиГ", "ОКБ Сухого", ФНПЦ "ММП" "Салют", ММП им. В.В. Чернышева, МПО им. И. Румянцева, УМПО, НПО "Сатурн", ФГУП "Завод им.В.Я. Климova", ОАО "Красный Октябрь" создало базу для качественной трансформации предприятия и превращения его в высокотехнологичное производство с оптимизированной структурой.

Не имеющий аналогов на авиационных ремонтных заводах МО РФ, роботизированный комплекс ТСЗП-НУОФ-МФ-Р и установка ТСЗП-МДР-115 открывают широкие перспективы ремонта и восстановления деталей и узлов самолетов и двигателей. Плазменное, газопламенное и высокоскоростное напыление покрытий выполняется в автоматизированном режиме под управлением компьютера, что гарантирует высокое качество восстановленных деталей. Новое оборудование позволяет оперативно и эффективно возвращать в строй дорогостоящие детали самолета и двигателя, не ремонтируемые традиционными способами, а также воссоздавать функциональные и ресурсные характеристики агрегатов силовой установки.

В число уникального оборудования входит также автоматизированный лазерный комплекс, позволяющий производить раскрой и изготовление деталей различной геометрической конфигурации из листового полуфабриката углеродистых и нержавеющей сталей, из алюминиевых сплавов, а также из паронита, ультразвуковая установка для очистки деталей различных размеров и сложной конфигурации. Способ ультразвуковой очистки запатентован Российским агентством по патентам и товарным знакам.

На станции испытания двигателей установлен программно-технический комплекс "Старт-7", позволяющий получать объективную информацию о состоянии узлов и элементов как самого двигателя, так и испытательного стенда, принимать информацию от датчиков комплекса и преобразовывать ее в

цифровой код для последующей обработки с помощью ЭВМ и приводить ее к виду как в цифровой, так и в графической форме.

Для ремонта блоков и узлов электронного оборудования на основе печатных плат, а также восстановительного ремонта самих печатных плат на предприятии используется многофункциональная паяльная станция, совместно с которой используется установка визуального контроля MANTIS.

Вакуумно-плазменная технология высоких энергий (ВПТВЭ) позволяет наносить многокомпонентные покрытия из широкого ассортимента металлических материалов для защиты рабочих поверхностей лопаток газотурбин двигателей от воздействия внешней среды с помощью вакуумно-дуговой установки МАП-1. Данный метод позволяет в три раза повысить ресурс лопаток турбины.

В арсенале передовых технологий 121-го АРЗ - возможность автоматизированного подбора лопаток ГТД по весовому моменту и балансировки роторов газотурбинных двигателей с помощью измерительно-вычислительного комплекса БИВК-5.

ПРИОРИТЕТ - МОДЕРНИЗАЦИИ

В новый век 121-й АРЗ вступил высокотехнологичным предприятием с новейшим оборудованием, позволяющим на современном уровне осуществлять модернизацию с одновременным проведением ремонта боевых авиационных комплексов фронтовой авиации 4-го поколения Су-25 и Су-27 до уровня поколения "4+". 121-й АРЗ выбран Министерством обороны РФ исполнителем программы модернизации штурмо-

виков Су-25 в вариант Су-25СМ, имеющий обновленное БРЭО и СУВ, что позволяет применять расширенную номенклатуру авиационных средств поражения, включающую высокоточное управляемое ракетное и бомбовое оружие нового поколения. Аналогичная работа проводится в отношении учебно-боевых машин Су-25УБ, дорабатываемых в вариант Су-25УБМ.

МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВТОРИТЕТ

121-й авиационный ремонтный завод имеет богатый опыт работы с зарубежными партнерами. Более 30 лет назад предприятие начало ремонтировать авиационную технику российского производства, находящуюся на вооружении ВВС зарубежных стран. Заводом произведен ремонт и модернизация более 150 самолетов и ремонт более 1000 авиационных двигателей, поступивших из 27 стран мира.

В настоящее время процесс сотрудничества крепнет и успешно развивается. 121-й АРЗ не только ремонтирует самолеты и двигатели иностранных заказчиков, но также проводит обучение зарубежных специалистов современным методам и технологиям ремонта и оказывает помощь в организации производственно-ремонтной базы представителям из многих стран мира. Во многих государствах Европы, Африки, Ближнего и Дальнего Востока знают 121-й авиационный ремонтный завод как надежного партнера, гарантирующего выполнение сложного заказа точно в срок и с высоким качеством.

*источник: газета "Ежедневные Новости"
06.07.06*

"МИГ" МЕЖДУ ПРОШЛЫМ И БУДУЩИМ

Созданы предпосылки для радикального перелома ситуации в ОПК.

Прошлый год стал временем резкой активизации усилий правительства по интеграции оборонной промышленности. Прежде всего следует отметить подготовку создания "Объединенной авиастроительной корпорации" (ОАК), которая завершилась в феврале 2006 года подписанием президентом соответствующего указа.

Одновременно велась разработка документов, предусматривающих консолидацию судостроения. Государство сделало и первые шаги для бюджетного финансирования масштабных проектов в авиапромышленности, а действия чиновников в области интеграции стали менее конъюнктурными и научно более обоснованными.

Параллельно с государственными усилиями развивается процесс естественной, инициированной снизу реструктуризации. Лидерами здесь также являются авиастроительные компании. В течение года в основном оформились контуры большого неформального альянса, центром которого является корпорация "Иркут". Промежуточный тип консолидации продемонстрировал своеобразный и относительно новый на этом поле игрок - "Рособоронэкспорт", который таким

образом активно консолидирует вертолетостроение и производство авиационных средств поражения.

Достигнут серьезный прогресс в части выстраивания широкой международной кооперации. Вхождение европейской корпорации EADS в капитал "Иркут", приглашение России к участию в программе дальнемагистрального самолета A-350 и перспектива полномасштабного участия России в капитале Airbus предопределяют ее доминирующий вектор - европейский. Другая форма международной кооперации продемонстрирована компанией "Сухой", которая серьезно продвинулась в области интернационализации проекта RRJ: в течение всего года велись активные переговоры о вхождении в программу итальянской Alenia Aeronautica. Появилась информация об интересе к этому проекту и со стороны индийской HAL.

Наконец, в прошлом году появились признаки ощутимого изменения к лучшему в части ресурсного обеспечения оборонно-промышленного комплекса и высокотехнологичного машиностроения. Наиболее характерными чертами ситуации в ОПК остаются его экспортная ориентация и нарастающие попытки диверсификации в гражданское производство. В числе же основных проблем комплекса следует отметить сохраняющееся пока низкое качество государственного управления отраслью, недостаток выделя-

емых ресурсов и утрату значительной части унаследованного от СССР инновационного потенциала при одновременном истощении советского технологического наследства.

ОТ ГОСМОНОПОЛИИ К ОТРАСЛЕВОЙ КОНСОЛИДАЦИИ

В авиапромышленности государство декларировало курс на создание ОАК по схеме горизонтальной интеграции отрасли с целью оптимизации производства и снижения издержек. В рамках некоммерческого партнерства "Объединенный авиастроительный консорциум" начат диалог между промышленностью и властью, а также внутри самой промышленности. До конца 2006 года предполагается акционировать РСК "МиГ" и КАПО (Казанское авиационно-производственное объединение), а затем передать государственные пакеты в управляющую компанию.

В области консолидации вертолетостроительной промышленности главным действующим лицом стала контролируемая "Рособоронэкспортом" компания "Оборонпром". Без помпезных заседаний Государственного Совета, принятия разнообразных правительственных "стратегий" и "концепций" "Оборонпром" преодолел скрытую оппозицию менеджмента серийных заводов и региональных властей и добился консолидации значительной части вертолетостроительных активов РФ. В течение прошлого года в собственность "Оборонпрома" перешли: 31% акций МВЗ им. М.Л. Милы, 29,9% акций Казанского вертолетного завода, 63% акций УУАЗа, 60% акций Ступинского МПП и 50,5% акций ММЗ "Вперед".

В перспективе планируется консолидировать контрольный пакет акций "Роствертола". Более того, ближе к концу года стало известно о том, что АФК "Система" заключила соглашение о продаже "Оборонпрому" 100% акций "Камов-Холдинга", который объединяет камовское КБ, Кумертаусский и Арсеньевский заводы. Все упомянутые предприятия уже до конца 2006 г. планируется объединить под эгидой управляющей компании "Вертолеты России" с последующим возможным IPO на российских фондовых биржах.

Важнейшим событием года в судостроительной промышленности стало сосредоточение в руках "Объединенной промышленной корпорации" (ОПК) двух крупнейших петербургских верфей - Балтийского завода и Северной верфи. Эта сделка окончательно завершила длительный и разрушительный для отрасли конфликт между двумя крупнейшими и технически наиболее оснащенными в надводном нестратегическом судостроении заводами России и поставила точку в конкуренции за право возглавить процесс структурных преобразований в подотрасли.

ИЗМЕНЕНИЯ ЕСТЬ, НО ИХ НЕДОСТАТОЧНО

После полутора десятилетий выживания в основном за счет военно-технического сотрудничества "оборонка" стала получать заметные, хотя все еще недостаточные, средства из федерального бюджета. Во-первых, появились компании, менеджмент которых продемонстрировал достаточную компетентность, наличие стратегического видения ситуации и национальную мотивацию. Поэтому даже самые консервативные и

осторожные госструктуры считают возможным и безопасным выделять этим компаниям бюджетные средства. Во-вторых, сам госаппарат начал разворачиваться в сторону машиностроения и высокотехнологичных отраслей промышленности, и сейчас Минэкономразвития и Минпромэнерго делают для ресурсного обеспечения оборонной промышленности очень многое. Государственный оборонный заказ, несмотря на номинальный рост, по-прежнему не оказывает влияния на ситуацию в отрасли. Частично рост съедается инфляцией, кроме того, в России ведется избыточное количество НИОКР без ясной перспективы их завершения и выхода на серийное производство. По мере ускорения процесса диверсификации оборонно-промышленных компаний, имеющих стратегически мыслящий менеджмент, финансирование этих экономических субъектов стало осуществляться по линии гражданских ведомств.

"СУХОЙ" ОСТАТОК

Главным событием 2005 г. стала резкая активизация проекта регионального самолета RRJ, который вначале воспринимался большинством наблюдателей как личный пиар гендиректора АХК "Сухой" Михаила Погосяна. В конце 2004 г. проект пребывал в характерном для десятка подобных российских программ зачаточном состоянии, но за прошлый год приобрел невиданную динамику. Он обрел политическую поддержку государства, финансирование по разным каналам и, самое главное, - получены первые заказы, включая крупнейший и политически крайне важный заказ от национального перевозчика - "Аэрофлота".

Только с августа 2005-го "Гражданские самолеты "Сухого" аккумулировали 60 твердых заказов и 20 опционов. В принципе, аэрофлотский заказ закрыл острый вопрос конкуренции с альтернативным украинским региональным самолетом Ан-148, мелкосерийная лицензионная сборка которого должна быть налажена на Воронежском авиазаводе (ВАСО).

Российский региональный самолет стал первым отечественным проектом в области гражданской авиации, который, в соответствии с мировой практикой, собрал несколько десятков заказов еще на этапе разработки и задолго до начала серийного производства. В случае вхождения в проект итальянской Alenia развитие этой программы, похоже, станет необратимым, во всяком случае, будет до предела минимизированы специфические российские политические и организационные риски.

СПРАВКА "РГ"

Центр АСТ является единственным в России научно-исследовательским учреждением, в котором на основании открытых источников информации проводится анализ деятельности ОПК РФ и ситуации на мировом рынке вооружений и военной техники.

Константин МАКИЕНКО

источник: газета "Российская газета"
12.04.06

ВВС РОССИИ ПОЛУЧИЛИ МОДЕРНИЗИРОВАННЫЙ ТУ-160

Как уже сообщал "ВПК", заместитель председателя правительства – министр обороны России Сергей Иванов в ходе трехдневной рабочей поездки посетил ряд предприятий ОПК, дислоцированных на территории Приволжско-Уральского военного округа. Одно из главных событий состоялось в Казанском авиационном производственном объединении (КАПО) имени С.П. Горбунова, где прошла церемония передачи российским ВВС модернизированного стратегического бомбардировщика Ту-160.

На митинге по случаю передачи ВВС России модернизированного Ту-160 Сергей Иванов сообщил, что Министерство обороны РФ к концу текущего года планирует получить еще один абсолютно новый самолет-ракетоносец этого типа. "Не часто, особенно в последние годы, у Вооруженных Сил и ВВС России случаются такие праздники, - напомнил вице-премьер. - Мы пережили тяжелые 90-е годы, сегодня ситуация в Казанском авиационном производственном объединении начинает улучшаться. Наглядный пример этому - самолет-красавец, который стоит перед вами".

Ту-160 - лучшие в мире самолеты этого класса, и летать они будут еще несколько десятилетий, продолжал Сергей Иванов, а проводимая на ракетноносцах модернизация свидетельствует о том, что "обороноспособность страны будет укрепляться, а поставленные на эти самолеты новые виды вооружения и авионики позволяют уверенно смотреть в будущее и чувствовать себя в безопасности". По словам вице-преьера, гособоронзаказ (ГОЗ) в последнее время "медленно, но верно растет и будет расти и дальше". Сергей Иванов заметил, что это касается и КАПО. Обращаясь к представителям коллектива авиазавода, присутствовавшим на церемонии, он сказал: "Министерство обороны больше вас в беде не оставит".

На церемонии передачи ВВС ракетноносца с бортовым номером 202, который теперь носит имя "Валентин Близнюк", присутствовали первый заместитель председателя ВПК Владислав Путилин, руководитель Федерального агентства по промышленности Борис Алешин, президент Татарстана Минтимер Шаймиев и другие официальные лица. Глава республики отметил на митинге, что "Россия не может быть слабым государством, тем более с такими протяженными границами по воздуху, морю и суше". "Мы будем летать выше, дальше и мощнее", - сказал Минтимер Шаймиев. Он поблагодарил вице-преьера за большое внимание к ОПК региона, вопросам наведения порядка в армии.

Тут важно подчеркнуть, что на ФГУП "КАПО имени С.П. Горбунова" также осуществляется серийный выпуск пассажирских авиалайнеров Ту-214, ремонт лайнеров Ил-62М и дальних бомбардировщиков Ту-22МЗ, техническое обслуживание самолетов Ту-214 и Ил-62М, Ан-26, производство товаров народного потребления и продукции производственно-технического назначения. Ту-214 впервые в России сертифици-

рован по нормам АП-25, адаптированным к американским и европейским нормам FAR-25 и JAR-25, сертификация проходила на базе КАПО. В эксплуатации находятся восемь самолетов Ту-214.

В 2006-2008 гг. в КАПО планируется завершение капитального ремонта и сдача 3 самолетов Ил-62М; изготовление и сдача ОАО "ФЛК" для "Трансаэро" 10 самолетов Ту-214 (4 - в 2006 г., 5 - в 2007-м); изготовление и сдача 3 самолетов Ту-214 Управлению делами президента РФ; изготовление и сдача самолетов Ту-214 по теме "Открытое небо"; изготовление и сдача самолета Ту-214 в варианте "Салон" для Минобороны РФ; изготовление 6 самолетов Ту-334 для ЗАО "Проект-3000".

Ту-214 особо востребован на российском и зарубежном рынках, ведется активная работа с рядом зарубежных стран, среди которых Болгария, Иран, Таджикистан. В КАПО разработана программа развития производства самолетов Ту-214 на период до 2010 г., предусматривающая доведение выпуска самолетов с 2006 г. до 12 штук в год. Ведутся работы по пассажирскому Ту-214 с двигателями "Роллс-Ройс". Внедрение данной модификации позволит повысить эксплуатационную надежность, обеспечить требования ИКАО по шуму и эмиссии, что в итоге значительно снизит эксплуатационные расходы.

В связи с наметившейся потребностью авиакомпаний в увеличении грузовых перевозок и неспособностью осуществления этой задачи на устаревших грузовых самолетах ведутся работы по внедрению грузовых модификаций самолета Ту-214F с двигателем "Роллс-Ройс" и ПС-90А, а также по доработке самолетов Ил-62 под большую грузовую дверь. Наряду с самолетами средней дальности для обеспечения рынка пассажирских и грузовых авиаперевозок самолетами разных категорий осваиваются ближнемагистральный самолет Ту-334, региональный Ту-324 и широкофюзеляжный транспортный самолет Ту-330.

В соответствии с федеральной программой по развитию авиатехники КАПО участвует в изготовлении по кооперации агрегатов новых перспективных двигателей НК-93 и АИ-22. Для нужд Минобороны РФ КАПО освоило капитально-восстановительный ремонт авиатехники разных видов, изготовление резиновых баков для модернизации самолета Ту-134.

С 2002 г. КАПО находится в режиме реструктуризации кредиторской задолженности по федеральным налогам и сборам, также в задолженности по пеням и штрафам перед бюджетом. Общая сумма реструктуризированной задолженности составила 679,6 млн. руб., в том числе по НДС - в сумме 274,6 млн. руб., по налогу на прибыль - в сумме 29,9 млн. руб., по ЕСН - в сумме 375 млн. руб. Объединением за 2002-2004 гг. оплачено в соответствии с согласованными графиками 253,2 млн. руб. Условия реструктуризации объединением выполняются.

Сергей Иванов также побывал на Казанском вертолетном заводе (КВЗ), в частности, в сборочных цехах, а на аэродроме увидел продукцию предприятия и на земле, и в воздухе. "В Сызрани я обрадую курсантов единственного в стране авиаучилища, где готовят вертолетчиков, тем, что к ним поступит самый современ-

ный учебно-тренировочный вертолет "Ансат", - объявил министр обороны на пресс-конференции после работы на ВВЗ "Ансат", сертифицированный в различных вариантах, может эксплуатироваться в интересах Минобороны, Погранслужбы, спасателей и других структур, обладает уникальными тактико-техническими характеристиками, а расход топлива у него на один километр полета менее одного литра, что соответствует легковому автомобилю. "Представляете, какую существенную экономию ГСМ получит Минобороны", - отметил Сергей Иванов.

"Ансат" относится к легким вертолетам пятого поколения и является первым вертолетом в России, который целенаправленно разработан в соответствии с новыми нормами летной годности АП-29 с применением самых современных конструктивных решений. Первая серийная партия из трех машин была поставлена в Южную Корею и успешно эксплуатируется в подразделениях полиции, а также лесной авиации. Осуществляется изготовление "ансатов" по контрактам для Государственной транспортной компании "Россия", для Республики Татарстан, а также для заказчиков из Южной Кореи, Лаоса, Судана.

На базе типовой конструкции вертолета по контракту с ОАО "НПП "Радар ММС" (Санкт-Петербург) разработана и изготовлена новая версия вертолета "Ансат" - летающая лаборатория комплексных испытаний. Она предназначена для летной отработки современных разведывательных радиоэлектронных, оптических и тепловизионных средств военного назначения в различных метеоусловиях над морскими пространствами.

На "Ансате" дополнительно установлено оборудование спутниковой навигации, обеспечивающее работу как с отечественной глобальной навигационной спутниковой системой ГЛОНАСС, так и с американской GPS. Для полетов в сложных метеорологических условиях имеется метеонавигационная радиолокационная станция. Кроме того, вертолет оборудован системой спутниковой телефонной связи, на нем дополнительно установлена система аварийного приводнения, а также спасательные плоты и жилеты, аварийные радиомаяки.

ВВЗ в условиях неплатежеспособного спроса на внутреннем рынке сумел расширить имеющиеся связи за рубежом и завоевать новые рынки. Сегодня свыше 80% продукции поставляется более чем в 80 стран. ВВЗ - один из крупнейших в мире производителей средних вертолетов. Основной вид деятельности ОАО "Казанский вертолетный завод" - производство вертолетов Ми-8, Ми-8МТВ, Ми-17, Ми-172 военных, транспортных и пассажирских модификаций. Продукция конкурентоспособна на внешнем и внутреннем рынках. К примеру, "Ансат" свой первый полет совершил в 1999 г., а в 2004 г. началось его серийное производство и поставки на экспорт. В декабре 2003 г. совершен первый полет опытного образца вертолета Ми-38. Идет разработка вертолета общего назначения "Актай". Кроме того, предприятие производит лопасти несущего винта, запасные части к вертолетам, авиатехмущество.

Вертолеты семейства Ми-17, известные как дальнейшее развитие линии машин типа Ми-8, благодаря конструктивным и техническим новшествам превосходят предыдущие модели практически по всем летно-техническим характеристикам. ВВЗ продолжает модернизировать вертолеты Ми-17, которые будут обладать улучшенными летно-техническими характеристиками и бортовым оборудованием нового поколения.

Находясь в Казани, Сергей Иванов сообщил, что общий объем оборонной промышленности в Татарстане составляет 19 млрд. руб. Высоко оценив потенциал ОПК республики, вице-премьер отметил, что на некоторых предприятиях есть проблемы. В частности, на "Точмаше". "Здесь нужно государственное решение, и до конца года такое решение будет принято в рамках Военно-промышленной комиссии", - пообещал он.

Следующим пунктом рабочей поездки стали Набережные Челны - родина прославленных КамАЗов. Вице-премьер уверен, что автозавод сейчас близок к тому, чтобы стать таким же всемирным брендом, как автомат Калашникова или самолеты фирмы "Сухой". Предприятие завершило прошлый год с лучшими результатами за последние 13 лет. Выпущено 32,3 тыс. автомобилей, что на 4 тыс. единиц больше, чем в 2004 г. Размер чистой прибыли ОАО "КамАЗ" составил 320,5 млн. руб., что на 112 млн. рублей больше, чем годом ранее. За первое полугодие 2006 г. на экспорт отгружено 4456 автомобилей. Реализация грузовиков на внутреннем рынке увеличилась, по сравнению с 2005 г., на 3 тыс. 896 единиц, на внешних рынках - на 981 единицу. В прошлом месяце Минэкономразвития и торговли РФ седьмой раз подряд признало ОАО "КамАЗ" победителем конкурса "Лучший экспортер России". На успехи завода положительно реагируют финансовые и фондовые рынки: с 2002 г. рыночная стоимость компании выросла втрое. Решением правительства РФ ОАО "КамАЗ" внесено в список стратегических предприятий России.

Минобороны РФ ежегодно закупает около 2 тыс. машин марки "КамАЗ". Сейчас на вооружении российской армии находится 500 тыс. КамАЗов. Они составляют 80% всего автопарка Вооруженных Сил. Сергей Иванов побывал на большом автосборочном конвейере полного цикла, ознакомился с выставкой продукции предприятия и совершил поездку на испытательном полигоне за рулем армейского грузовика семейства "Мустанг". Использование автомобилей семейства "Мустанг" как в оперативном, так и в тактическом звене обеспечивает ВС РФ надежной и высокоунифицированной автомобильной техникой и позволяет значительно снизить затраты на обслуживание и ремонт, а также обучение водительского состава.

Следующий пункт поездки вице-преьера - Сызранское высшее военное училище летчиков. В 2000 г. средний налет курсантов здесь составлял 25 часов в год, а сейчас - 125. Сергей Иванов, как и обещал, объявил, что два вертолета "Ансат" и тренажер к ним в самое ближайшее время поступят в училище.

Вице-премьер также рассказал, что ГОЗ на предприятиях ОПК Самарской области в рамках Государственной программы вооружения сегодня составляет 3,6 млрд. рублей, а в 2007 г. возрастет на треть. Вице-премьер опроверг утверждения о том, что "оборонка" в регионе переживает кризис. Вместе с тем, по его словам, "мы не должны и не будем возрождать оборонно-промышленный комплекс в Самарской области в его советском облике... Это бессмысленная трата денег. Нам нужны высококачественные и высокотехнологичные образцы вооружения и военной техники".

Рабочая поездка вице-преьера завершилась в Ульяновске, где Сергей Иванов, посетив ЗАО "Авиастар-СП", заявил журналистам, что поступление на вооружение ВВС модернизированного Ту-160 и многофункционального ударного самолета Су-34 - "важное,

показательное событие для Вооруженных Сил и укрепления обороноспособности страны". "Я лично уделяю большое внимание авиастроению, потому что это - высокие технологии, занятость рабочих, конкурентоспособность России, - заявил Сергей Иванов. - Здесь мы должны своих позиций не только не уступать, но и убеждать вперед от конкурентов".

"Авиастар-СП", как известно, специализируется на выпуске современных пассажирских и грузовых самолетов семейства Ту-204 и уникальных транспортных гражданских самолетов Ан-124-100 "Руслан". Всего здесь произведено 36 Ан-124-100 и 31 Ту-204 разных модификаций. В 2006 г. планируется выпустить первые самолеты по контракту с КНР и Кубой. Продолжаются работы на самолетах для лизинговой компании "Ильюшин-Финанс Ко", ведется разработка предварительных проектов договоров с Ираном, Кореей, Сирией. Планируются значительный рост объемов по доработкам Ан-124 и увеличение продукции авиационно-технического назначения. Объем товарной продукции на предприятии в 2005 г. составил 2 млрд. 99 млн. 205 тыс. руб. (рост к 2004 г. - 142,6%). Изготовлены и переданы заказчику в 2005 г. четыре самолета Ту-204-300, проведены доработки на 14 лайнерах Ан-124 для авиакомпаний "Волга-Днепр" и "Полет", а также для Минобороны РФ.

Отвечая на вопросы журналистов, Сергей Иванов сообщил, что МО России пока не планирует закупать новые военно-транспортные самолеты Ан-124 "Руслан", а будет модернизировать уже имеющийся парк этих машин. "Сейчас главное - добиться того, чтобы все имеющиеся у нас 22 самолета были боеготовы", - уточнил заместитель главы правительства. Он отметил высокий потенциал самолетов Ан-124: "То, что страны НАТО взяли в аренду шесть российских самолетов Ан-124 "Руслан", однозначно говорит о том, что эти самолеты конкурентоспособны, других таких самолетов нет, и в обозримом будущем их появления не предвидится".

Побывав в завершении поездки на Ульяновском механическом заводе (УМЗ), входящем в состав Концерна ПВО "Алмаз-Антей", Сергей Иванов заявил жур-

налистам, что "государство богатеет и ассигнования на авиацию, включая ПВО, будут увеличиваться".

УМЗ - многопрофильное предприятие, являющееся одним из главных производителей средств ПВО в российском оборонном комплексе, а также выпускающее конкурентоспособную продукцию для народного хозяйства. Основной вид деятельности - разработка, производство, ремонт, реализация, гарантийное и послегарантийное обслуживание радиотехнических систем, комплексов, средств ПВО и высокотехнологичного оборудования специального назначения.

С 1951 г. предприятие работало в качестве специального производства Ульяновского автомобильного завода, занимаясь изготовлением радиолокационной техники оборонного назначения. В 1996 г. образовано ГП "УМЗ", преобразованное в 1999 г. в ФГУП "УМЗ". После создания в 2002 г. Концерна ПВО "Алмаз-Антей" Ульяновский механический завод включен в его состав в качестве открытого акционерного общества. Сейчас УМЗ является головным изготовителем зенитных комплексов войсковой ПВО малой и средней дальности - ЗПК "Тунгуска" и ЗРК "Бук".

На предприятии площадью 228,301 тыс. кв. метров работают 4540 человек. Объем производства в 2004 г. - порядка 370 млн. руб., в 2005 г. - около 550 млн. руб. Планируемый объем текущего года составляет ориентировочно 2 млрд. 400 млн. руб. Предприятие неоднократно признавалось победителем Всероссийского конкурса "1000 лучших предприятий России", а в 2002 г. вошло в первую сотню.

Находясь в Ульяновске, Сергей Иванов подчеркнул, что для ОПК этого региона гособоронзаказ постоянно растет. Вице-премьер привел такие цифры: ГОЗ по линии военного ведомства для Ульяновской области в 2007 г. увеличится в 2,4 раза (сейчас он составляет 1,5 млрд. руб.).

Геннадий ПУЛИН

источник: газета "ВПК"
18.07.06

РЕЖИМНЫЙ СБОЙ. ДЕТАЛИ ДЛЯ БОЕВОГО САМОЛЕТА ПРОДАВАЛИ ВЕДРАМИ

На следующей неделе в Калининском райсуде столицы Башкирии огласят приговор одной из крупнейших группировок "контрабандистов", снабжавших деталями для двигателя боевого истребителя Су-27 Китай, Украину и Индию. Суд длился больше двух лет, и наказание виновных в разработке нелегального канала сбыта военных изделий является несомненным успехом правоохранителей в сохранении обороноспособности страны.

Цепочка, по которой передавалась военная продукция, привела сыщиков к московской фирме, не имеющей разрешения на вывоз запчастей двойного назначения, однако легко торговавшей ими с иностранными партнерами. Способ продажи деталей к

боевым самолетам был прост - ворованные изделия отгружались за рубеж по липовым накладным и пересекали границу как комплектующие для электростанций. Отлично отлаженный криминальный бизнес благодаря уфимским оперативникам был сломан, а на скамье подсудимых, кроме тех, кто выносил с режимного завода продукцию, оказались сын бывшего заместителя министра гражданской авиации Игорь Горлов, экс-представитель сингапурской фирмы "Рейтроник" Юрий Медведев, бывший начальник отдела внешнеэкономических связей ОАО "УМПО" Владимир Ковалев. Именно эта преступная группа снабжала страны, купившие у России Су-27, "левыми" запчастями, которые для иностранных покупателей оказывались неизмеримо дешевле. Заинтересованность иностранных государств в нелегальных комплектующих к двигателям российских истребителей вполне понятна - оборонная продукция, оформленная как гражданская, обходилась гораздо дешевле, и, кроме того, в подоб-

ных сделках не требовалось участия российских государственных органов, контролирующих экспорт военных разработок и способных наложить вето на торговлю с подозрительным иностранным партнером. Кроме того, технология изготовления ремкомплектов к военным истребителям продаже не подлежит, а сметливые бизнесмены тащили с оборонного завода не только продукцию, но и документацию к ней.

ФОРСАЖ ДЛЯ ЭЛЕКТРОСТАНЦИИ

- Вот список, - мужчина, приехавший на встречу с замдиректора основного производства одной из площадок УМПО, протянул документ на 21 странице. В нем значилось не менее 420 позиций наименований изделий, необходимых для сборки двигателя военного самолета.

- Сможешь достать?

- Сколько будет стоить? - задал вопрос большой начальник моторостроительного объединения.

Когда визави ответил, топ-менеджер удовлетворенно кивнул. И уже через два месяца принес заказ.

- Где взял? - поинтересовался заказчик.

- Ну, не в магазине же купил, - ослабил продавец.

Уникальные запчасти для движка военного самолета Су-27 производятся в России всего лишь на двух заводах - Уфимском моторостроительном производственном объединении и московском "Салюте". Обидно, что на преступление пошли сотрудники башкирского производителя. На скамье подсудимых - 17 человек, заработавшие состояния на контрабанде "серых" узлов. Заказчики щедро оплачивали кражи в иностранной валюте, рассчитываясь с воришками долларовыми купюрами. В криминальный бизнес были вовлечены не только рабочие, обрабатывавшие заказы, но и практически все начальники цехов и даже руководители производства. Впрочем, без участия начальства преступная группировка вряд ли просуществовала бы долго - на УМПО действовало положение, позволяющее не досматривать на проходной высшее звено. Именно этот факт стал решающим, когда бесперебойно заработал канал, по которому перебрасывалась оборонная продукция из Уфы в Москву. Фемида рассмотрела лишь один эпизод контрабандных поставок, когда "экспортеров" удалось задержать с полчищем - с набитыми ворованными высокотехнологичными изделиями сумками. Однако подсудимые не скрывают - случаев перевозки комплектующих для двигателя военного истребителя Су-27 было намного больше.

- Мы хотели купить детали для электростанций, - оправдывались потом китайцы, которые и заказали весь нелегальный товар.

- А форсаж электростанции зачем? - смеялись над незадачливыми покупателями сыщики.

- Да если бы я знал, что я способствую контрабанде, что детали, которые я вынес с завода, продадут в Китай, разве стал бы я в этом участвовать? - возмущался один из пролетариев на суде, когда ему прочитали обвинительное заключение.

Рабочий не видит за собой вины в государственном преступлении, считая, что просто выполнил "левый" заказ.

Подобное наследие советского прошлого существует на любом производстве, каждый из высококлассных токарей и фрезеровщиков берется на рабочем месте сделать шабашку. Однако справить соседу

велосипедную цепь или сделать "налево" уникальную продуваемую лопатку для ротора военного истребителя - большая разница. Та самая лопатка для турбины по государственным ценам обошлась бы иностранным покупателям свыше, чем 1000 долларов, кривые детали рабочие получали за специфический механизм, который невозможно сделать ни на каком другом производстве, всего лишь 100 "зеленых". Зато неизмеримый ущерб несло государство.

Надо сказать, что начальники цехов, мастера и наладчики, как только были пойманы за руку, принялись давать чистосердечные признания и не только сдали все приготовленные на продажу детали, но и полученные за свой криминальный труд доллары. У каждого из подсудимых есть оправдания: один утверждает, что ему необходимы были средства на лечение больной раком жены, второй ссылается на тяжелое материальное положение в семье и недуг внуки. Суммы выданных следствию денег: 2000 долларов, 7000, 14000, 27000... Это то, что нечистоплотные заводчане не сумели истратить, прикупив себе по даче и машине. Любопытно, что большая часть подсудимых давно перешагнула за 50-летний рубеж, и трудно назвать этих людей легкомысленными. Однако, судя по всему, тачавшие "налево" оборонную продукцию свои действия низостью не считали: "Это же распоряжение начальства, не так ли?"

Преступная группировка, занимавшаяся контрабандой военных запчастей, именно тем и была сильна, что в нелегальном сбыте участвовали заводские чины, которые, казалось бы, вне подозрений. Причастность к криминальному бизнесу некоторых из подельников следствию доказать не удалось. Многие из них как высококлассные специалисты до сих пор трудятся на родном заводе. Неужели так сильно стязательство в наших душах, что мы готовы продать не только родину, но и самоуважение?

ТЯЖЕЛЫЙ ГРУЗ

Двое мужчин, поднимая громоздкие сумки, протягивали проводнице 39-го поезда "Уфа-Москва" свои билеты, когда их задержали сотрудники башкирского УФСБ. В тяжелых баулах, которые вез бывший представитель сингапурской фирмы Юрий Медведев в Первопрестольную, оказалось многое из ассортимента выпускаемых на УМПО деталей для сборки двигателя военного истребителя.

- А они часто в Москву с тяжелыми сумками ездят, - тут же сдала "знакомых" пассажиров словоохотливая проводница.

В машине, которая привезла родственников на вокзал, оказалась еще одна упаковка с дорогостоящими запчастями к движку боевого Су-27. Когда эксперты оценили добро контрабандистов, сумма похищенных с завода уникальных изделий превысила три миллиона рублей. Выяснилось, что и у себя дома Медведев хранил заводские изделия, которые еще только готовились к отправке. Если учесть, что "ходки" в Москву совершались не единожды, можно представить себе, какой ущерб понесло УМПО и оборонное производство страны в целом.

Как утверждали на суде "несуны", необходимые запчасти они собирали... из брака или условно годных заготовок, доводя их до "кондиции". Алчность тех, кто "толкал" запчасти для двигателей военных самолетов

за границу, поражает. Ведь в случае, если бы наши истребители, проданные иностранцам, начали рассыпаться от бракованного металла, пострадал бы престиж России как военной державы. Не говоря уже о возможных человеческих жертвах и вероятных трагедиях. Однако, как рассказывают подсудимые, вынося в карманах одежды изделия за проходную, они об этом не думали.

- Я брал детали из тех, что забраковал ОТК и отправил на доработку, - почти хором рассказывали все задержанные мастера участков. - Потом надеялся изъятые запчасти списать на брак.

Вряд ли иностранцы, участвовавшие в криминальных схемах, отдавали себе отчет, что получают товар не только не лучшего качества, но и несущий особую опасность. Военный истребитель - сложная машина, и причиной выхода его из строя могут оказаться некондиционные винт, шайба, шестерня или болт, которые с УМПО выносили ведрами.

Впрочем, об одном случае, когда Су-27 по неизвестным причинам стал неуправляемым, знает широкая публика. Самолет рухнул в 2002 году на Львовском аэродроме прямо на толпу зрителей, убив 78 человек и ранив более сотни. Кто знает, не бракованные ли винты или лопатки, вынесенные с УМПО, стали тому причиной?

ЗАКОН И АЭРОДИНАМИКА

Мужчина, появившийся на проходной, был одет, как персонаж голливудского боевика - черная шляпа, надвинутая на глаза, и кожаный плащ до пят. Как рассказывал 51-летний начальник цеха №5 Степан Вонизов, отправляясь утром на работу, он намерено подбирал одежду, чтобы после смены вынести заказанную трубу длиной с его рост! Агрегат Степан записывал под длинный плащ и, скованный, как робот, проходил через охрану. Смысл идти на такие ухищрения был - за вынесенные с завода аэродинамические трубы и патрубки Вонизов, заслуживший прозвище "трубочиста", получил 7000 долларов. После того как канал был раскрыт и поставки прекратились, руководство завода пересмотрело положения о досмотре и ужесточило учет и контроль за производимыми деталями и браком. В 2002 году все было иначе.

Медведев не только доставлял детали в Москву, но и вместе с напарником держал связь с московскими заказчиками. Удивительно, но Медведева однажды задержали на Курском вокзале постовые милиционеры. В сумке у странного пассажира находились ремонтный комплект регулятора сопла и форсажа для боевого самолета, и он не смог пояснить стражам порядка, для чего везет с собой столь интересный набор. Комплектующие у коммивояжера забрали, поверив, что он вынес их с челябинского завода "Агрегат", и отпустили восвояси. Мужчина не увидел в этом событии никакого предзнаменования, продолжая заниматься продажей ворованных запчастей. Впрочем, от столь прибыльного дела нелегко отказаться в одночасье, тем более, когда спрос так велик.

- Когда мы приехали в Москву, то нас сразу встретили и отвезли на базу, - рассказывал Юрий Медведев. - Детали принимали в складском помещении. За все, что я привез, мне сразу выплатили 51100 долларов, за вычетом 30 процентов человеку, который заказывал поставки, остальное поделил между своими. Надо сказать, что организаторы преступного промысла "дели-

лись со своими", мягко говоря, в неравных долях. Начальники цехов, полностью обеспечивающие бесперебойное воровство оборонных запчастей, получали на всех лишь половину этой суммы.

Конечно, винить в промышленной контрабанде заводчан, купившихся на хрустящие купюры, было бы глупо. Понятно, что для того, чтобы с завода в таких объемах уходили запчасти для военных самолетов, нужна была отлаженная система криминального сбыта. Как ни странно, оказалась замешанной в преступлении фирма "Авиаэкспорт", владеющая лицензией на экспорт гражданских изделий, но не имеющая права поставлять за рубеж авиадетали к боевым самолетам. Наверное, здесь были уверены, что нелегальными запчастями торговать с иностранными партнерами и проще, и выгоднее. А иначе, почему на скамье подсудимых оказался старший менеджер по внешнеэкономической деятельности "Авиаэкспорта" Игорь Горлов? Игорь Викторович - отпрыск замминистра гражданской авиации СССР Виктора Горлова, и ему, наверное, сам Бог велел заняться во взрослой жизни авиадетальями. Именно сын высокопоставленного отца высылал по рабочему факсу уфимским "коллегам" список изделий, которые надо было вынести с завода, он же расплачивался с незадачливыми контрабандистами.

- Это личный бизнес Горлова, - пытались откритиковать от попавшегося коллеги в "Авиаэкспорте".

Конечно, Горлову, как человеку с большими связями в авиационном бизнесе, проще всего было организовать нелегальную доставку режимной продукции с оборонного завода. Однако даже очень сметливому коммерсанту было бы сложно в одиночку отработать схему отмыва "серых", запрещенных к продаже за рубеж военных деталей и превращения их в "белые", гражданские. По версии следствия, сотрудники "Авиаэкспорта" на утерянные паспорта зарегистрировали несколько фирм, которые и выдавали чистые накладные на привезенные из Уфы ворованные узлы. И лишь легализовав изделия, якобы необходимые для ремонта электростанций, военную продукцию отправляли на продажу иностранцам. Самое смешное, что производителем всего оборонного товара, судя по документам, оказывался Калужский завод трансформаторов, не существующий в природе. Однако отсутствие на карте страны такого трансформаторного производства не мешало аферистам требовать от налоговых органов возмещения НДС. То есть, умелые "экспортеры" надували государство дважды, сначала торгуя левыми запчастями, а потом еще и получая возврат налогов, как если бы за эти комплектующие они заплатили реальную стоимость. Понятно, что Горлов не мог быть единственным предпринимателем разработанной многими умами и не единожды апробированной технологии, трудно представить, какой размах имел и имеет подобный криминальный бизнес в масштабах страны. И сколько еще ходит по вокзалам мужичков с толстыми сумками, набитыми изделиями оборонных заводов?

И кто знает, не кроется ли причина авиакатастроф, обрушившихся в последнее время на Россию, в существовании подобных способов покупки и продажи дешевых "левых" деталей? И не серый ли рынок бракованных запчастей, проданных добротами на сторону за пределы заводов, собирает сейчас кровавый урожай.

источник:
газета "Московский Комсомолец в Уфе"
27.07.06

АВИАПАРК ЮРСКОГО ПЕРИОДА

Трагедия в Иркутске, унесшая свыше сотни человеческих жизней, вновь заставила общество задаться страшным, но логичным вопросом: "Кто следующий?" Это естественно: ведь в основе всех аварий и катастроф в конечном итоге всегда стоит пресловутый человеческий фактор, будь то заснувший машинист, неопытный пилот, невнимательный диспетчер, либо рассеянный механик, то есть те, кому техника должна подчиняться, но делает это не всегда.

Все вышеперечисленное можно смело и безошибочно адресовать в первую очередь российской авиации, чья звезда, похоже, закатилась еще во времена пресловутой перестройки. С тех конверсионных пор мы летаем, как в лотерее, не зная, какова будет посадка, да и будет ли она вообще... Почему?

Еще два года назад "Парламентская газета" опубликовала мою статью "Летальные аппараты". Речь в ней шла о вопиющем положении дел в авиапарке страны. Ваш автор взял тогда на себя смелость утверждать, что из-за износа имеющейся техники мы стоим на пороге эры повальных авиакатастроф. Мне очень хотелось бы тогда ошибиться, но выводы делались на основании фактов, вскрытых Главным контрольным управлением Президента РФ, что, увы, имеет сегодня страшное и реальное подтверждение. Вернемся к этим цифрам.

Из акта проверки: "Парк гражданской авиации РФ, насчитывающий в настоящее время около 1500 магистральных и региональных самолетов, является сегодня одним из самых устаревших среди развитых государств в мире. Ежегодное его обновление составляет всего 0, 3% от общей численности, что в 20 раз меньше по сравнению с мировой практикой. К 2010 г. около половины воздушных судов, обеспечивающих основной объем перевозок, выработают назначенные ресурсы, к 2015-му - свыше 80%..."

За каждой из этих цифр - человеческие жизни и судьбы. Кто сегодня может сказать, в какую процентную сетку попал тогда разбившийся иркутский аэробус и какой аэропорт продолжит эту горькую и страшную эстафету? И дело даже, наверное, не в том, что иркутская полоса имеет естественный уклон в один градус или находится в черте города (опытные пилоты знавали и куда более худшие условия посадок и взлетов), а скорее в том, что тенденция повального обогащения стала сегодня в обществе главным стимулом, затмившим в людях не только чувство долга, но и даже чувство самосохранения. Авиация - не исключение.

Из акта проверки: "Долгосрочные заказы на производство новых самолетов отсутствуют. Мощности большинства авиастроительных объединений загружены менее чем на 30 процентов. На предприятиях в основном осуществляется достройка авиатехники, задел которой создан еще в 90-х годах..."

Но ведь и эта "достройка" на самом деле обернулась банальной "дозакупкой" старой и дешевой авиатехники, ставшей ненужной на Западе. Там, в отличие

от России, не только думают о своем счастливом будущем, но и стараются попасть туда на новых самолетах. Старье по бросовым ценам перепродается, и наша страна в числе приобретателей стоит на одном из первых мест.

Из акта проверки: "Ведущие авиакомпании России с 1994 г. ввезли около 40 иностранных воздушных судов, используя таможенные и налоговые льготы. Предусмотренные ими при этом обязательства по приобретению аналогичного количества отечественных самолетов не выполнены..."

А зачем их вообще выполнять, если за покупку зарубежного старья ни один из директоров "ведущих авиакомпаний России", включая старейший и наиболее активный в этом плане "Аэрофлот", по результатам грозного акта не понес никакого, даже минимального наказания?

Я уже не говорю о "серых" лизинговых схемах, по которым Россия ежегодно пополняет западные офшоры сотнями и сотнями миллионов долларов, что по сути является обычным инвестированием в зарубежное, но не наше авиастроение. "Откаты" и прочая криминальная шелуха вообще не в счет.

Впрочем, может, именно поэтому ведущие авиастроительные объединения России и не имеют сегодня заказов, а потери бюджетов различных уровней уже на момент проверки (в 2003 году!) из-за хитрых льгот на ввозимые с Запада экс-лайнеры составляли почти два миллиарда долларов! Тогдашнее руководство Генпрокуратуры почему-то не заинтересовалось этой цифрой, как, впрочем, и самой проблемой, так, может быть, новому Генпрокурору Юрию Чайке стоит именно с этого и начать? Ведь ему тоже приходится летать, а недавняя катастрофа самолета, где летел, например, Главком ВМФ адмирал Масорин, показала, что эти ситуации уравнивают в своих тяжких последствиях и главкомов, и рядовых...

В завершение еще раз хочу вернуться к "человеческому фактору". Уверен, в любой катастрофе, тем более авиационной, повинен человек. Кто-то закупил с хорошим "откатом" дешевые, но старые самолеты. Кто-то сделал вид, что не заметил этой сделки. Кто-то, наоборот, взял ее под защиту. В результате имеем то, что имеем.

Но хочется напомнить, что акт Главного контрольного управления, на который я ссылаюсь, появился в результате проверки целевой программы "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 гг. и на период до 2015 г.", инициированной еще в 2001 году Президентом России Владимиром Путиным. Премьер Михаил Фрадков, выступая перед работниками Воронежского авиастроительного объединения, сделал сенсационное заявление: "Соблазн приобретения бывших в эксплуатации иностранных самолетов существует, они дешевле, но мы должны ориентироваться на поддержку своих производителей!"

Замечательные слова. Только самолеты почему-то все падают и падают...

Михаил СМИРЕНСКИЙ

источник: газета "Парламентская газета"
12.07.06

НАСТОЯЩИЕ ОХОТНИКИ ЗА САМОЛЕТАМИ

Россия продает все больше комплексов ПВО.

Неприятная новость для знатоков и ценителей авиации - на аэрокосмическом салоне "Фарнборо-2006", который пройдет в Великобритании с 17 по 24 июля, не будет натурно представлен учебно-боевой самолет Як-130. Министерство обороны России, ОКБ им. Яковлева и ФГУП "Рособоронэкспорт" приняли совместное решение не срывать на две недели этот самолет с государственных испытаний.

Машина уже демонстрировалась в Москве, во Франции и Малайзии. Кроме того, по этому самолету уже подписаны контракты, которые позволяют спокойно, без агрессивной рекламы работать над проектом. "Живьем" будет показан лишь МиГ-29ОВТ. "Сухие" будут представлены только в макетах и постерах.

У журналистов тут же возникло предположение, что россияне боятся очередных притязаний фирм типа известной всем компании Noqa, не раз пытавшихся наложить арест на российское имущество за рубежом. Глава делегации ФГУП "Рособоронэкспорт" на "Фарнборо-2006", заместитель главы госпосредника в торговле оружием Иван Гончаренко это предположение вчера отверг. "У нас много юридических рычагов, чтобы не допустить ареста имущества", - сказал он.

Международный салон в Лондоне давно признан не только в сфере военно-технического сотрудничества, но и бизнеса. Поскольку в экспозициях выставляются продукция не только военная, но и гражданская, и двойного назначения. Россия на этой выставке имеет рекордную за последнее время выставочную площадь - 1400 кв. метров. Наша экспозиция будет единой, однако размещена в трех павильонах, поскольку слишком много российских предприятий решили участвовать в салоне - 42. Это ведущие авиастроительные компании, производящие оружие для летательных аппаратов, авионику, двигатели. И делегация России будет более чем представительная - только по линии "Рособоронэкспорта" едет 320 человек. Плюс крупные делегации "Роскосмоса" и Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству (ФС ВТС). Заместитель генерального директора ФС ВТС Михаил Петухов возглавит российскую делегацию в целом. Уже сегодня ряд стран изъявил желание посетить российский павильон и провести переговоры.

Кроме уже названных фирм, отдельный стенд на "Фарнборо-2006" зарезервировала корпорация "Оборонпром" - "дочка" "Рособоронэкспорта". Как управляющая компания вертолетного холдинга, "Оборонпром" представит Улан-Удэнский, Камовский, Ростовский, Московский и Казанский вертолетные заводы. В макетах вертолетчики покажут весь ряд своих машин - как семейства "Ми", так и "Ка". Натурных образцов опять, увы, не будет.

Заметно меньшее внимание торговцев оружием к авиации можно объяснить двумя факторами. Во-первых, у России в этой сфере весьма прочные позиции на международном рынке. Во-вторых, все большее место в портфеле заказов "Рособоронэкспорта" занимают другие виды вооружений. В частности, ПВО, особенно в последние два года. Подписаны контракты по различным типам зенитных ракетных комплексов (ЗРК) - "Бук", "Тор", С-300. Концерн ПВО "Алмаз-Антей", кото-

рый объединил практически все значимые предприятия своей отрасли, загружен заказами до 2010 года. Правда, это не значит, утверждает Иван Гончаренко, что новые заказы будут приниматься только с 2011 г. С-300 в 2007-2008 гг. действительно вряд ли будут поставлены кому-то из новых заказчиков, а "Торы" и "Буки" - вполне. Не исключена и модернизация ранее поставленных комплексов. Эта подотрасль набирает силу. Сегодня есть заказы на более чем 40 модернизированных ЗРК "Печора-2М". Заказов по системам ПВО у "Рособоронэкспорта" набирается на сумму около 3,5 млрд долл. из общего "портфеля" в 17,6 млрд.

Некоторые перемены в структуре продаж российского оружия заметны. В 2005 г. первой была морская составляющая, далее, по мере убывания, - авиационная, сухопутная, ПВО, технологии, космические услуги. В этом году морская останется преобладающей, за ней пойдут ВВС, далее ПВО или сухопутное вооружение. Если еще чуть-чуть заглянуть вперед, за лидером ВВС пойдет морская техника и средства ПВО. Подсчет сделан исходя из уже подписанных контрактов.

Авиация останется в числе лидеров и за счет освоения новых регионов. Например, ведутся активные и вполне успешные переговоры на поставку российской авиационной техники в Венесуэлу, о чем не раз громко заявлял президент этой страны Уго Чавес. Речь идет и об истребителях Су-30МК2 (говорят предварительно о 24 машинах), и о военно-транспортных самолетах, и о вертолетах семейства "Ми" - более 30 штук Ми-35, Ми-26, Ми-17. Есть запросы иностранных заказчиков и по поводу новейшего Ми-28НЭ (ночной, экспортный). Однако конкретных переговоров ни с одной страной пока не было.

Сегмент авиации, хотя это не афишируется, будет несколько расширен за счет поставок за рубеж Су-39. Это модифицированный Су-25. "Шестерка" Су-25ТК, предшественника Су-39, уже поставлена "в одну из стран". Очередь за самим Су-39, однако он подороже, для его производства сегодня требуются значительные финансовые вливания. Россия могла бы продавать и беспилотные летательные аппараты (БПЛА) - наработки по этой теме есть. Но в номенклатуре продукции, разрешенной правительством к поставке за рубеж, БПЛА пока нет. "Собственно, и запросов от иностранцев на БПЛА нет", - признал г-н Гончаренко.

В последнее время выявилась весьма тревожная тенденция, которую наверняка заметят специалисты в Фарнборо, - российская продукция стала более дорогой, то есть менее конкурентоспособной. Отчасти это объясняется падением доллара, что ударяет по себестоимости российской военной продукции, и производители оружия вынуждены поднимать цены-предложения. Практика такова, что коммерческое предложение действует в среднем полгода-год, в зависимости от характера продукции. За это время "Рособоронэкспорт" очень редко получает подтверждение цены от завода-изготовителя. Она, как правило, подрастает, так как "худеет" доллар. "Исходя из этого, мы были бы готовы подписывать контракты в рублях, но у иностранцев нет рублей", - сказал Иван Гончаренко.

Николай ПОРОСКОВ

*источник: газета "Время новостей"
12.07.06*

РОССИЯ РАСПРАВЛЯЕТ КРЫЛЬЯ

В ежегодном Послании Федеральному собранию Президент России Владимир Путин заявил, что нам нужна армия, имеющая все возможности для адекватного реагирования на существующие угрозы, что она должна при любых сценариях гарантировать безопасность и территориальную целостность России. В настоящее время уже можно говорить о первых результатах проделанной в этом направлении работы.

На Казанском авиационном производственном объединении им. Горбунова пройдут торжественные мероприятия по передаче ВВС России стратегического ракетоносца Ту-160. Как сообщил Интерфаксу-АВН главком ВВС генерал армии Владимир Михайлов, для приема модернизированного самолета прибыли представители руководства Минобороны и ВВС. На авиабазе Энгельс в Саратовской области пройдет торжественная встреча "стратега" с построением личного состава, выносом боевых знамен авиасоединения. Самолет станет 15-м стратегическим бомбардировщиком Ту-160, находящимся на вооружении ВВС, и ему будет присвоено наименование "Валентин Близнюк" в честь генерального конструктора самолета.

По словам командующего воздушной армией Верховного Главного командования (стратегического назначения) генерал-лейтенанта Игоря Хворова, российские ВВС получат бомбардировщик с современной цифровой бортовой машиной, которая изменит систему нанесения удара, который станет на порядок выше. Кроме того, на самолете установлена совершенно новая авионика, работающая по особому принципу. Самолет настолько модернизирован, что от старого осталась только форма.

Необходимо отметить, что стратегический сверхзвуковой ракетоносец-бомбардировщик Ту-160 предназначен для поражения ядерным и обычным оружием наиболее важных целей в удаленных военно-географических районах и глубококом тылу континентальных театров военных действий. А на Новосибирском авиационно-производственном объединении им. Чкалова (НАПО) построен первый серийный ударный самолет Су-34. На сегодняшний день в ходе выполнения его разработки построены восемь самолетов опытной и установочной партий. Начиная с восьмой машины на Су-34 устанавливается бортовой комплекс, во многом унифицированный с модернизированным многофункциональным истребителем Су-27СМ.

До октября - ноября этого года планируется выпуск еще одной машины. Всего с 2006 по 2008 г. ВВС получат 18 самолетов. После чего на НАПО запланирован серийный выпуск 8-10 Су-34 в год.

На этом же объединении проектом государственной программы вооружений 2007-2015 гг. (ГПВ-2015 г.) предусматривается модернизация фронтовых бомбардировщиков Су-24М в вариант Су-24М2.

Как видим, закупки современного и модернизированного вооружения приобретают массовый характер. Однако успокаиваться на достигнутом еще рано. Необходимо выполнить и другие задачи, поставленные Президентом России. Этому было посвящено очередное заседание Военно-промышленной комиссии, прошед-

шее под председательством заместителя председателя Правительства РФ - министра обороны Сергея Иванова. Первым был рассмотрен вопрос о ходе создания единой системы по размещению заказов на поставки вооружения, военной и специальной техники, а также материальных средств в рамках гособоронзаказа. В соответствии с ранее принятыми решениями Совбеза России, поручениями президента и правительства подготовка к ее формированию осуществляется поэтапно. С 2001 г. в Минобороны количество заказывающих органов сокращено в три раза. Ныне они подчинены начальнику вооружения ВС РФ - заместителю министра обороны РФ генералу армии Алексею Московскому.

В сентябре текущего года в Минобороны будет сформирован Центр заказов и поставок вооружений, военной и специальной техники, в который войдет более 20 заказчиков. В дальнейшем до конца года он будет выведен из военного ведомства и совместно с аналогичными органами силовых структур войдет в Федеральное агентство по размещению заказов на поставки вооружения, военной и специальной техники. Созданная структура будет на контрактной основе закупать военную продукцию в интересах всех силовых министерств и ведомств. Как пояснил первый заместитель председателя Военно-промышленной комиссии министр РФ Владислав Путилин, закупка вооружений и военной техники напрямую военными признана нецелесообразной и экономически невыгодной. ГОЗ, в котором участвует более 20 заказчиков, намного проще размещать в промышленности через так называемое одно окно. Второй рассмотренный на заседании вопрос стал продолжением темы по новой ГПВ-2015 г. Для ее выполнения нужен Перечень промышленных критических технологий на период до 2015 г. (Перечень). Он должен обеспечить выполнение трех задач. Первая - поддерживать технологии, позволяющие производить и ремонтировать выпускаемую технику и вооружение. Следующей задачей станет разработка и внедрение промышленных технологий, обеспечивающих приоритетную разработку новинок вооружения. Третья - внедрить и создать технологии, обеспечивающие прорыв в выходе на абсолютно новые образцы вооружений и военной техники.

На сегодняшний день, как пояснил Владислав Путилин, подавляющее большинство из 300 промышленных критических технологий обращено в будущее. Они охватывают все отрасли российской промышленности, в том числе и занимающиеся разработкой современного высокотехнологичного вооружения.

Ранее Перечень считался необязательным для выполнения. Теперь, после его принятия на ВПК, он приобрел статус государственного документа и станет одной из составных частей Федеральной целевой программы развития оборонно-промышленного комплекса. Как отметил министр обороны РФ Сергей Иванов, при внедрении указанных технологий к первоочередным задачам следует отнести рациональное и эффективное использование бюджетных средств, а также исключить дублирование при выполнении работ технологической направленности.

Юрий АВДЕЕВ

*источник: газета "Красная звезда"
05.07.06*

ДЕНЬ НЕЗАВИСИМОСТИ РОССИЙСКОГО ОРУЖИЯ

Военный парад по случаю 195-й годовщины независимости Венесуэлы обещает стать масштабной рекламной акцией в поддержку экспорта российского оружия.

В Каракасе по широкому проспекту Борцов за независимость пройдет пехота, вооруженная автоматами Калашникова. Первую партию АК-103 в количестве 33 тыс. штук венесуэльская армия получила в прошлом месяце. До конца года придут еще 67 тыс. автоматов, а затем их будут производить по российской лицензии на заводе, который построят в Венесуэле. В небе пронесутся вертолеты Ми-17 (они начали поступать в страну несколькими месяцами раньше) и даже многоцелевые боевые самолеты Су-30, которые Венесуэла еще только собирается приобрести.

Чтобы принять участие в параде, два Су-30, пилотируемые летчиками-испытателями ОКБ им. Сухого, в прошлое воскресенье прилетели на базу ВВС Эль-Либерадор в городе Маракай. Там их встречал командующий ВВС Венесуэлы Рохер Кордеро. Событие освещалось государственным телеканалом. "Эти самолеты прибывают, чтобы по-настоящему защитить наш суверенитет", - заявил генерал Кордеро.

О намерении купить Су-30 Каракас объявил в середине июня. 24 российских самолета должны заменить F-16, которые Венесуэла не может эксплуатировать, так как США прекратили поставлять запчасти для них. Ожидается, что контракт по Су-30 будет подписан во время намеченного на 25 июля визита президента Венесуэлы Уго Чавеса в Москву. Для российской оборонки это может стать прорывом на совершенно новый рынок. Тяжелые истребители Су-30 еще не поставлялись в Латинскую Америку. Их нет даже в армии дружественной России (и Венесуэле) Кубы. До сих пор Россия продавала Су-30 только своим традиционным азиатским клиентам - Индии, Китаю и Вьетнаму, еще две машины приобрела Индонезия.

Российская сторона постаралась избежать ажиотажа вокруг этого события. Никаких официальных комментариев ни в Авиационной холдинговой компании (АХК) "Сухой", ни в "Рособоронэкспорте" корреспонденту "Времени новостей" не дали. Лишь из неофициальных источников нам удалось узнать, что в Маракай пара Су-30 (на снимке один из них) попала, совершив непростой трансатлантический перелет с дозаправками на Мальте, в Марокко, на островах Кабо-Верде и в Бразилии. Истребители сопровождает делегация авиастроителей во главе с гендиректором АХК "Сухой" Михаилом Погосяном.

Россия и АХК, в частности, не хотят раздражать администрацию США, которой укрепление партнерских связей Каракаса и Москвы не доставляет никакого удовольствия, тем более когда речь идет об оборонной сфере. АХК "Сухой" в отличие от подавляющего большинства российских оборонных предприятий имеет в Америке серьезный экономический интерес: это совместный с компанией "Боинг" проект по созданию "русского регионального самолета" RRJ. В виде наказания за активность в Венесуэле американцы могут попробовать вставить этому проекту палки в колеса.

Но и отказаться от перспективного заказа президента Чавеса АХК тоже не может. Контракт по Су-30 может принести в копилку российской оборонки 720-960 млн долл. (цена Су-30 в зависимости от комплектации - от 30 до 40 млн долл.), намного превысив объемы предыдущих российско-венесуэльских оружейных сделок. 100 тыс. автоматов, купленных Венесуэлой в этом году, стоили 55 млн долл., заказанные в 2005 г. 15 вертолетов (шесть Ми-17, восемь Ми-35 и один Ми-26) - 200 млн долларов.

В воскресенье, когда российские самолеты приземлились в Маракайе, Чавес был на саммите Африканского союза в Гамбии. Но перед тем, как направиться туда, он присвоил очередные воинские звания 83 генералам, 18 адмиралам, 170 полковникам и 40 капитанам первого ранга вооруженных сил Венесуэлы, как бы расширив круг потенциальных пользователей российского оружия в Венесуэле накануне национального праздника.

Михаил КУКУШКИН
источник: газета "Время новостей"
05.07.06



ЭЛЕКТРОННАЯ ВЕРСИЯ

**БЮЛЛЕТЕНЬ
КЛУБА
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ**

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

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

ВМЕСТО ОБЪЕДИНЕННОЙ КОРПОРАЦИИ ПОЛУЧИЛИ КОМИССИЮ ПО ЕЕ ФОРМИРОВАНИЮ

Эксперты утверждают, что все в авиапроме находится в таком состоянии, которое не обеспечивает создание перспективных самолетов.

Недавние бравурные сообщения о создании единой авиакорпорации в России и выходе отечественных авиастроителей на новые рубежи в значительной мере померкли на фоне оценок, сделанных на днях авторитетными экспертами. Все оказалось не так радужно и обнадеживающе.

Как заявил, например, 26 июня журналистам президент ассоциации "Союз авиационного двигателестроения" (АССАД) Виктор Чуйко, кризис в авиастроении РФ продолжается: "В России нет органа, который бы координировал такую сложную отрасль. Фактически приостановлено осуществление федеральной целевой программы по строительству авиационной техники".

По словам президента АССАД, в последние два года в отрасли произошло существенное ухудшение: "Административная реформа нанесла непоправимый удар по оборонному комплексу, в том числе по авиастроению и двигателестроению. Если раньше мы жаловались, что в Росавиакосмосе плохо работают, то сегодня вообще невозможно дать оценку, потому что при этом трехступенчатом распределении (министерства, агентства, федеральные службы) никто ни за что не отвечает".

Казалось, что аховое положение исправит Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК), однако процесс ее формирования неоправданно затянулся. "Про ОАК в начале года говорили, что это панацея. Год готовили указ, а когда его подписали, получается, что создали не ОАК, а комиссию по ее созданию", - выразил Виктор Чуйко широко распространенное мнение работников авиапрома.

Эксперт также обратил внимание на следующие важные моменты. За рубежом при образовании интегрированных структур во главу угла ставится продукт - самолет, двигатель, авионика. Потом все это вместе сводится, смотрят, какие средства нужны на весь жизненный цикл, и только после этого рождается интегрированная структура. "Мы же пять лет говорим о создании ОАК, и сейчас ее еще нет. При этом выясняется, что главная задача российской ОАК не разработка программы на основе маркетинговых исследований, а как привести к единой акции активы всех предприятий", - подчеркнул руководитель АССАД.

В связи с этим Виктор Чуйко привел наглядную аналогию с недавним прошлым. В ходе поспешной приватизации 1990-х годов говорили, что необходим эффективный собственник, но не уяснили, что это такое. В результате собственность приобретали любым способом, а затем новые владельцы ее зачастую выгодно перепродавали, не заботясь о развитии производства. Нечто подобное происходит и с ОАК.

Стратегия создания ОАК не является программой работ по выводу отрасли из кризиса, утверждает Виктор Чуйко: "Трудно понять, что там написано. Согласно ей мы пять-семь лет модернизируем отрасль, еще пять-семь лет вместе с западными фирмами делаем хвосты и элероны, а через 10 лет создаем прорывной продукт. Я могу привести в пример страны Азии, которые на протяжении 20-30 лет, занимаясь модернизацией, так и не смогли создать никакого прорывного продукта".

Другой эксперт, бывший начальник вооружения Вооруженных сил РФ генерал-полковник Анатолий Ситнов в значительной мере разделяет опасения своего коллеги по ОПК. "Если Россия не соберет весь авиапром бывшего Советского Союза, включая науку, авиаперевозчиков, производителей, ремонтников, металлосваров, у нас ничего не получится", - заявил генерал корреспонденту Интерфакса.

"Мы должны себе четко давать отчет, что в России не все хорошо с авиапромом, конструкторскими бюро и основными производствами. Все основные производства, кроме ульяновского, имеют оборудование 25-30-летней давности. Выпускать современные технологии они практически не имеют возможности", - считает Анатолий Ситнов. По его мнению, Россию может ожидать та же участь, которая после войны постигла Германию и Японию, которым было запрещено строить самолеты. "Примером являются немецкие авиационные фирмы "Мессершмитт" и "Хенкель". Они прекратили выпуск самолетов, и немецкой авиации не стало. Япония также при всех ее успехах в новых технологиях не может похвастаться достижениями в авиастроении".

Вульгарный передел собственности в авиационной отрасли ничего не имеет общего с интересами государства, убежден генерал-полковник, специалист в области вооружений. На разработку летательных аппаратов любого класса - самолетов, вертолетов, дистанционно-пилотируемых летательных аппаратов - требуется от 12 до 20 лет. И чем сложнее образцы, тем больше требуется финансовых затрат.

"Мы должны четко понять, что если мы уходим от авиатехники четвертого поколения к пятому, то уровень затрат вырастает на порядок. Поэтому и не получается у нас ни двигателя, ни самолета пятого поколения. Надо вкладывать деньги и впереди гнать науку, а у нас постоянно тянут сначала производство, - отмечает Анатолий Ситнов и делает вывод: - Все находится в таком состоянии, которое нам не обеспечивает создание перспективных самолетов".

Вадим СОЛОВЬЕВ

*источник:
газета "Независимое военное обозрение"
03.07.06*

"АЭРОФЛОТ" РАСШИРЯЕТ СВОЙ ПАРК

Компания разослала предложения в лизинговые компании о лизинге 35 самолетов семейства А320.

Пока участники рынка пристально наблюдают за процессом выбора "Аэрофлота" между дальнемагистральными А350 и Boeing 787 Dreamliner на сумму почти 3 млрд долл., компания, по всей видимости, решила в скором времени объявить еще об одной сделке на 1,2-1,5 млрд долл. Как рассказали RBC daily несколько участников рынка, "Аэрофлот" готов до 2010 г. ввести в свой парк 35 новых самолетов семейства А320. На данный момент компания отправила свои запросы шести ведущим лизинговым компаниям, которые предложили российскому перевозчику свои условия сделки. С учетом уже имеющихся планов авиакомпании по покупке самолетов этого семейства к 2010 г. у "Аэрофлота" их будет 65. Однако, как говорят наблюдатели, реализовывать эти планы компании удастся только после того, как в России будут отменены пошлины на ввоз новой иностранной техники. В противном случае она не сможет сохранить финансовую устойчивость.

Как рассказали RBC daily несколько участников рынка, "Аэрофлот" готов до 2010 г. ввести в парк до 35 новых самолетов семейства А320 общей стоимостью от 1,2 до 1,5 млрд долл. "На данный момент компания отправила свои запросы ведущим лизингодателям, которые предложили перевозчику свои условия сделки", - сказал источник, близкий к "Аэрофлоту". По его словам, компания уже проплатила авансовые платежи по приобретению семи А321 и пяти А320. "Аэрофлот" работает над приобретением еще 10 самолетов с поставкой в 2007-2008 гг.. Эти дополнительные самолеты будут братья в операционный лизинг. По словам источника, сейчас на рынке сложно найти новые самолеты, так как заказы на заводах Airbus на них уже расписаны до конца 2009 г., поэтому предоставить их российскому перевозчику могут только лизинговые компании, так как они ранее разместили свои заказы на лайнеры.

С учетом уже имеющихся планов авиакомпании к середине-концу 2010 г. у нее будет 65 самолетов семейства А320. Пока у "Аэрофлота" 18 самолетов этого семейства, среди них восемь А319, семь А320 и три А321, первый из которых начал эксплуатироваться в 2003 г. "Аэрофлот" планирует развитие парка на 5-7 лет вперед, но реализовывать планы придется в условиях неопределенности с таможенными пошлинами и налоговым законодательством, которое может поменяться, посетовал RBC daily начальник службы планирования и развития парка воздушных судов "Аэрофлота" Сергей Колтович. По его словам, у авиакомпании есть четкое понимание, каким парком судов она хочет оперировать в ближайшие несколько лет, в том числе с разбивкой по годам и по сезонам. "При реализации предложенной менеджментом программы развития парка "Аэрофлот" сможет выйти на 10-13%-ный уровень роста пассажирооборота в год", - говорит он.

По словам Сергея Колтовича, ежегодно "Аэрофлот" теряет более 100 млн долл. из-за использования старых и неэффективных самолетов и невозможности сменить их на новые. "Иностранные самолеты перевозят более половины пассажиров, при этом потребляют около

трети топлива, - говорит он. - Если государство продолжит политику по сохранению таможенных пошлин, это не приведет к появлению современной российской техники, с другой стороны, заставит авиакомпании приобретать более эффективные, но достаточно старые иностранные самолеты". По его словам, это не позволит российским компаниям выйти на новый качественный уровень по сравнению с их иностранными конкурентами и даже авиакомпаниями из ближнего зарубежья.

Один из участников рынка отметил, что компания сейчас планирует покупать самолеты исходя из расчета, что пошлины на них будут отменены в ближайшее время. "В противном случае "Аэрофлот" потеряет финансовую устойчивость", - отмечает он. Если "Аэрофлот" будет придерживаться принятой программы, то за пять лет потеряет в виде таможенных платежей от 0,9 до 1,2 млрд долл. Поэтому другие перевозчики для снижения налогового бремени ввозят старые и подержанные самолеты и не могут конкурировать с иностранными компаниями, обладающими современным парком самолетов.

К слову, вчера глава Минтранса РФ Игорь Левитин в интервью "Российской газете" предложил отменить импортные пошлины на новые самолеты. "Я считаю, что нам нужно срочно найти средства, чтобы развивать свой самолетный парк. А пока мы будем этим заниматься, необходимо отменить все пошлины на новые самолеты, чтобы прекратить ввоз в Россию машин, много лет бывших в употреблении", - сказал министр. Он также отметил, что у его ведомства нет претензий к компании-эксплуатанту в свете трагедии в Иркутске. "У меня есть претензии к старым самолетам вообще, которые работают уже по 20 лет. Почему мы своих людей должны возить на старых, а иностранные граждане будут летать на новых? Для меня это самый тяжелый вопрос, который трудно объяснить... Другие страны покупают только новые самолеты. А все, что отработано, отдают России", - отметил он.

Напомним, что параллельно авиакомпания рассматривает другой вопрос: о покупке дальнемагистральных самолетов, сумма сделки оценивается в 3 млрд долл. "Аэрофлот" выбирает между Boeing 787, который появится в 2008 г. и будет выпускаться в трех версиях, и А350, который должен был появиться в 2010 г., но выход его на рынок будет отложен. Boeing 787 рассчитан на 210-290 мест и обойдется в 132-150,5 млн долл. А350 выпускается в двух версиях - на 253-300 пассажиров и стоимостью 150-160 млн долл. Как сообщил RBC daily один из чиновников, авиакомпания объявит о своем решении только осенью. "До сих пор менеджмент авиакомпании не получал никаких официальных уведомлений о конкретном сроке поставке самолетов. Более того, "Аэрофлот" не получал документальных сведений об изменении в конфигурации А350, хотя саму презентацию нововведений Airbus сделала в начале июля. Без этих бумаг менеджмент компании не будет принимать никаких решений", - отметил источник.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета "RBC Daily"
13.07.06*

AIRBUS В РОССИИ: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Корпорация Airbus, похоже, вступила в черную полосу.

2 авиакатастрофы за немногим более двух месяцев (A320 в Сочи и A310 в Иркутске), скандал вокруг руководства, срыв сроков сдачи самолета A380, падение акций - все это может серьезно поколебать позиции европейской компании в битве за рынки авиaperевозок с американским Boeing'ом. Для России судьба Airbus небезразлична: ведь от того, насколько адекватной окажется реакция европейцев на последние события, в значительной мере будет зависеть и судьба отечественного авиапрома.

ОТКРОЙТЕ, WTO!

В последние годы российские перевозчики столкнулись с необходимостью кардинального обновления своего авиапарка: значительная часть произведенных еще в Советском Союзе самолетов уже близка к выработке своего ресурса, да и особой экономичностью они не отличаются - соотношение не последнее в условиях стремительного роста цен на авиатопливо. Кроме того, многие российские машины не соответствуют экологическим требованиям ЕС. Выпускать же современную авиатехнику гражданского назначения российские производители, как утверждают специалисты, еще не научились. Потребности отрасли сегодня оцениваются в 800-1000 современных воздушных судов различного класса в течение ближайших 10 лет, а российский авиапром пока выпускает не более 5-7 новых самолетов в год (впрочем, и те перевозчики закупать не спешат). Низкие темпы производства российской авиатехники в совокупности с высоким транзитным потенциалом делают российский рынок перевозок крайне привлекательным для западных компаний - чтобы на нем закрепиться, западные производители уже сегодня предлагают перевозчикам очень выгодные условия сотрудничества.

Но несмотря на это, по состоянию на конец 2005 г., российские авиакомпании эксплуатировали менее 80 самолетов иностранного производства - мизерное число по сравнению с общим парком отрасли и потребностями страны. Причина того, что Boeing'и и Airbus'ы еще не полностью покорили российский рынок, заключается в протекционистской политике правительства: сегодня добавочные платежи доходят до 40% от стоимости "иномарки" (20% пошлины и 18% НДС). Делается это для того, чтобы дать шанс отечественным авиастроителям, которые - уже в рамках Объединенной авиастроительной корпорации - спешат произвести и вывести на внешний и внутренний рынок сразу несколько перспективных моделей, в том числе региональный самолет RRJ.

Конечно, региональный лайнер - западным дальнемагистральным самолетам не конкурент. Однако специалисты отмечают, что если сегодня авиакомпании закупятся импортной техникой, то еще

лет десять-пятнадцать вопрос обновления парка для них будет не актуален.

Кроме того, судя по Стратегии развития отечественного авиапрома до 2015 года, Минпромэнерго не отказывается и от идеи создания собственных дальне- и среднемагистральных лайнеров (модели Ил-96, Ту-204 и Ту-214) - а это уже прямые конкуренты западной технике.

В России это понимают, а потому не спешат откликнуться на призывы переговорщиков по WTO и открыть свой рынок. "Существуют самолеты, которые не производятся в России и не будут производиться в ближайшей перспективе, - говорит гендиректор лизинговой компании "Ильюшин Финанс" Александр Рубцов. - В отношении них пошлину можно снижать до неких разумных величин - 5-10%. А дальнемагистральные, среднемагистральные, региональные лайнеры, которые производятся в России, необходимо защищать на период поэтапной интеграции в WTO, то есть, семь-десять лет. Во всем мире сложилась практика переходного периода при вступлении в WTO, и ее надо использовать по максимуму: создавать новые продукты, глобально конкурентоспособные, и только после этого открывать свои рынки".

Авиакомпания такая ситуация категорически не устраивает. Главный лоббист отмены пошлин - "Аэрофлот" - говорит о том, что если в ближайшее время ограничения на ввоз иномарок сняты не будут, перевозчики "отдадут небо" иностранцам. Действительно, конкурировать с западными компаниями российским перевозчикам становится все труднее. Понятно, что "открываться" придется. Другое дело - как и когда.

ЛЮБИТЬ, НО КОГО ЖЕ?

Пока же не получается добиться изменения тарифной политики правительства, авиакомпании действуют методом получения преференций в индивидуальном порядке, по схеме: сегодня мы беспроцентно ввозим западные самолеты, а завтра на сэкономленные деньги закупаем российскую технику. До недавних пор именно так действовал "Аэрофлот" - под тем или иным предлогом уходя в итоге от взятых на себя обязательств по закупке отечественных самолетов.

Эксперты не исключают, что согласие закупить существующие пока только на бумаге RRJ в количестве 30 штук потребовалась "Аэрофлоту" именно для того, чтобы получить от правительства право на очередную льготу на ввоз дешевых "иномарок".

А поторговаться есть за что. "Аэрофлот" решил выводить из парка лайнеры старше 15 лет и заменять их на новую западную технику - скорее, из соображений экономичности, чем безопасности. Был объявлен тендер на приобретение 22 дальнемагистральных самолетов. Выбор шел между Boeing 787 Dreamliner и Airbus 350 - новейшими разработками компаний. Изначально компания больше поддерживала разработку Boeing: самолет американского производства

сможет выйти на рынок на 2-3 года раньше, чем A350. К тому же Boeing обещал авиакомпании выгодную поставку грузовых MD-11 для новой "дочки" "Аэрофлот-Карго", которую на рынке прозвали любимым детищем Валерия Окулова, гендиректора "Аэрофлота". Airbus тем временем предложила "Аэрофлоту" скидку в \$100 млн, а материнская EADS - целую программу сотрудничества с российским авиапромом. В итоге выбор был сделан в пользу Airbus - как отмечают специалисты, не без давления правительства, заинтересованного в реализации масштабной кооперационной программы с EADS, которая была предложена России еще три года назад. Много говорилось и о том, что решение "переиграть" результаты тендера стало реакцией на слишком жесткую позицию США в вопросе о вступлении России в ВТО.

Как бы то ни было, сотрудничество с Airbus"ом позволяет решить не только проблему обновления авиапарка, но и развития собственной авиации: в рамках программы России было предложено принять участие в конструкторских и производственных программах создания нового европейского самолета A350 на условиях разделения рисков. Предлагаемая доля России - от 3 до 5%. При этом ожидается, что российские специалисты будут участвовать не только в производстве отдельных комплектующих, но и в их разработке, а также в послепродажном обслуживании самолетов. А после того, как проект A350 окупится, участвующие в нем компании будут получать прибыль в соответствии со своими взносами. Сотрудничество с Boeing"ом таких перспектив для авиапрома определенно не несет.

В свою очередь, "Аэрофлот" не горит желанием заниматься поддержкой отечественного авиапрома. Показательно, что вскоре после объявления о закупке A350 стало известно о том, что авиакомпания вообще может отказаться от идеи приобретения лайнеров. "Компания оставляет за собой право отказаться от программы закупки за рубежом 22 новых дальнемагистральных самолетов", - заявил в начале июня начальник службы планирования и развития парка воздушных судов "Аэрофлота" Сергей Колтович. "Если к моменту поставки первого самолета [там-оженные пошлины и НДС] не будут отменены, авиакомпания может выйти из контракта", - сказал он. Поторговаться действительно есть за что. Как отмечает аналитик Центра стратегических технологий Константин Макиенко, при ориентировочной стоимости одного самолета A-350 или Boeing 787 \$150 млн общая цена контракта на 22 самолета составит "порядка \$3 млрд". "Это значит, что "Аэрофлоту" при сохранении нынешних пошлин и НДС придется переплатить \$1,2 млрд", - считает эксперт.

СВОЕВРЕМЕННЫЕ СКАНДАЛЫ

Масла в огонь подливают и проблемы в самом Airbus"е. Не так давно стало известно о том, что реализация проекта по созданию самолета A350 может застопориться, так как авиастроительному концерну Airbus, возможно, придется заново начать его проектирование. По неофициальным сведениям "Времени Новостей", пересмотреть проект потребовали авиакомпании - заказчики лайнера, недовольные тем, что его топливная эффективность ниже, чем у конкури-

рующего Boeing-787. Из-за проблем с установкой бортового электрооборудования срываются и графики поставок новейшего авиалайнера-супергиганта A380, рассчитанного на перевозку 555 пассажиров. При этом компания вынуждена была сократить план по выпуску на следующий год почти в три раза, с 25 до 9 самолетов, и повысить каталожную цену с 295 до 316 млн долл.

Причины задержек скрывались под формулировкой "ряд факторов, тормозящих производственный процесс". На деле эти "факторы", по информации газеты "Взгляд", оказались проблемами с ненадежной работой оптоволоконных кабелей, которыми ради экономии веса конструкторы решили заменить обычные металлические провода там, где это возможно. Как бы то ни было, признано официально: с программой A380 не все гладко и ее завершение потребует от Airbus дополнительных усилий. Стоимость проекта уже перевалила за \$12 млрд. Чтобы он окупился, Airbus надо продать 200 машин; пока оформлены заказы на 159. Теперь их количество может сократиться. Первыми получателями A380 наряду с Emirates должны стать австралийская Qantas и Singapore Airlines. Они уже грозят Airbus штрафными санкциями. Менеджмент Singapore Airlines даже заговорил о возможной смене поставщика - имея в виду Boeing, конечно.

Известие о срыве сроков, в свою очередь, привело к обвалу котировок акций EADS. Правда, эта проблема не касается России напрямую, однако может сильно повлиять на имидж - да и на продажи - европейского производителя. А значит, несколько позиций в битве с американцами будет сдано. Ведь именно от сроков поставки во многом зависит, кто выиграет борьбу за рынок самых больших в мире пассажирских самолетов - A380 или Boeing 747.

На этом беды не кончились. Сначала руководство компании обвинили в фабрикации ложного доноса на крупных французских политиков и бизнесменов. Вскоре, в ходе внутреннего расследования по поводу задержек поставок, выяснилось, что один из руководителей концерна EADS Ноэль Форжар продал свои акции компании незадолго до того, как было объявлено об отсрочке выпуска самолета. Форжар отрицает противозаконность своих действий и говорит, что ничего не знал о предстоящем срыве поставок. Как бы то ни было, Форжару, а также главе компании Airbus Густаву Хумберту пришлось уйти в отставку.

"Трудности европейской корпорации с главным проектом автоматически повлекут отставание по другим - военно-транспортному самолету A400 и дальнемагистральному A350, - отмечает журнал "Smart Money". - Даже такому гиганту, как Airbus, не под силу воевать на трех фронтах. Одним из первых выгоду из ситуации попытался извлечь "Аэрофлот" - здесь заговорили о возможном пересмотре сделки, сокращении заказа на европейские лайнеры и покупке дополнительных Boeing 787. Число самолетов в контракте с Airbus "Аэрофлот" вряд ли изменит, но выбить цены пониже попытается".

источник: РИА "Новости"
11.07.06

"СУХОЙ" ОТВЕТ "БОИНГУ" И КО

Гибель А310 в Иркутске еще раз заострила проблему использования в России лайнеров западного секонд-хэнда. Нам нужен свой современный самолет, не только адаптированный к российским условиям, но и соответствующий мировым стандартам. И он очень скоро, как говорят авиаторы, встанет на крыло.

RRJ (Russian Regional Jet, российский региональный самолет) - одна из крупнейших авиастроительных программ в области гражданской авиации в России, в которой участвуют компания "Сухой", ОКБ им. Яковлева, Авиакомплекс им. Ильюшина. Семейство RRJ представлено шестью моделями: RRJ-60, RRJ-75, RRJ-95 вместимостью соответственно 60, 75 и 95 мест, с обычной и увеличенной дальностью полета. Первый полет согласно графику будет осуществлен уже в сентябре 2007 г., после чего начнутся летные испытания, и в ноябре 2008 г. первый самолет будет поставлен ОАО "Аэрофлот - российские авиалинии" ("Аэрофлот").

По мнению генерального директора ОАО "Аэрофлот - гражданские авиалинии" Валерия Окулова, данному проекту необходимо уделить повышенное внимание не только в силу того, что его называют единственной и последней надеждой российского авиапрома. Главная причина - в отечественных авиаперевозчиках, которые видят свое будущее в успешной реализации данного проекта.

Решение акционеров и совета директоров одного из ведущих авиаперевозчиков страны стало очередным шагом в большой и кропотливой работе по RRJ. Создано семь рабочих групп из специалистов "Аэрофлота" и разработчиков нового авиалайнера. Их задачами являются формирование облика самолета, программ его технического обслуживания и подготовки персонала. Это тот случай, когда эксплуатант на самой ранней стадии вовлечен в разработку продукта, который ему и будет предоставлен.

Мелочей в такой работе нет, особое внимание специалисты уделяют интерьеру салона, эргономике кабины экипажа, тренажеру. От того, насколько все профессионально будет выполнено, зависит конечный результат. Например, первоначально самолет планировался для полетов на дальность более 3.000 км, теперь для маршрутной сети, используемой "Аэрофлотом", реализуется вариант с дальностью полета 2.200 км, так как большинство внутренних перевозок в России выполняется на дальность от 1.000 до 2.500 км.

Важно и то, что разработчик-производитель нацелен на полное удовлетворение требований, запросов и потребностей заказчика-эксплуатанта. Для России это новый элемент в создании авиалайнера.

Генеральный директор АХК "Сухой" Михаил Погосян подчеркивает, что программа развивается

по графику. Завершены работы с поставщиками, согласованы условия поставок агрегатов и систем, что также стало важным этапом в развитии программы. Круг участников проекта пополнился Воронежским авиационным производственным объединением, на котором изготавливаются агрегаты из композиционных материалов. Развернуто изготовление основных деталей и агрегатов российского регионального самолета на ведущих заводах-производителях КНАПО и НАПО.

М. Погосян обратил внимание на довольно интересные детали. Новые технологии, применяемые в изготовлении самолета, оправдывают себя, компания выходит на новый уровень освоения технологических процессов, например, бесстапельной сборки. Есть предпосылки, позволяющие говорить о том, что на базе этих технологий можно развивать сотрудничество и с зарубежными странами. Все это повышает энтузиазм специалистов, участвующих в создании самолета, растет производительность труда.

Разработчики и производители семейства российских региональных самолетов RRJ приняли решение присвоить своим машинам новое оригинальное название - Sukhoi Superjet 100. "Пришло время дать этому самолету новое, понятное рынку название, - сказал на авиасалоне "Фарнборо-2006" (Великобритания) генеральный директор Авиационной холдинговой компании "Сухой" Михаил Погосян. - Новое название должно отличать новый продукт от продуктового ряда военных самолетов. Мы предлагаем своим партнерам самолет, который должен стать новым стандартом качества гражданских самолетов. Я рад представить вам Sukhoi Superjet 100".

Напомним, что в мае состоялась ознакомительная встреча между Европейским авиационным агентством по безопасности (EASA), Авиарегистром МАК и ЗАО "ГСС", положено начало сертификационным работам по RRJ в Европе. Во время этой встречи был представлен сертификационный базис самолета, который впервые в отечественной практике изначально учитывает требования не только российских, но и европейских авиационных властей.

А в середине мая в Рыбинске состоялась встреча между руководством АХК "Сухой", ЗАО "ГСС", НПО "Сатурн" и французской компанией Snecma. Прошло ознакомление с ходом работ по программе создания двигателя SaM146 для RRJ. Работа поистине колоссальная, как и весь проект RRJ. Делается все, чтобы силовая установка соответствовала заявленным требованиям. Отметим, что все установленные сроки выдерживаются скрупулезно, 22 июня двигатель поставлен на испытательный стенд, а 5 июля началось его первое испытание. Изначально силовая установка создавалась с учетом дальнейшей европейской и американской сертификации.

В настоящее время все работы идут строго в соответствии с принятыми графиками для соблюдения ключевых этапов: первый полет лаборатории с двигателем запланирован на февраль 2007 г., поставка

силовой установки для первого полета RRJ - август 2007 г. Сертификация SaM146 пройдет в марте 2008 г., поставка силовой установки для первого серийного самолета - в середине сентября 2008 г.

Существуют проблемы с логистикой двигателя, но они носят организационный характер и связаны с таможенной, ведь на 50% он производится за границей. Как пояснил генеральный директор НПО "Сатурн" Ю. Ласточкин, "при нестандартном решении поставленной задачи это обычные трудности, которые можно решить и преодолеть. Никаких технических проблем по этому проекту нет. Газогенератор, турбина и компрессор низкого давления, разработанные в Научно-производственном объединении, прошли испытания и подтвердили заявленные параметры".

Идет строительство стендовой испытательной базы стоимостью более 70 млн. долл., в настоящее время введен в строй закрытый стенд. Он позволяет выполнять испытания силовых установок мощностью до 25 тонн, проводится его тарировка двигателем CFM56, завоевавшим в мире лидирующие позиции. Завершение строительства открытых стендов обеспечит "обкатку" силовых установок с тягой до 45 тонн. В г. Рыбинске уже практически создан уникальный для Европы испытательный комплекс, состав и технические возможности которого позволят проводить весь спектр сертификационных и приемосдаточных испытаний двигателей SaM146 по российскому, европейскому и американскому стандартам, а также любых других гражданских газотурбинных двигателей. В дальнейшем это позволит проводить испытания российских двигателей, новейших разработок и развивать сотрудничество с западными компаниями в области высоких технологий.

Как видим, проект RRJ содержит в себе "отправные точки", имеющие огромное значение для развития как отечественного авиапрома, так и двигателестроения. Вот почему контракт с "Аэрофлотом" является важным этапом, он переводит проект в стадию полномасштабной реализации для обеспечения поставок стартовому заказчику. И все же не только ведущий авиаперевозчик страны со своими "дочками" ждут RRJ. Его планируют задействовать и другие авиакомпании. АХК "Сухой" развивает проект полномасштабно и для его успешной реализации действует по всем направлениям.

Генеральный директор компании "Гражданские самолеты Сухого" ("ГСС") Виктор Субботин сообщил, что разработана стратегия выхода как на российские, так и на зарубежные авиарынки. Приоритетом номер один является Россия. Ведутся активные переговоры с Трансаэро, Дальавиа и Пулково, и к концу этого года с кем-то из них можно ожидать подписания контракта на поставку самолетов RRJ. В Европе идут переговоры с одним из крупнейших скандинавских авиаперевозчиков - авиакомпанией SAS. Предварительный заказ может составить 22 самолета. Другим кандидатом на закупку российской авиатехники стала крупнейшая французская авиакомпания Air France, также активно участвующая в формировании облика авиалайнера.

Специалисты дают разные оценки перспективам работы "ГСС". По одним из них, объем рынка самолетов семейства RRJ до 2023 г. спрогнозирован в 5.400-5.600 единиц и в денежном выражении составляет

около 100 млрд. долл. По другим, компания произведет около 1.000 таких самолетов. По прогнозам, 35% RRJ может быть продано в Северную Америку, 25 процентов - в Европу, 10 процентов - в Латинскую Америку и 7 - в Россию и Китай, а оставшиеся проценты пока остаются в резерве. Более точные оценки давать рано.

До начала полномасштабной эксплуатации RRJ необходимо будет решить, в частности, такую проблему. Новый авиалайнер предполагается оснастить аэронавигационным оборудованием, позволяющим выполнять посадки по нормам третьей категории Международной организации гражданской авиации (ИКАО) при высоте нижнего края облачности 15 метров и полетной видимости 200 метров. В России к началу запуска самолета в серию будет всего три аэродрома (Шереметьево, Домодедово и Пулково), подготовленных и обеспеченных системами для выполнения таких посадок.

Совет директоров и генеральный директор ОАО "Аэрофлот - гражданские авиалинии" Валерий Окулов считают, что к началу эксплуатации самолета RRJ в 2008 г. необходимо провести модернизацию как минимум 28 российских аэродромов.

Независимые эксперты подтверждают, что аэродромная сеть страны требует капитального ремонта и переоборудования, а необходимость скорейшего решения этих проблем назрела уже давно. Причем речь необходимо вести как о гражданском, так и о военном секторе. Фактически в годы экономического кризиса на аэродромное хозяйство ВВС средства не выделялись, сегодня их состояние находится на критическом уровне эксплуатации. Принимая во внимание все возрастающие требования к использованию авиации как в мирных, так и в военных целях, можно сказать, что действительно пришло время создания и реализации в России национального проекта по развитию авиационно-транспортной инфраструктуры.

Как известно, 70% территории Российской Федерации лишено наземных и водных путей сообщения, при этом наша страна является географически связующим звеном между Европой и Азией. Все это укрепляет позиции нашей державы в системе международных экономических отношений и выводит на первые роли отечественный тандем: авиаперевозчиков и авиастроителей. Он самодостаточен и может удерживать лидирующие позиции в мире, быть выгодным для отечественной экономики при ключевой роли авиационной промышленности. По прогнозам экспертов, ежегодный спрос на авиаперевозки будет увеличиваться значительными темпами - 10-15 процентов в год. При этом основное увеличение российского пассажиропотока специалисты прогнозируют на внутренних авиалиниях. Для региональных маршрутов требуется обновление авиапарка страны. АХК "Сухой", что называется, оказалась в нужное время в нужном месте. Значит, крыльям у регионов быть.

Юрий АВДЕЕВ

источник: газета "Красная звезда"
19.07.06

У ШТУРВАЛА "САЛЮТА"

Вице-премьер РФ – министр обороны, председатель Военно-промышленной комиссии Сергей Иванов посетил одно из ведущих предприятий российского авиапрома ММПП "Салют".

По цехам завода его сопровождал генеральный директор Юрий Елисеев, который проработал на "Салюте" более трех десятилетий. Волновался ли он при этом? Наверное, да, ведь пояснения приходилось давать одному из руководителей государства, главе военного ведомства, который впервые посетил трудовой коллектив. Но волнение прошло после первых же минут общения, и нам, журналистам, это было хорошо видно. Диалог вели два высокоподготовленных специалиста в своей области. Министр обороны получил полное представление о потенциале предприятия и его роли в выполнении госзаказа в интересах ВВС России. Не случайно, подводя итоги визита, Сергей Иванов дал высокую оценку предприятию, отметив, что оно "твердо стоит на ногах". И в этом немалая заслуга генерального директора ММПП "Салют" Юрия Елисеева – действительного члена Российской инженерной академии, почетного авиастроителя, лауреата премии Правительства РФ за разработку и создание новой техники.

ТА ЗАВОДСКАЯ ПРОХОДНАЯ...

Это сегодня, в век "белых воротничков", может показаться странным, если выпускник престижного вуза вдруг устроится... простым рабочим. А тогда, в начале 70-х, такой поступок парня, за плечами которого осталась знаменитая на весь мир "Бауманка" – МВТУ им. Н.Э.Баумана, выглядел вполне понятным.

Потрудившись слесарем спецуправления № 7 треста "Союзмонтажгаз", Юрий приобрел так называемую рабочую закалку, лучше стал разбираться в людях и, что немаловажно, познал цену производительного труда. Затем были два года службы в Вооруженных Силах, еще больше закалившие характер.

Сняв погоны, Юрий Елисеев пришел слесарем механосборочных работ на ММЗ "Салют", с которым в дальнейшем связал всю свою судьбу. Шутка ли: тридцать лет в стенах ставшего родным завода, где знакомо и узнаваемо все – от проходной до последнего закоулка.

Уже через пять лет Юрий Сергеевич, пройдя последовательно рабочие ступени, становится начальником цеха № 12. Затем "прошел обкатку" в цехах № 16, 18, 38, пока не был назначен заместителем главного инженера по механизации и автоматизации. Другими словами, он досконально изучал специфику производства на многих направлениях, как губка, впитывал новые знания, которые и множил на опыт и талант руководителя. В 1994 году Елисеев стал техническим директором завода, а с 1997 г. – генеральным директором ФГУП "ММПП "Салют".

ЧЕРЕЗ РЫНОЧНЫЕ ТЕРНИИ

А теперь самое время уйти от биографических вех и заглянуть в совсем недалекое прошлое. 90-е стали

черными годами для отечественной "оборонки". Жесточайший экономический кризис в первую очередь ударил по тем организациям ОПК, которые были завязаны на гособоронзаказ. Елисеев возглавил предприятие, находившееся в критическом состоянии. Проще всего было все списать на развал Союза, происки рыночных реформаторов и т.д. Но как смотреть в глаза тем, с кем проработал не один год в цехах? Рабочим-то семьи надо кормить.

Вот когда Елисеев сполна реализовал себя как руководитель новой формации. Он-таки добился, чтобы родной "Салют" занял лидирующие позиции среди крупнейших российских предприятий.

Достаточно сказать, что объем реализации в 2005 г. составил 13,4 млрд. руб., а средняя заработная плата сегодня на предприятии – 18 тысяч. Кстати, когда министр обороны Сергей Иванов узнал, сколько получают заводчане, у него невольно вырвалось: "Я бы не возражал, если бы у нас все контрактники получали столько". А потом добавил: "В этом, конечно, большая заслуга менеджмента и руководителя предприятия Юрия Сергеевича Елисеева".

Ныне ММПП "Салют" выпускает военную и гражданскую продукцию в соотношении 70/30. Еще 4 года назад этот показатель составлял 90/10. В идеале, конечно, пятьдесят на пятьдесят – так, по крайней мере, принято в развитых странах, потому что именно эти пропорции позволяют предприятию гибко реагировать на изменения рынка. И к этому "Салют" стремится.

ПРИОРИТЕТ ПРОРЫВНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

Что сегодня входит в орбиту производственной деятельности "Салюта"? Это создание, изготовление, сервисное обслуживание и ремонт двигателя АЛ-31ф для самолетов семейства "Су"; АИ-222 для Як-130; ремонт Р-15Б-300 для МиГ-25; изготовление двигателей Д-436 для самолетов Бе-200, Ан-148 и Ту-334. Немало делают на "Салюте" и для народного хозяйства: изготавливают индустриальные промышленные энергетические и газоперекачивающие установки ГТУ-20С, ГПА-10, ГТЭ-60С и другие.

Как известно, велика роль личности не только в истории. Те предприятия, которые "съедали" прибыль, не потратив ни копейки на развитие производства, сегодня давно "на боку". На "Салюте" картина диаметрально противоположная. Здесь много внимания благодаря усилиям гендиректора уделяется техническому перевооружению. За последние годы 80% станочного парка предприятия обновлено. На этом особый акцент сделал министр обороны РФ, подводя итоги посещения "Салюта". "Прямо скажу, – отметил Сергей Иванов, – у нас мало таких предприятий, которые до 80% доводят уровень технического перевооружения".

В течение последних 5 лет на "Салюте" проведена серьезная перестройка, созданы конструкторские бюро перспективных разработок авиадвигателей, промышленных газотурбинных установок и автоматики. За счет собственных средств значительно обновлен парк технологического оборудования (износ активной части

основных фондов снизился с 67 до 40%), что позволило выполнить техническое задание Министерства обороны РФ и создать модернизированный двигатель АЛ-31ФМ1 с увеличенной на 1 тонну тягой по отношению к серийному образцу. В прошлом году здесь успешно завершён первый этап государственных летных испытаний этого двигателя на самолёте Су-27, который уже в этом году будет передан на вооружение ВВС страны.

По заданию военного ведомства здесь также в короткие сроки разработан, освоен в производстве и с 2005 г. начал поставляться Минобороны РФ новый двигатель АИ-222-25 для учебно-боевых самолётов Як-130. В 2005 г. прошло стендовые испытания на 700 часов сопло с отклоняемым вектором тяги. В 2004 г. разработан, изготовлен и испытан трехступенчатый компрессор низкого давления блисковой конструкции - модуль для будущего двигателя 5-го поколения.

Гендиректор "Салюта" одним из первых в авиапромышленности выдвинул и реализовал идею создания на производственном предприятии более десяти научно-исследовательских центров и лабораторий по разработке и внедрению уникальных технологий. В 2005 г. разработана полностью цифровая система управления двигателем САУ-235, что позволило в 5 раз повысить надёжность двигателя и более чем в 2,5 раза снизить трудоёмкость технического обслуживания. В 2006 г. внедрено уникальное для России оборудование по газостатической обработке под давлением отливок рабочих лопаток турбины авиадвигателей. Реализуемая на этом оборудовании технология позволяет на 20% улучшить механические свойства лопаток и увеличить их ресурс до 2.000 часов и выше. В активе "Салюта" и его гендиректора - разработка и внедрение новой экологически чистой технологии по производству и серийному выпуску авиационных графитов, производство которых к 2000 г. в стране было утрачено. И, безусловно, к личной заслуге Юрия Сергеевича следует отнести присвоение предприятию статуса Федерального научно-производственного центра (ФНПЦ) - единственного в отечественном авиапроме. Буквально в этом году этот высокий статус был в очередной раз подтвержден.

ВМЕСТЕ – МЫ СИЛА!

Умение анализировать перспективы развития рынка позволило Юрию Елисееву выступить инициатором создания интегрированной структуры, в которую в настоящее время входят МКБ "Горизонт", МКБ "Гранит", АООТ "НИИД", Гаврилов-Ямский и Воскресенский машиностроительные заводы, ОАР "Агрегат" (г. Сим), заводы "Топаз" (г. Кишинев) и "Прибор" (г. Бендеры). Интеграция дала возможность всем предприятиям интегрированной структуры работать по замкнутому циклу, начиная с научных исследований и заканчивая утилизацией выработавшей ресурс продукции, вовлечь в сферу производства более 20 тысяч специалистов.

И ещё об одном качестве Юрия Сергеевича нельзя не сказать. Являясь доктором технических наук, профессором, он постоянно заботится о росте кадрового потенциала предприятия. Вдумайтесь в эти цифры: в коллективе работают 14 докторов технических наук, 122 кандидата наук и более 150 аспирантов. Не каждое научное заведение России может блеснуть такими показателями. А здесь трудовой коллектив! И ещё: более половины работающих имеют высшее и среднее

профессиональное образование. Так и хочется повторить слова министра обороны: вот бы в армии так же!

С ВЕРОЙ В ЛЮДЕЙ

Теперь о социальной ответственности бизнеса - теме актуальной и злободневной для рыночной России. С 2000 г. на "Салюте" создано более 5 тыс. рабочих мест, в том числе около 600 мест для инвалидов и подростков, что позволяет на 100 - 130 чел. перевыполнять квоту, установленную для предприятия Законом "О квотировании рабочих мест". Благодаря настойчивости генерального директора на предприятии активно развивается не только производственный потенциал, но и социально-бытовая сфера: работают оздоровительные лагеря в Подмоскowie и на Черном море, санаторий-профилакторий, медсанчасть, детские сады, дом культуры, спорткомплекс.

Если рабочий человек чувствует свою социальную защищённость, он будет заинтересован в конечном результате труда - и своего, и предприятия в целом. А это значит, что у ММП "Салют" есть будущее. Будущее, достойное страны, которая черпает силу в таких предприятиях, как "Салют", в людях высокого творческого полета.

ОТ РЕДАКЦИИ

Сегодня генеральному директору ММП "Салют" Юрию Сергеевичу Елисееву исполняется 55 лет. Краснозвездовцы присоединяются к многочисленным поздравлениям в адрес юбиляра и желают ему новых успехов в деле укрепления оборонного и экономического могущества нашего Отечества.

Главнокомандующий Военно-воздушными силами генерал армии В.С. Михайлов:

Уважаемый Юрий Сергеевич!

В этот знаменательный для Вас день примите самые искренние и сердечные поздравления от Главного командования Военно-воздушных сил и от себя лично с юбилейной датой.

Главное командование Военно-воздушных сил благодарит Вас за ту огромную работу, которую Вы ведете на благо Отечества.

Под Вашим руководством ФГУП "Московское машиностроительное производственное предприятие" - "Салют" стало одним из сильнейших и головных предприятий ОПК, способным обеспечивать выполнение Государственной программы вооружений на 2007 - 2015 гг. в Военно-воздушных силах по всем ее направлениям: ремонту, модернизации, поставкам новейшей техники и разработке перспективных изделий.

Ваши энергия и высокая ответственность позволили осуществить многие конструкторские и технологические работы по модернизации базовой модели двигателя АЛ-31Ф на ФГУП "ММП "Салют" в кратчайшие сроки. В результате Военно-воздушные силы получили усовершенствованный двигатель для самолётов нового поколения.

Вы встречаете свой юбилей достойными позициями в оборонно-промышленном комплексе, эффективной работой, долгосрочными планами и проектами, которые начинают реализовываться уже сегодня.

Искренне желаем Вам, дорогой Юрий Сергеевич, крепкого здоровья, большого личного счастья, а также успехов в Вашей многогранной деятельности.

Директор Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству М.А. Дмитриев:

Уважаемый Юрий Сергеевич!

От имени коллектива Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству и от себя лично сердечно поздравляю Вас с юбилеем!

Благодаря Вам тесное и плодотворное взаимодействие на всех этапах нашей совместной работы позволяло решать непростые задачи в области развития внешнеэкономической деятельности.

Пройдя большой трудовой путь от слесаря до генерального директора, Вы проявили себя как прекрасный организатор, энергичный и целеустремленный руководитель, умеющий вдохновить людей на новые дела и свершения. Главной оценкой Вашего труда является заслуженный Вами авторитет среди профессионалов - руководителей и специалистов авиационной отрасли, всех людей, которые Вас окружали и окружают.

Возглавляемому Вами предприятию было оказано высокое доверие - осуществлять самостоятельную внешнеэкономическую деятельность в отношении продукции военного назначения. Можно с уверенностью сказать, что доверие было оправдано. За четыре года, истекшие с этого момента, объем работы Вашего предприятия за рубежом увеличился многократно. ФГУП "ММПП "Салют" стал одним из лидеров среди компаний - спецэкспортеров. При этом Вы в полной мере раскрылись как руководитель, способный к комплексному решению проблем международного военно-технического сотрудничества. Сегодня во многом благодаря Вашему профессионализму, трудолюбию и ответственному отношению к делу продолжает наращиваться потенциал двигателестроения нашей страны, внедряются современные технологии, что в свою очередь способствует дальнейшему развитию военно-технического сотрудничества России с зарубежными странами.

Желаю Вам сохранить такую же энергию и деловую активность, бодрость духа и жизнерадостный настрой.

**Генеральный директор АХК "Сухой"
М.А. Погосян:**

Уважаемый Юрий Сергеевич!

От имени коллектива Компании "Сухой" и от себя лично поздравляю Вас с 55-летним юбилеем!

На протяжении 10 лет Вы проявляете себя как авторитетный руководитель широко известного предприятия авиационного двигателестроения - ФГУП "ММПП "Салют". Присущие Вам редкие личные качества: огромная энергия, дар предвидения, требовательность к себе и подчиненным, умение организовать производственный процесс и добиваться конкретных результатов - снискали Вам глубокое уважение среди руководителей и специалистов авиационной отрасли.

Под Вашим руководством на предприятии успешно реализуется программа модернизации двигателя АЛ-31ФМ1 для самолетов семейства "Су". Уже много идей воплощено в жизнь, предприятие создало необходимый задел для производства двигателей следующего поколения, и это во многом благодаря Вашим усилиям.

Я глубоко удовлетворен тесным и плодотворным сотрудничеством с Вашей фирмой, которое на всех этапах нашей совместной работы позволяло решать сложные научно-технические задачи по созданию самой современной авиационной техники мирового уровня. От своего имени и от имени всего коллектива Компа-

нии "Сухой" желаю Вам, уважаемый Юрий Сергеевич, крепкого здоровья, личного благополучия, дальнейших творческих успехов в нашей совместной деятельности на благо России.

Генеральный директор ФГУП "Центральный институт авиационного моторостроения им. П.И. Баранова" В.А. Скибин:

Уважаемый Юрий Сергеевич!

От имени Центрального института авиационного моторостроения и от себя лично сердечно поздравляю Вас с 55-летним юбилеем!

Наши фирмы связывают давние и плодотворные отношения, которые помогают нам постоянно совершенствоваться и расширять технологические возможности, разрабатывать и осваивать новые образцы наукоемкой продукции, технически и структурно развиваться. Благодаря многолетнему сотрудничеству много идей воплощено в жизнь, создан необходимый задел для производства двигателя 5-го поколения.

Под Вашим руководством в течение последних 5 лет на ФГУП "ММПП "Салют" проведена серьезная перестройка предприятия, внутри которого созданы конструкторские бюро перспективных разработок авиадвигателей, промышленных газотурбинных установок, проведена глубокая модернизация технологической базы предприятия.

Сегодня возглавляемое Вами ФГУП "ММПП "Салют" - одно из ведущих предприятий российского двигателестроения по разработке, производству, модернизации, сервисному обслуживанию и утилизации газотурбинных двигателей, и это во многом благодаря Вашим знаниям, энергии и организаторским способностям.

Хочу от всей души пожелать Вам здоровья, благополучия, дальнейших успехов и процветания ФГУП "ММПП "Салют".

**Президент, генеральный директор Ассоциации "Союз авиационного двигателестроения"
В. М. Чуйко:**

Уважаемый Юрий Сергеевич!

Мне особенно приятно поздравить Вас с днем рождения - двумя пятёрками. Ваша высокая компетентность олицетворяет блестящий организаторский талант, принципиальность, контактность, стремление всегда бороться за правду находят глубокое уважение и понимание у Ваших коллег.

Главным для Вас всегда являлось дело отечественного авиастроения, которому Вы служите, заботясь о развитии высококлассного коллектива талантливых работников "Салюта".

Спасибо Вам, как члену правления Ассоциации "Союз авиационного двигателестроения", за неутомимую, постоянную поддержку деятельности нашей ассоциации. Новых творческих успехов, счастья, крепкого здоровья Вам - одной из самых ярких звезд отечественного и мирового двигателестроения.

Анатолий АНТИПОВ

*источник: газета "Красная звезда"
28.07.06*

РОССИЙСКОЕ УЧАСТИЕ В СОЗДАНИИ САМОЛЕТОВ BOEING И AIRBUS РАСТЕТ

Российское участие в создании новых самолетов Boeing и Airbus растет, заявляют представители обеих компаний.

Президент Boeing по России и СНГ Сергей Кравченко заявил в интервью РИА Новости на авиасалоне в Фарнборо, что создаваемый сейчас самолет Boeing 787 Dreamliner почти с полным правом может называться "российским". "Первым это сказал генеральный менеджер Boeing 787 Майкл Бэр, когда он проводил road show этого самолета в Москве", - напомнил Кравченко, указав, что для этого были три главные причины.

"Первая причина - это российский титан. На самолете Boeing 787 20% всего взлетного веса - это титановые конструкции. Большинство этих конструкций будет производиться российским предприятием ВСМПО-Ависма. Это наш стратегический партнер в области титана, и мы с этим предприятием сейчас создаем совместное предприятие в области титановых технологий", - пояснил представитель Boeing.

В рамках работы авиасалона 19 июля Boeing и российский авиахолдинг Сухой в лице Комсомольского-на-Амуре производственного объединения (КнаАПО) подписали меморандум о взаимопонимании в отношении пилотной программы по механообработке изделий из титана. Меморандум предусматривает проведение специалистами Boeing оценки соответствия технологических стандартов российского предприятия стандартам Boeing. После этого планируется заключение крупного контракта на поставки.

По словам Кравченко, на дальневосточном заводе планируется проводить обработку деталей, которые будут изготавливаться в России (в частности, на Верхне-Салдинском металлургическом производственном объединении, ВСМПО), а также других деталей, произведенных вне России, которые могут поступать в КнаАПО для механообработки.

Кравченко отметил, что КнаАПО логистически расположен очень удобно - между Уралом, где находится ВСМПО, и западным побережьем США и Японии, где расположены основные предприятия Boeing, использующие много титана при производстве самолетов.

"Вторая причина - это российские инженеры, - указал президент Boeing по России и СНГ. - В московском конструкторском центре (МКЦ) Boeing работает более 1200 человек. Это те инженеры, которые, оставаясь сотрудниками компаний Сухой, Ильюшин, Progress Tech и других, работают с нами по контрактам. Из этих 1200 человек примерно половина работает над созданием Boeing 787". По оценкам Boeing, примерно треть инженерных проектов по самолету Boeing 787 выполнено специалистами МКЦ, а уровень участия в разработке других типов самолетов Boeing колеблется от 30 до 40%. В качестве третьей причины Кравченко назвал тот факт, что Boeing 787 может летать из любой точки мира в любую точку мира. "Этот самолет будет очень востребован на маршрутах, которые проходят над территорией Российской Федерации и соединяют Америку, Азию и Европу - иногда их называют трансполярные или кросс-полярные маршруты", - подчеркнул он.

Говоря о сотрудничестве с российским авиахолдингом Сухой, Сергей Кравченко отметил, что оно дает Boeing "совершенно уникальный опыт сотрудничества с российской авиационной промышленностью в области создания нового продукта, опыт работы в качестве консультанта и поставщика опыта, а не лидера в создании нового самолета". "Будут проекты, в которых, например, как с ВСМПО, российская промышленность будет выступать поставщиком Boeing, а будут такие проекты, как Сухой-100, в которых Boeing будет выступать фактическим поставщиком для России. И это очень здорово, потому что это говорит о том, что это улица с двусторонним движением", - указал представитель Boeing. Авиасалон "Фарнборо Интернэшнл 2006" был выбран для объявления планов по корректировке проекта создания пассажирского самолета A350 европейским концерном Airbus. Это было сделано в том числе и потому, что Airbus получил на этот тип лайнеров заказов почти в четыре раза меньше, чем его главный конкурент Boeing на свой 787 Dreamliner.

По словам нового главы Airbus Кристиана Штрайфа, будут пересмотрены все аспекты нового пассажирского самолета - от состава материалов до дизайна салона. "Ввод в эксплуатацию всего семейства новых аэробусов ожидается в 2012 году. В настоящий момент уже 14 авиакомпаний мира заказали для своего авиапарка 182 самолета семейства A-350. Новые аэробусы будут способны покрывать расстояние до 15 тысяч 800 километров, высокой экономичностью и уровнем комфорта", - сообщил в интервью РИА Новости официальный представитель компании Airbus в России Александр Бочаров. По его словам, российские специалисты и предприятия авиапрома, как ожидается, примут участие в проектировании и производстве новейшего семейства дальнемагистральных широкофюзеляжных самолетов A-350 XWB.

"В новейшем семействе самолетов A-350 XWB найдут широкое применение российские титановые сплавы. Кроме того, как ожидается, в проектировании и производстве всей линейки этих машин - от 270-местного A-350-800 до 350-местного A-350-1000 - примут участие российские специалисты и предприятия авиационной промышленности", - сказал он.

Однако Boeing усматривает в данных планах Airbus дополнительный стимул к поставкам новых самолетов Boeing 787 на российский рынок. "Тот факт, что Airbus объявил о создании нового самолета, который будет большей вместимости, фактически оставляет Boeing уникальную возможность предлагать российским авиакомпаниям самолеты вместимостью от 200 до 260-275 пассажиров, которые очень востребованы там", - указал президент Boeing по России и СНГ Сергей Кравченко. По его мнению, это выгодно для Boeing, поскольку российским авиакомпаниям, и прежде всего Аэрофлоту, не нужны самолеты вместимостью больше 275 пассажиров. "Я уж не говорю о том, что новые самолеты Boeing выйдут на рынок на 3-4 года раньше", - добавил Кравченко.

*источник: РИА "Новости"
21.07.06*

КОМПАНИИ BOEING ИСПОЛНЯЕТСЯ 90 ЛЕТ

Девяносто лет тому назад, а именно 15 июля 1916 года, Уильям Боинг (1881-1956) официально зарегистрировал свою самолетостроительную компанию под именем Pacific Aero Products. Годом позже она сменила название на Boeing Airplane, первое слово которого и до сих пор красуется более чем на половине авиалайнеров мира.

В начале прошлого века авиация относилась, как теперь говорят, к "экстремальному виду спорта". Не остался в стороне и Уильям Боинг, который свой первый полет совершил 4 июля 1915 года. Но самолет был настолько маленький, что место (кресло) пассажира было только на крыле. Потом Уильям учился на пилота в лос-анджелесской в школе Гленна Мартина, у которого и купил летающую лодку. Вместе с другом - лейтенантом морского флота Конрадом Вестервельтом - Боинг занимался ее ремонтом, а потом уже начал строить на ее основе собственную. Техническим руководителем выступил инженер Цу Вонг. Все первые самолеты собирались на принадлежавшей Боингу двухэтажной деревянной лодочной верфи под названием "Красный амбар" на реке Дьюмиш (сегодня ее фотографии можно видеть в офисах фирмы и в авиационном музее в Сиэтле).

В начале 1916 года было построено еще 2 гидроплана, названные серией B&W (инициалы создателей), а самолеты получили имена собственные - Bluebill и Mallard. 125-сильный двигатель Hall-Scott A5 позволял им летать с крейсерской скоростью 109 км/ч на дальность до 500 км. Их удалось продать лишь в 1919 году почтовой службе Новой Зеландии по \$3750 за каждый.

Когда США вступили в Первую Мировую войну, Боинг предпринял нестандартный шаг. Заказав в типографии листовки, призывающие к военной готовности, он разбросал их со своего самолета над Сиэтлом. Случай получил известность, и командование Тихоокеанского флота решило поощрить Боинга, выдав ему заказ на 53 самолета "Модель Си" для военно-морских сил и на три - для армии. Самолеты использовались как учебно-тренировочные.

Первые послевоенные заказы от военных поступили в начале 20-х годов, и к 1925 году Boeing построил для американской армии и флота больше 200 самолетов.

В 1919 году Уильям Боинг перевез из Ванкувера в Сиэтл первую в истории США авиапочту из 60 писем, и служба U.S. Post Office официально объявила о предоставлении нового вида услуг, начав доставку авиапочты между крупными городами США.

Для этого ведомства Боинг построил почтовый самолет "Модель 40А" (он выиграл конкурс на новую машину для обслуживания линии Сан-Франциско - Чикаго). Он поднялся в воздух 20 мая 1927 г., и всего их было построено 25 штук. Кроме того, Уильям Боинг выиграл и тендер на обслуживание этой линии и создал дочернюю компанию Boeing Air Transport Corporation, которая за первый же год работы перевезла около 2000 человек.

В начале 1930-х Boeing Airplane & Transport Corporation создает несколько конструкций высокоскоростных самолетов. Среди них почтово-пассажирский моноплан "Model 200 Monomai". Работы по самолету, а это был свободносущий моноплан с нижним расположением крыла и цельнометаллической конструкции, начались в 1929 г., а принят он был в эксплуатацию в июле 1931 г.

Не прекращались работы Боинга и в области военной авиации. В эти годы создаются первый в США цельнометаллический истребитель-моноплан P-26 Peashooter и бомбардировщик B-9. Первый поднялся в воздух в 1934 г. Он имел неубирающееся шасси, скорость 377 км/час, 1 или 2 крупнокалиберных пулемета. Бомбардировщик B-9, за основу которого был взят "Model 200 Monomai", на вооружение принят не был, хотя на начало 30-х годов в своей скорости обгонял даже истребители.

Основные трудности компании пришлось на годы "Нового курса" Франклина Рузвельта - он провозгласил одной из основных своих целей борьбу с монополиями. Антимонопольное законодательство 1934 года запрещало, в частности, авиастроительным компаниям одновременно быть владельцами транспортных и почтовых компаний.

В результате Boeing Airplane & Transport Corporation разделился на три части: United Air Lines (авиаперевозки), United Aircraft и Boeing Aircraft Company (строительство самолетов, соответственно, на Восточном и на Западном побережье США). Уильям Боинг на всё плюнул и занялся разведением лошадей. Президентом был избран его ближайший помощник Клейр Эгдтведт, который предложил долгосрочную стратегию компании: параллельное строительство тяжелых бомбардировщиков и больших пассажирских авиалайнеров, которые в основном представляли собой модификации военных машин. Так бомбардировщик B-17 "Летающая крепость" стал основой для авиалайнера Stratoliner, который вместе с трансатлантическим гидропланом "Clipper" - 74 пассажира в четырех отдельных салонах (Model 314) - завоевал гражданские авиатрассы в предвоенный период.

В годы Второй Мировой Boeing - основной поставщик тяжелых бомбардировщиков, конкурсы на создание которых фирма выиграла еще до войны. Это B-17 "Летающая крепость", которых было построено почти 13 тыс. штук, и B-29 "Суперкрепость" - построено 4000 (точной копией его стал наш Ту-4).

В первое послевоенное десятилетие, когда поток армейских заказов снова оскудел, на основе четырехмоторного военно-транспортного C-97 был создан комфортабельный трансатлантический авиалайнер Stratocruiser (построено 55 машин на 55-112 пассажиров в зависимости от варианта компоновки кабины). Из бомбардировщиков компания в 50-е годы строит реактивные B-47 и B-52. В августе 1952 г. она сделала очень рискованный шаг, затратив \$16 млн. на постройку опытного экземпляра полностью нового пассажирского самолета с турбореактивными двигателями, названного "Модель 367-80". За основу его был взят бомбардировщик B-47 "Стратоджет" (Stratojet). Буду-

ший В-707 впервые поднялся в воздух 15 июля 1954 г. Но для фирмы, чтобы окупить затраты на его производство, необходимо было получить заказ от военных на модификацию его как самолета-заправщика.

Самолет ВВС США понравился, и они выдали заказ на 29 самолетов-заправщиков/транспортных самолетов под индексом KC-135A. Первый гражданский контракт поступил от авиакомпании "Пан Америкен" на 6 бортов "Модель 707-120". И уже в августе следующего года В-707 поступил в эксплуатацию. Серийный выпуск этого самолета, во многом определившего развитие гражданской авиации на многие годы, продолжался до 1990 г. и всего было построено 999 машин, включая военные варианты.

Проиграв тендер, объявленный в 1963 г. ВВС на создание тяжелого транспортного самолета, компания на его основе спроектировала пассажирский двухпалубный трансконтинентальный В-747. Опять же первым заказчиком стала "Пан Америкен". Первый полет "Jumbo jet" состоялся 9 февраля 1969г. Следует отметить, что В-747 выпускается и в настоящее время.

Все запущенные в серию последующие модели имели большой успех. Так было произведено более 5000 штук В-737 различных модификаций. Суммарный портфель заказов на начало текущего года на пассажирские лайнеры всех моделей и модификаций превысил отметку в 1000. Сейчас полным ходом идет разработка В-787 Dreamliner, который должен поступить в эксплуатацию в 2008 г.

В заключение отметим, что с поглощением McDonnell Douglas компания Boeing стала единственным в Западном полушарии производителем магистральных авиалайнеров. Что касается его деятельности в военной сфере, чем занимается Integrated Defense Systems, то это отдельная большая тема.

Андрей БАРАНОВСКИЙ

*источник: AVIAPORT.RU
12.07.06*

РОССИЙСКИЕ МИ-17 ПРИЗЕМЛЯТСЯ В ИНДИИ

До конца года Индия намерена подписать контракт на закупку у России 80 военно-транспортных вертолетов Ми-17 на \$400-500 млн. Окончательные параметры и сроки заключения сделки зависят от переговоров по ответной закупке Россией индийских легких вертолетов Dhruv. Индия настаивает на поставке 20 вертолетов общей стоимостью \$120 млн. Однако отраслевые эксперты не видят, кто бы мог стать в России конечным покупателем Dhruv.

О планах Индии по покупке в России крупной партии вертолетов Ми-17 в интервью журналу "Экспорт вооружений" заявил главнокомандующий ВВС Индии Шашиндра Пал Тьяги (интервью опубликовано сегодня). "Мы собираемся заказать 80 вертолетов", - уточнил главноком. Как рассказали источники в авиапроме, подписание контракта намечено на конец 2006 года, первая партия вертолетов должна быть передана заказчику в 2007 году. Стоимость вертолета Ми-17 - около \$5 млн, так что общая стоимость контракта составит \$400-500 млн в зависимости от комплектации машин.

Крупнейшую партию Ми-17 в Индию в 2000-2001 гг. на \$170 млн поставило ОАО "Казанский вертолетный завод" (КВЗ). Машины были модернизированы для работы в высокогорных районах Гималаев. В 2003-2004 гг. Индия получила еще шесть Ми-17 для использования в подразделениях по охране границы в штате Джамму и Кашмир. Всего же в Индию было поставлено более 400 вертолетов марки "Ми", в эксплуатации на сегодня осталось около 300 машин, в основном это Ми-8 и Ми-17.

В России серийно Ми-17 выпускаются на КВЗ и Улан-Удэнском авиационном заводе. Оба предприятия входят в вертолетостроительный холдинг, создан-

ный "Оборонпром", дочерним предприятием ФГУП "Рособоронэкспорт". В "Оборонпроме" вчера не стали комментировать перспективы распределения индийского заказа между заводами, отметив, что "пока не согласованы все детали контракта, об исполнителе говорить рано".

По данным Ъ, "Рособоронэкспорт" предполагал завершить переговоры по новому контракту на Ми-17 еще в 2005 г. Однако Индия настаивает, чтобы одновременно Россия купила индийские легкие вертолеты Dhruv (грузоподъемность 1,5 т), выпускаемые HAL. С 1998 г. Dhruv серийно поставляется в армию и береговую охрану Индии. В гражданском варианте он рассчитан на перевозку 14 пассажиров (6 пассажиров в VIP-варианте). "Принципиально решение о закупке Dhruv на уровне российско-индийской межправительственной комиссии по военно-техническому сотрудничеству принято, но вопрос до конца не согласован, пояснил источник Ъ в правительстве. - Для российских ВВС этот вертолет не планируется закупать, если только для гражданских заказчиков".

Индия предлагает России 20 Dhruv. "В таком количестве эти вертолеты будет сложно пристроить - разве что их мог бы взять "Газпром", - полагает эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко. В "Газпроме", однако, в этом сомневаются. "Наша головная компания не будет покупать индийские вертолеты, - заявили в "Газпромавиа". - Нас вполне устраивают по соотношению цены и качества российские машины". Отметим, что Dhruv стоят довольно дорого (\$6 млн - одна машина), а система сервиса для них в России отсутствует, так что вероятность найти покупателей на 20 вертолетов на рынке невелика.

*Александра ГРИЦКОВА
Константин ЛАНТРАТОВ*

*источник: газета "Коммерсантъ"
11.07.06*

ДРУЖБА БЕЗ ОБОРОННЫХ КОМПЛЕКСОВ

Партнерство с европейскими производителями не мешает развитию российской военной промышленности.

На международном аэрокосмическом салоне в Фарнборо обнаружилась четкая тенденция: российские оборонные предприятия все более тесно сотрудничают с европейским оборонно-промышленным комплексом, с известными фирмами, выпускающими оружие. Как это скажется на состоянии российской оборонной промышленности? С этим вопросом обозреватель "Времени новостей" Николай Поросков обратился к ключевым фигурам российской делегации в Лондоне.

Михаил Петухов, заместитель директора Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству, глава российской делегации на "Фарнборо-2006":

- Мы благодарны организаторам выставки за предоставленную возможность продемонстрировать российское вооружение и военную технику, а также пообщаться с нашими иностранными партнерами. Значение салона "Фарнборо" в этом регионе сложно переоценить. Здесь лидеры ведущих аэрокосмических корпораций демонстрируют результаты своей работы. Салон неизменно привлекает повышенный интерес ведущих производителей и заказчиков авиационной военной техники и вооружения со всего мира. Россия в этом году представила единую экспозицию на общей площади 1400 кв. метров в двух выставочных павильонах. В работе выставки приняло участие более 60 российских предприятий с 250 наименованиями продукции военного назначения. Уровень организации салона неизменно высок. А потому участие здесь крайне полезно для российского ОПК.

Анатолий Перминов, руководитель Федерального космического агентства:

- "Роскосмос" раньше недооценивал аэрокосмический салон "Фарнборо". В этом году мы впервые представляем ракетно-космическую корпорацию нашей страны. И отныне, я думаю, мы будем работать на "Фарнборо" более активно. Этому способствует и наше сотрудничество с Европейским космическим агентством (ЕКА). Наш главный совместный проект - создание ракетного космического старта на космодроме Куру в Южной Америке. А вообще мы работаем совместно практически по всем направлениям - по ракетам-носителям, космическим аппаратам дистанционного зондирования земли, телекоммуникационным системам различного класса, различным двигательным установкам. И вот в июне на совете ЕКА было принято решение о совместной работе по перспективной транспортной системе. Нет сегодня направления космической отрасли, по которому мы не работали бы с ЕКА.

Эти, говоря современным языком, продвинутые отношения закреплены юридически.

Один из совместных проектов - новый российский пилотируемый корабль "Клипер". Тендер по нему затянулся по многим причинам. Мы рассмотрели три представленных проекта. Наиболее близко к решению поставленной нами задачи подошла ракетно-космическая корпорация "Энергия". Ее проект удовлетворял нас почти по всем пунктам, кроме финансового. Тогда же мы получили предложение от Европейского космического агентства. Естественно, мы не могли проигнорировать мнение 17 входящих в него государств. На сегодняшний день положение таково: конкурс приостановлен и практически признан несостоявшимся. Первый этап создания перспективной пилотируемой системы мы будем осуществлять вместе с европейскими и некоторыми другими государствами. В создавшейся ситуации основную работу возьмет на себя "Энергия", она будет ведущей в этом проекте по разработке на основе новых технических решений пилотируемой системы типа "Союз". Это на первом этапе. На втором этапе будем работать с Европой по "Клиперу". Как самостоятельная система "Клипер" будет выгладеть в зависимости от того, как пойдут работы на первом этапе. Об облике "Клипера" говорить рано. Но могу сказать, что новая перспективная пилотируемая транспортная система будет иметь возможность совершать полеты к Луне, отдельные элементы этой системы можно будет использовать при полетах на другие планеты.

Сергей Чемезов, генеральный директор Федерального государственного унитарного предприятия "Рособоронэкспорт":

- Салон "Фарнборо-2006" наглядно доказал, что российская промышленность сегодня активно сотрудничает с западноевропейскими производителями, в том числе и авиационной техники. Среди них и Европейское космическое агентство, компании BAЕ Systems, Sagem, Boeing. В проекте создания нового самолета Су-35 участвует ряд компаний, которые поставят авионику. Готовится целая цепочка контрактов и соглашений с компанией Boeing по созданию пассажирских самолетов. Возможны и какие-то военные проекты. Практически со всеми производителями авиационной техники мы установили деловые отношения и продолжаем активно развивать их. Со многими из западных предприятий-партнеров подписаны соглашения о модернизации нашей авиационной техники, которая находится на вооружении многих стран мира. Есть соглашения, касающиеся производства новой техники. Совместно с компаниями Sagem и Thales мы создали самолет Су-30МКИ, который активно продается по всему миру. У этого самолета уникальная кабина и авионика, которая пользуется большим спросом на мировом рынке. Есть еще ряд предприятий, с которыми ведутся переговоры на предмет дальнейшего сотрудничества.

Салон показал, что военно-техническое сотрудничество все больше сдвигается в сторону лицензионного производства. Это перспективная область. С каждым годом остается все меньше заказчиков, которые хотели бы купить только готовые изделия. Все ставят вопрос о передаче технологий, о дальнейшем лицензионном производстве у себя самолетов. Но опасений, что, получив лицензию и начав производить самолеты у себя, та или иная страна откажется от российской продукции, нет. Деньги, полученные от продажи лицензий, идут на создание новых, более современных образцов вооружения.

"Рособоронэкспорт" по-прежнему считает, что нам нужно входить в состав совета директоров некоторых предприятий, чтобы контролировать выполнение контрактов. Там, где государство не успевает принять решение по созданию какого-то холдинга, мы делаем это самостоятельно. Например, под управлением Объединенной промышленной корпорации "Оборонпром" создан вертолетный холдинг. Сейчас мы ведем переговоры с бывшими владельцами фирмы "Ависма" и уже в ближайшее время будем владеть более чем контрольным пакетом акций. Через "Ависму" открывается сотрудничество с Boeing. Компания

"Сухой" с Boeing создали совместный инженерный центр, в котором наши инженеры и конструкторы по заданию, в том числе и Boeing, разрабатывают отдельные детали и блоки для гражданских самолетов. "Ависма" же изготавливает детали из титана. Планируется создание совместного предприятия по обработке деталей для потенциальных партнеров. Получит развитие и сама "Ависма" - имеется в виду модернизация производства, приобретение собственной сырьевой базы.

На этом салоне мы представляем широкий спектр тренажеров. У нас создано специальное предприятие, которое занимается продвижением на внешний рынок средств обучения. Мы предлагаем заказчику и готовое изделие, и средства обучения, помогаем создавать технические центры и центры обучения. Хорошо продаются вертолеты. Только в этом году мы подписали контрактов на 600 млн долл. Отечественные вертолетостроительные предприятия будут обеспечены заказами на ближайшие 3-4 года.

Николай ПОРОСКОВ

*источник: газета "Время новостей"
21.07.06*

"МЫ СМОЖЕМ ПРЕДЛОЖИТЬ ЭФФЕКТИВНУЮ ТЕХНИКУ, НУЖНО ТОЛЬКО ПОДОЖДАТЬ"

О том, когда отечественный авиапром сможет предложить российским авиаперевозчикам новые эффективные воздушные суда, рассказал финансовый директор "Ильюшин Финанс Ко" Николай Дадонов.

- Почему сегодня отечественные авиаперевозчики предпочитают обновлять парк за счет подержанных иностранных судов?

- По большому счету, отечественным авиакомпаниям все равно, какие самолеты приобретать - западные или российские. Наши суда очень эффективные, экономичные, рентабельные. И если российским перевозчикам предложить нормальные условия лизинга по приобретению отечественных лайнеров плюс пакет технического обслуживания, они с удовольствием будут покупать наши воздушные суда. Собственно, наша компания и занимается организацией этого технического пакета и решением задач, как его обеспечить. Проблема в другом. Старый запас недоделанных самолетов на отечественных заводах исчерпан, а чтобы заложить создание новых самолетов, нужно время. Мы это время упустили и сейчас пытаемся его восполнить. Предполагается, что новые самолеты мы выпустим через 1, 5-2 года. Пока же период нехватки российских самолетов может заполнить покупка западных воздушных судов. А предпочтений у авиаперевозчиков в отношении российских и иностранных самолетов нет. Им нужна эффективная техника, и через два года мы ее сможем предложить.

- Но авиакомпаниям заявляют, что в эксплуатации западная авиатехника гораздо дешевле, они готовы покупать именно ее, несмотря на высокие таможенные пошлины.

- Видимо, речь идет о подержанных самолетах, сегодня авиаперевозчики, как правило, покупают суда 10, 15, 20 и вплоть до 25-летнего возраста. Так, например, делает авиакомпания "КрасЭйр" - недавно они купили самолеты возрастом 25 лет. Да, это суда действительно дешевле, потому что они просто старые. Но следует понимать, что эти самолеты обходятся гораздо дороже в техническом обслуживании. У некоторых перевозчиков получается так, мы берем старую машину, потому что она дешевая, но постоянно будем вкладывать деньги в ее обслуживание. Это неверно, деньги нужно считать аккуратнее.

- Как вы оцениваете требования российских авиаперевозчиков снизить или аннулировать таможенные пошлины на ввоз иномарок?

- Таможенные пошлины должны быть снижены или аннулированы исключительно на те самолеты, которые не имеют аналогов в России. Это большие тяжелые самолеты, типа Boeing 747. Если российские компании заинтересованы в таких судах, пошлины для них, конечно, нужно снижать, а на остальные модели самолетов в ближайшие пять лет высокие таможенные пошлины должны быть сохранены. Эти пять лет необходимы, чтобы российская авиационная промышленность восстановилась. А пока мы находимся в разных конкурирующих условиях, потому что на западе нормальная работающая авиапромышленность, которая серьезно поддерживается государством и авиаперевозчиками, а у нас авиапромышленность находится в тяжелом состоянии. Эти 15 лет "расправы" ее сильно подорвали. Эти пять лет нам необходимы, чтобы распад авиапромышленности остановить и начать ее развитие.

Татьяна ШУШАКОВА

*источник: газета "Коммерсантъ-Екатеринбург"
04.07.06*

"СУХОЙ" ЗАКОН

Военные авиастроители попытаются завоевать рынок гражданских самолетов.

На международном аэрокосмическом салоне в пригороде Лондона Фарнборо руководство Авиационной холдинговой компании "Сухой" и ее дочерней компании "Гражданские самолеты Сухого" объявили, что давно ожидаемый среднемагистральный самолет, еще не обретя окончательного облика, изменил название. О причинах этой перемены, а также о планах компании обозреватель "Времени новостей" Николай Поросков расспросил в Фарнборо ведущих менеджеров известной российской фирмы.

Михаил Погосян, генеральный директор компании "Сухой":

- В последнее время по RRJ мы заключили серьезные контракты, в первую очередь с "Аэрофлотом". Закончено формирование глобальной производственной кооперации для производства этого самолета, начались стендовые испытания двигателя, началось, наконец, производство самого самолета на 98 мест. Через некоторое время будет готов конечный продукт, и мы покажем рынку готовый самолет. Пришло время дать этому продукту название, поскольку слишком долго российский региональный самолет (RRJ) был всего лишь описанием перспективной разработки.

Переход из стадии проектирования в стадию производства и продаж этого самолета требует присвоения самолету общепринятого названия. В определении названия мы исходили из следующих критериев: в нем должна сохраниться преемственность с достижениями компании "Сухой", оно должно подчеркнуть эволюцию продуктового ряда компании. Название не должно путать потенциального потребителя и отличаться от названия нашей военной техники.

Самолет очень вовремя выходит на рынок. Это лучше всего того, что может предложить авиастроение других стран, работающих в сегменте региональных самолетов. Наша новинка должна стать новым стандартом качества для XXI века и на много лет вперед определить стандарты этого сегмента рынка. Мы ставим задачу привнести в семейство региональных самолетов комфорт магистральных лайнеров и магистральную экономичность региональной компании.

Новое название нашей программы несет и новое направление на традиционном для нас рынке военной техники. Для успеха в самолетостроительном бизнесе необходимо многое, но главное - необходима мечта, стремление построить самолет мечты, который будет признан в своем классе как эталон, как суперсамолет. Я рад представить здесь, в Фарнборо, самолет "Сухой-100 Суперджет".

И проект, и кооперация будут развиваться. Пока базовыми заводами для производства нового лайнера определены Авиационное производственное объеди-

нение в Комсомольске-на-Амуре и Новосибирское производственное объединение. Прозвучавшая на салоне информация о том, что объемы продаж у нас падают, не соответствует действительности. Наоборот, они будут в 2006 году одними из самых высоких за последние годы. В начале этого года мы подписали контракт с Алжиром на поставку военных самолетов, в марте вступил в силу контракт с "Аэрофлотом" на поставку самолетов RRJ, до конца года будет подписан еще целый ряд контрактов, в исполнении которых будут задействованы все заводы.

Виктор Субботин, генеральный директор ОАО "Гражданские самолеты Сухого":

- Слово "супер" в новом названии самолета требует пояснения. В чем суперотличие этого самолета от других? Во-первых, это супертехнологии, которые впервые использовались при проектировании этого самолета, что дает ему определенные преимущества перед другими.

В основе лежит хорошая аэродинамика, которой издавна славится наша фирма. Для самолета разработан новый двигатель с очень конкурентоспособными характеристиками. Передовые технологии использованы и в системе управления, что дало возможность повысить надежность, создать многоступенчатую систему резервирования. Новая конфигурация кабины также делает самолет более конкурентоспособным. Самолет имеет десятипроцентное преимущество перед конкурентами по надежности, экономичности, эксплуатационным расходам. Высокая унификация семейства самолетов достигает 95%: один тип двигателя, одно крыло, одни и те же системы. Отсюда и экономия в обучении обслуживающего персонала.

В нашей программе участвуют европейские фирмы Pover Jet, Thales. Подписано соглашение между "Гражданскими самолетами Сухого" и фирмой Alenia Aeronautica, которое охватывает все сферы создания нового самолета и продвижения его на рынок. Фактически это полное объединение ресурсов двух компаний для успеха одного проекта. Мы намерены создать совместное предприятие (50 на 50), которое будет заниматься западными рынками. Корпорация Finmeccanica намерена участвовать по всем направлениям этого проекта.

Словом, команда солидная, к которой также подходит определение "супер". Бренд "Сухой" - это бренд не только "Гражданских самолетов Сухого", но и всего холдинга. Поэтому самолеты, вероятно, теперь будут называться не Су-27, например, а "Сухой-27", "Сухой-30" и так далее.

Николай ПОРОСКОВ

источник: газета "Время новостей"
24.07.06

ПИОНЕР ИНТЕГРАЦИИ

**Интервью генерального директора
ОАО "Корпорация "Аэрокосмическое
оборудование", сопредседателя
Совета директоров Российского
авиаприборостроительного альянса,
доктора экономических наук Сергея
Бодрунова.**

- Сергей Дмитриевич, с какими проблемами вам больше всего приходилось и приходится сталкиваться?

- Мы все увереннее входим в мировой рынок, где нам противостоят гиганты, имеющие за плечами огромный опыт рыночных отношений, значительные финансовые возможности и опирающиеся на самые передовые технологии. Более того, эти компании в последнее время начинают активно работать на российском рынке и на рынке стран СНГ. Выход один - интеграция с целью концентрации всех ресурсов во имя создания конкурентоспособного и востребованного на рынке продукта. Это значит, надо вкладывать деньги, причем немалые, практически без права на ошибку. С другой стороны, необходимо четко понимать, чего ты хочешь добиться. Российский авиаприборостроительный альянс создавался как базис для формирования объединенной интегрированной структуры. Однако уже в конце 2003 - начале 2004 года начался пересмотр практически всех ранее принятых и утвержденных правительством программ в области авиастроения. Возник некий вакуум ориентиров - старые программы уже не работали, а новых четких задач еще не было. Сейчас ситуация изменилась. Мы получили недавно ориентиры в виде утвержденной минпромэнерго стратегии развития авиапрома. В эти дни президенту должна была быть представлена на утверждение государственная программа развития вооружений (ГПВ) до 2015 года. В конце 2005-го в основном была сверстана и сейчас готовится к утверждению новая редакция целевой программы развития оборонной промышленности.

С созданием военно-промышленной комиссии (ВПК) при правительстве РФ у нас сразу оживились практически все процессы как в области производства, так и в бизнесе. Нам удалось пройти этот период "вакуума" без серьезных осложнений: несмотря на снижение объемов продаж в авиапроме России в 2004-2005 годах, ситуация у нас неплохая. В рейтинге оборонных предприятий России "Аэрокосмическое оборудование" занимает пятое, а в авиапроме - второе место по суммарной выручке (оборонная плюс гражданская продукция) за 2005 год. Мы обошли по этому показателю даже таких гигантов авиапрома, как АХК "Сухой" и РСК "МиГ", но не сумели "обогнать" только набравшую солидные темпы корпорацию "Иркут".

- Вы упомянули о корректировке производственных программ. В чем суть изменений?

- Например, наряду с продолжением работ в истребительной авиации, мы переходим к более активной деятельности по учебно-боевому самолету Як-130, для которого предприятия Российского авиаприборостроительного альянса разработали новый борт. Очень важно, что Як-130 будут закупать российские ВВС, что способствует росту его маркетингового потенциала. Недавно Сергей Иванов подчеркнул, что необходимо принимать у себя на вооружение ту тех-

нику, которую мы продвигаем за рубеж, иначе к ней падает доверие потенциальных заказчиков.

Продолжаются наши работы над радаром "Оса" с фазированной антенной решеткой. Эту РЛС мы предлагаем для оснащения легких боевых самолетов.

Мы реализуем серьезные задачи по диверсификации производства. Сейчас значительные силы корпорации привлечены к решению проблемы создания отечественной импортозамещающей автоэлектроники. Эту тему мы считаем перспективной, и в составе группы "Аэрокосмическое оборудование" создана специальная структура. Активизация в этом секторе связана с тем, что Европа резко ужесточает свои требования к автомобильной технике, и если их не выполнять, то отечественному транспорту путь на запад будет закрыт. Мы сумели вовремя оценить ситуацию и свои реальные возможности. В итоге нами создано около тридцати наименований самых современных приборов, значительной частью которых сейчас оснащаются новейшие КамАЗы и ряд других автомобилей. С КамАЗом мы подписали генеральное соглашение, объем поставок в этом году составит свыше 30 миллионов долларов, а по согласованному графику через 5 лет мы выйдем на уровень ежегодных поставок в объемах примерно 140 млн. долл. Начались поставки и на ПАЗ, УАЗ, ВАЗ. В свете активного вхождения в Россию зарубежных автогигантов, строящих свои заводы с условием выполнения требований по 40-процентной локализации, мы считаем, что очень перспективным является рынок локализации комплектующих для производимых в России иномарок. Мы уверены, что значительный объем приборной части западных машин будет не только изготавливаться, но и разрабатываться в нашей стране, в том числе и специалистами нашей компании. Мы намерены приступить к реструктуризации собственных активов. Скорее всего, мы избавимся от активов, потерявших для нас актуальность и рыночную перспективу, и приобретем то, что отвечает стратегическим интересам, в том числе в области гражданской авиации, автомобилестроения и так далее.

- Каковы перспективы корпорации "Аэрокосмическое оборудование" в плане экспортных поставок?

- Прежде всего, они связаны с продвижением на мировой рынок самолетов Су-27К, Су-30МК, Як-130, вертолетов, вспомогательной техники и оборудования. Большую работу мы ведем в сфере поставки запчастей к ранее поставленной технике российского производства и оказания услуг по сервисному обслуживанию. Отмечу, что головная компания корпорации является одним из трех основных участников программы лицензионного производства Су-30МКИ в Индии и имеет право самостоятельного экспорта в сфере ВТС.

Индийские военные после длительного анализа рынка предложили нам участвовать в создании центра подготовки летчиков на базе тех тренажеров, которые мы создаем для отечественных ВВС. Об этом мы договорились с главнокомандующим ВВС Индии маршалом Ш.П. Тьяги во время его визита в Российский центр авиационного тренажеростроения, созданный Корпорацией с участием АХК "Сухой".

Сергей ПТИЧКИН

*источник: газета "Российская газета"
12.07.06*

НАШИ ВЕРТОЛЕТЫ ОБГОНЯЮТ ВРЕМЯ

Одной из целей приезда в Ростов-на-Дону вице-премьера Правительства России – министра обороны Сергея Иванова было совещание с командованием СКВО, руководством Южного федерального округа и Ростовской области и посещение местного вертолетного завода, на котором прошли и совещание, и встреча с журналистами.

Выступление на пресс-конференции вице-премьер Правительства РФ - министр обороны Сергей Иванов начал с вертолетной тематики, а затем уже ответил на вопросы журналистов.

- Основная цель нынешнего приезда - знакомство с производственным циклом и планом развития Ростовского вертолетного завода, одного из важнейших для России предприятий ВПК, производящего весь основной класс боевых и тяжелых транспортных вертолетов.

"Роствертол" входит в открытое акционерное общество "Оборонпром", созданное примерно 1,5 года назад. Вертолетная техника - важнейший компонент обороны, безопасности и борьбы с терроризмом. Это еще и хороший коммерческий рынок, на котором Россия удерживает значительные позиции. На "Роствертоле" производится основной базовый вертолет Вооруженных Сил России Ми-24. Хороший вертолет, который еще долгие годы будет стоять на вооружении наших ВВС. Завод не стоит на месте и модернизирует эти вертолеты. Вот Ми-24ПН, например. Производится его экспортный вариант - Ми-35.

А самое главное в ходе этого визита - знакомство с совершенно новым вертолетом Ми-28Н. Это ночной вертолет. Он и всепогодный, и круглосуточный... В нем заложены совершенно другие принципы. Жизнеобеспечение, энерговооруженность этой машины находятся на принципиально другом уровне. Она соответствует всем мировым стандартам и на сегодняшний день как боевой вертолет лидирует в своем классе.

Минобороны РФ в прошлом году заключило так называемый длинный контракт с заводом. Согласно государственной программе вооружений Министерство обороны в течение ближайших девяти лет закупит на "Роствертоле" 67 вертолетов Ми-28Н.

Много это или мало? По всем своим боевым, техническим характеристикам один вертолет Ми-28Н заменяет три вертолета Ми-24. По существу, мы повышаем эффективность наших ВВС не на 67 машин, а как минимум в три раза больше. Только в этом, 2006 году Министерство обороны покупает семь таких машин. То есть доля гособоронзаказа на "Роствертоле" стабильно растет.

Помимо боевых вертолетов, завод производит ремонт и модернизацию вертолетов Ми-2 с литерой "А". Этот вертолет нужен как учебный для подготовки вертолетчиков на базе Сызранского училища, поскольку позволяет эффективно расходовать горюче-смазочные материалы, которые, как всем известно, нынче дороги.

Удельный вес гособоронзаказа (без экспорта) "Роствертола", если сюда еще приплюсовать и ремонт тяжелых транспортных вертолетов Ми-26, составляет 27,9%. По сравнению только с прошлым годом доля гособоронзаказа тут увеличилась на треть. Эта цифра подчеркивает внимание государства и Министерства обороны к этому заводу.

Что касается социальных вопросов, то их на совещании также обсуждали. За последний год средняя зарплата на предприятии выросла на 7% и достигла 10.600 руб. Это уже неплохо.

Затем С.Б. Иванов ответил на ряд вопросов.

- Какова судьба вертолета Ка-52? Будет ли он принят на вооружение? И почему в последнее время столь велико внимание к вертолетному производству?

- Многие годы шла активная дискуссия в обществе о том, какой вертолет Вооруженным Силам надо приобретать как основной базовый: Ми-28Н или Ка-52, именуемый "Аллигатором". Полтора года назад решение по этому вопросу принято и пересматриваться не будет. Министерство обороны сделало твердую и окончательную ставку на Ми-28Н, который будет основным базовым боевым вертолетом для наших Вооруженных Сил.

Что касается Ка-52 - это очень хороший вертолет, но очень дорогостоящий. Мы не отказываемся от его приобретения. И в Государственной программе вооружений записано, что Министерство обороны за девять лет приобретет 12 таких машин. Все они приобретаются для решения только специальных задач, в том числе эффективной борьбы с терроризмом. Но повторюсь: базовым, основным вертолетом будет Ми-28Н. И дискуссия по этому вопросу закончена.

Что же касается авиастроения в целом, то ему на самом деле уделяется огромное внимание. Потому что это конкурентоспособная высокотехнологичная отрасль, обеспечивающая развитие множества смежных предприятий, производящих и материалы, и композиты, и авионику, и различные приборы - то, без чего современный самолет или вертолет, гражданский или военный, не поднимется в воздух. Эта отрасль - одна из тех, что поможет России диверсифицировать свою экономику и не зависеть от продажи нефти и газа.

У нас в рамках ВПК уже выделено авиационное направление, которое возглавляет Александр Петрович Бобрышев. Он создал на своем новосибирском авиационном предприятии уникальный самолет Су-34, который мы начали закупать. Вот поэтому последние месяцы я действительно во время поездок по стране уделяю внимание всему авиационному комплексу. Начиная от маленького вертолета Ми-2 и кончая межконтинентальным стратегическим бомбардировщиком Ту-160. Здесь все важно и неразрывно связано.

Вертолетная техника - это отдельная важнейшая ниша. Без современных боевых вертолетов мы не сможем эффективно противодействовать терроризму. Присутствующий здесь командующий войсками Северо-Кавказского военного округа генерал армии Александр Иванович Баранов прежде всего заинтересован в том, чтобы у него на вооружении как можно быстрее появились и Ми-28Н и вся гамма

вертолетной техники, которая позволит личному составу округа еще более эффективно противодействовать терроризму и надежно охранять наши южные границы.

- Как будут решаться проблемы оборонного комплекса в Южном регионе?

- Я присутствовал на заседании правительства, где губернатор Ростовской области Владимир Федорович Чуб докладывал о социально-экономическом развитии области, отдельным блоком говорил о предприятиях ВПК. Я встречался с директорами всех основных предприятий Ростовской области, такими как завод имени Бериева, НИИ дальней связи, казенное предприятие в Каменске, работающее на весь спектр боеприпасной отрасли Российской Федерации... На отдельных предприятиях есть проблемы, которые мы не скрываем.

Если говорить о гособоронзаказе по Ростову и области, то по сравнению с прошлым годом он увеличился на 35 процентов и составил 3,9 миллиарда рублей. А в 2007 году, это мы уже точно знаем, все цифры утверждены, он составит 5,2 миллиарда рублей. Почувствуйте разницу. То есть внимание государства к предприятиям, которые способны производить конкурентоспособную продукцию, растет. В то же время ни одно предприятие, если оно рассчитывает полностью и целиком только на гособоронзаказ, не выживет. Это бесполезно. Мировая практика четко показывает, что современные предприятия в оборонной сфере работают эффективно, когда доля гособоронзаказа составляет 40-50 процентов. Все остальное - гражданская продукция. Она должна быть высокотехнологичной и соответствовать профилю данного предприятия.

- Как идет сегодня обустройство и формирование горных бригад?

- Было принято решение о создании двух горных бригад Министерства обороны и еще одной горной бригады Внутренних войск. Например, уже сегодня в Ботлихе, где будет дислоцироваться одна из горных бригад, свыше 50 процентов объемов работ выполнены. Создание горных бригад прежде всего связано с тем, что после развала Советского Союза границ на Северном Кавказе фактически не было. Их нужно создавать. Для этого и существует госпрограмма "Границы".

В первоочередном порядке идет создание границы на всем пространстве от Каспийского до Черного моря, где необходимо создать современные погранзащиты, пункты перехода с эффективными средствами выявления взрывчатки, наркотиков, оружия.

Для того чтобы пограничники чувствовали силовую поддержку, мы и создаем эти горные бригады, которые будут "легкими" вплоть до использования вьючного транспорта, с современными вертолетами, мобильными, экипированными... Экипировка одного контрактника (без вооружения), а в этих бригадах будут служить только контрактники, способные действовать на высотах, где вечные снега, составляет 125 тыс. руб. Это большие деньги, но у государства для таких целей есть ресурсы. Это необходимо для эффективного обеспечения безопасности границ.

Военнослужащие-горники Министерства обороны должны быть всегда готовы помочь пограничникам, совершать самостоятельные рейдовые действия, чтобы эффективно уничтожать тех, кто пытается проникнуть на нашу территорию из сопредельных государств. И здесь нечего стесняться: надо называть вещи своими именами.

К концу 2007 г. эти бригады, одна в Карачаево-Черкессии, другая в Дагестане, расположенные примерно в 30 км. от госграницы, начнут функционировать. К 2008 г., когда будут выведены две базы из Грузии, мы уже создадим нужные нам горные бригады на своей территории. Поэтому безопасность России от вывода баз из Грузии не пострадает. Повода для беспокойства нет. Все синхронизировано.

Еще раз повторюсь. Границу от Каспия до Черного моря мы должны "законопатить".

- На территории Северо-Кавказского военного округа начинается крупномасштабное учение. Не является ли оно определенным ответом на учения, проводимые сейчас в Грузии?

- Прямой взаимосвязи здесь нет. Действительно, 13 июля на всем пространстве СКВО начинается антитеррористическое учение. В нем принимают участие порядка 6 тысяч военнослужащих, все силы округа, предназначенные для решения антитеррористических задач. Это подразделения 58-й армии, объединение ВВС и ПВО, спецназ...

Учение будет проводиться во всех регионах Северо-Кавказского военного округа, в том числе и недалеко от границ. Мы обязаны постоянно совершенствовать профессиональные навыки антитеррористических сил. Такие учения надо проводить регулярно с привлечением всей силовой составляющей.

Олег ПЧЕЛОВ

*источник: газета "Красная звезда"
17.07.06*

ИСТОРИЯ АВИАЦИИ И КАМУФЛЯЖ



WWW.WP.SCN.RU

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 авиамоделлистов и любителей авиации. Форум. Русская и английская версии.

СТРАТЕГИЯ И КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ

ПОВЫШЕНИЕ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ — НАША СТРАТЕГИЧЕСКАЯ ЗАДАЧА

Ответы председателя комитета Государственной Думы по промышленности, строительству и наукоемким технологиям Мартина Шакума на вопросы журнала «Аквилон».

— Идея конкурентоспособности проходит красной линией по всем посланиям президента Федеральному собранию, включая последнее. Как объяснить тот факт, что, несмотря на прямые указания правительству на этот счет со стороны президента, Россия за 2000-2006 годы в рейтинге конкурентоспособности Мирового банка опустилась с 70-го на 75-е место?

— Прежде всего, я не спешил бы безоговорочно доверять такого рода рейтингам. Действительно, в последнее время на Западе определенные круги пытаются представить ситуацию в России в исключительно мрачном свете, в том числе и с помощью всевозможных рейтингов, зачастую далеких от объективности. Как это ни парадоксально, данный факт свидетельствует о растущих опасениях этих кругов относительно того, что наша страна возродит былую мощь, станет влиятельным и конкурентоспособным игроком на мировой арене. А потому они пытаются хотя бы на бумаге навсегда зачислить нас в аутсайдеры.

На самом деле дело обстоит далеко не так мрачно. В доказательство приведу мнение человека, не замеченного в особых симпатиях к России и при этом одного из самых влиятельных мировых лидеров, который не заинтересован на склоне лет портить свою заслуженную репутацию необъективными высказываниями. Это Генри Киссинджер. Вот что он сказал в недавнем интервью газете «Монд»: «Я думаю, что Владимир Путин хочет превратить Россию в весомого игрока на международной арене, вернуть ей достоинство и подобающее ей место и использовать эти достижения для поднятия духа своих сограждан, чтобы те прилагали удвоенные усилия для восстановления гражданской ответственности и экономики страны...»

Я думаю, что российский президент в первую очередь хочет добиться, особенно со стороны США, признания России в качестве равного партнера. Парадокс заключается в том, что чем больше мы относимся к русским с позиции силы, тем сильнее проявляется традиционная для российской истории готовность дать на это жесткий ответ».

Не думаю, что шесть лет назад Россия была более конкурентоспособной страной, чем сегодня. Это после стольких-то лет непрерывного падения ВВП, разрушения основных фондов предприятий, краха финансовой системы, нарастания центробежных тенденций в государстве — всего того, что имело место во времена Ельцина! Уверен, что за годы пребывания у власти президента Путина позиции России во всех аспектах серьезно укрепились. Но, конечно же, мне бы хотелось, чтобы этот процесс шел значительно более быстрыми

темпами. Дело здесь, разумеется, не в моем желании, а в объективных требованиях и вызовах современного мира, где борьба за место под солнцем на основе новейших достижений науки и технологии становится все более острой и та страна, которая выбывает из нее, никому по большому счету не интересна, разве что как территория, обладающая некими ресурсами.

Давайте разберемся, в чем мы сегодня конкурентоспособны на мировых рынках, а в чем нет. Россия вполне конкурентоспособна в области энергетики, как традиционной, так и ядерной. И дело здесь не только в благоприятной внешнеэкономической конъюнктуре, но и в том качественном росте уровня менеджмента, который отмечается в последние годы в российском ТЭКе. Наличие у нашей страны энергоносителей, высокие мировые цены на них и зависимость стран Евросоюза от их поставок — это наше важнейшее конкурентное преимущество. Его надо осознать и, главное, правильно использовать — как мощнейший рычаг развития высокотехнологичных, наукоемких производств. Иными словами, Россия может и должна быть великой энергетической державой. Но ни в коем случае — только энергетической.

Россия конкурентоспособна в области металлургии. Недавняя сделка по слиянию «Северстали» и крупнейшей европейской сталелитейной компании Arcelor в принципе свидетельствует о том, что по уровню менеджмента, стандартам финансовой отчетности, социальной ответственности бизнеса ведущие российские компании соответствуют самым высоким европейским стандартам и вполне способны играть на равных. Она также свидетельствует, что все разговоры о катастрофическом ухудшении инвестиционного климата в России после истории с компанией «ЮКОС» не имеют под собой достаточной основы, что, разумеется, отнюдь не означает, что этот климат идеальный и здесь не над чем работать. Он, конечно же, нуждается в очень серьезном улучшении.

Наша страна на данном этапе конкурентоспособна в такой отрасли номер один, как оборонно-промышленный комплекс. И будет конкурентоспособна, если мы приступим к качественной модернизации этой отрасли. На протяжении веков военная промышленность вбирала в себя все лучшие достижения человеческой мысли. В советское время ОПК накопил громадный интеллектуальный и ресурсный потенциал. Важно понимать, что развитие «оборонки», подобно локомотиву, вытянет за собой множество гражданских отраслей, будет способствовать внедрению новых технологий и в гражданском секторе, принесет государству прибыль от экспорта вооружений и укрепит позиции России в мире. Это, кстати говоря, в свое время интуитивно почувствовал Рональд Рейган, который своей Стратегической оборонной инициативой убил двух зайцев: придал импульс развитию технологий XXI века в США и деморализовал и вынудил на уступки

руководство СССР. Другое дело, что до создания глобальной системы ПРО США еще очень далеко. Думаю, об этом мы еще поговорим.

Неплохие позиции занимает Россия в космической отрасли. В частности, НПО «Энергомаш» из города Химок (это мой избирательный округ) поставляет ракетные двигатели в США. Данный факт — показатель очень высокого уровня конкурентоспособности, основанной на фундаментальной науке, новейших технологиях и современных кадрах.

Можно согласиться со Всемирным банком в том, что доля российской высокотехнологичной продукции гражданского назначения на мировых рынках ничтожна — менее 1 %, причем за последние шесть лет особого роста здесь не наблюдается. В чем тут дело? Я бы выделил несколько факторов.

Прежде всего, мы еще пожинаем очень горькие «плоды трудов» наших ультралиберальных реформаторов ельцинской поры, более, наверное, либеральных, чем фон-Хайек и Милтон Фридман, вместе взятые. Но вот беда: их надежды на то, что «рынок все расставит на свои места», как ни парадоксально, сбылись. К сожалению, то место, на которое поставил Россию мировой рынок (поставщика энергоресурсов), нас категорически не устраивает — в этом вся соль!

Даже если встать на либеральную точку зрения, нельзя не признать: государство у нас не выполняет своей первейшей, с точки зрения либералов, задачи — оно не создает необходимых условий, или, как сейчас модно говорить, среды, инфраструктуры для развития частного бизнеса.

Для снижения транспортных издержек нужны хорошие дороги — их очень мало. Средства федерального бюджета, выделяемые на дорожное строительство (в доле от ВВП) в два раза меньше, чем у развитых стран Запада, да и те используются неэффективно. Кстати, наш Комитет настоял на создании комиссии, которая будет следить за расходованием этих средств.

Нужны новые железнодорожные пути, скоростные поезда, порты и аэропорты — все то, что обеспечивает единство экономического пространства страны. В этом плане есть как достижения, так и провалы. История, которую мы разбирали у себя на Комитете, о том, как создавался скоростной поезд «Сокол», когда были бессмысленно «омертвлены» огромные средства, а сам поезд оказался «в отстое», — это наглядный пример того, что проекты такого рода должны отбираться гласно, на конкурсной основе, с привлечением различных экспертов. Нужна инфраструктура связи — это и создание современных телекоммуникаций, и компьютеризация, и подключение к Интернету. В этом направлении сделаны определенные шаги, но они недостаточны; Россия за последние годы еще более отстала от стран Запада в области информационных технологий, которые уже много лет являются ключевым направлением научно-технической революции.

Нужно развивать и собственно инфраструктуру бизнеса, и социальную инфраструктуру. Для привлечения инвестиций в экономику, как российских так и зарубежных, необходим благоприятный инвестиционный климат. В целом он не столь уж плох, налоги у нас — одни из самых низких в Европе. Но...

Год назад в предыдущем Послании президент говорил о произволе налоговых органов и даже назвал это «налоговым терроризмом». Прошло более года — ничего не изменилось. Не только налоговые органы, но и различные надзорные, правоохранительные и

иные инстанции давят и душат бизнес, буквально «поселяясь» в тех или иных компаниях, которые стоят перед выбором: «отстегнуть» или умереть. Это разлагает бизнес, создает в нем тяжелую нравственную атмосферу и, уж конечно, не способствует его эффективности. Фактически создан новый вид налога — поборы чиновников. Нередки случаи, когда чиновники выступают на стороне крупного бизнеса, но при этом не дают развиваться мелкому и среднему.

Вообще же в отношении между государством и бизнесом ощущается серьезный дисбаланс. С одной стороны, налицо избыточное давление чиновника на бизнес, когда расходы бизнеса на удовлетворение необоснованных требований государственных органов становятся весомым фактором повышения издержек, что, в конечном счете, приводит к росту себестоимости продукции и снижению конкурентоспособности предприятий. А с другой — государство не выполняет свои прямые функции в том, что касается создания инфраструктуры, защиты прав собственности, надлежащего правового регулирования бизнеса.

В результате наш бизнес недостаточно инициативен в плане внедрения инноваций. Он настолько «запуган», что любые малозначительные колебания мировой конъюнктуры способны вызвать настоящий «обвал» фондового рынка, как это случилось недавно, с резким падением капитализации таких гигантов, как, например, «Газпром».

Наконец, но далеко не в последнюю очередь, важнейший фактор конкурентоспособности страны — это сами работники, люди, их здоровье, образованность, интеллект и т.д. Как обстоят дела в этой сфере в стране, население которой сокращается со скоростью 850 тыс. человек в год, а продолжительность жизни мужчин — самая низкая среди развитых стран, — догадаться нетрудно. Министр регионального развития Владимир Яковлев, с которым мы часто спорим на различных думских мероприятиях, как-то сказал, что в стране скоро некому будет удваивать ВВП: миллионы алкоголиков, наркоманов, тяжело больных людей, гигантская армия охранников, которые ничего не производят, разного рода полулегальных мелких торговцев, не платящих налоги, и т.п. Это — важнейший фактор снижения конкурентоспособности. Между прочим, о нем не раз говорил недавно умерший философ Александр Зиновьев. Более того, этика честного, напряженного, даже героического труда советского периода оказалась подмененной стремлением к обогащению любой ценой, в результате чего, по признанию самого генпрокурора В.Устинова, организованная преступность пронизала у нас все сферы жизни, фактически стала государством в государстве.

Не мне вам рассказывать, на какой этической основе возник капитализм на Западе — из кальвинистской философии аскетизма, накопления, трудолюбия. Ничего общего с «философией» новых русских она не имеет. Без борьбы с коррупцией конкурентоспособность нам повысить не удастся. В мире есть много стран, буквально «залитых» нефтью, но они влачат жалкое существование по одной-единственной причине: там воруют!

Борьба с коррупцией, как это ни парадоксально, требует значительных государственных инвестиций, необходимых для создания системы контроля за чиновниками и строжайшей регламентации их деятельности; иначе вместо одних уволенных коррупционеров на их места придут другие.

— Что, на Ваш взгляд, необходимо предпринять для того, чтобы преодолеть сложившееся катастрофическое положение?

— Прежде всего, я попросил бы вас уйти от катастрофизма. России, ее народу не раз на протяжении истории приходилось преодолевать серьезное отставание от стран Запада и всякий раз это удавалось. Убежден: мы сможем добиться этого и на сей раз, но — хочу подчеркнуть — без тех огромных издержек, которые имели место в прошлом.

В первую очередь необходимо поставить принципиальный вопрос о разработке национальной программы повышения конкурентоспособности «корпорации Россия». Речь идет о комплексном, системном, разбитом на конкретные этапы национальном «супер-проекте» модернизации российской экономики. По большому счету, мы должны думать о том, как создать механизмы, которые позволили бы не «омертвлять» гигантские дополнительные доходы, поступающие от продажи нефти, а конвертировать их в оживление, модернизацию и диверсификацию российской экономики. Дальнейшее пополнение и без того гигантских золотовалютных резервов и раздувание Стабфонда — это, на мой взгляд, путь в тупик. Но и бессистемная трата этих резервов к хорошим результатам не приведет — нужна стратегия развития.

Хотел бы вам напомнить, что президент Путин неоднократно высказывался о необходимости экономической стратегии, рассчитанной на 15-20 лет. И мне кажется, настало время наконец сформулировать национальный проект модернизации российской экономики. Мне уже приходилось говорить об этом, но повторюсь: разработка такого проекта не может быть возложена на чиновников из правительства — не их это задача! Чиновник видит весь мир через призму каких-то казенных бумаг, постановлений, резолюций. А здесь необходимо глобальное видение, широта взгляда, нестандартное мышление, дерзость, наконец. Нужна «фабрика мысли», подобная корпорации «РЭНД» в США, где бы работали и молодые, инициативные ученые-предметники, и мудрые философы, и отставные госслужащие высокого ранга, и руководители крупных компаний — словом, если так можно сказать, цвет мысли и действия.

Опыт работы в Государственной думе убеждает меня в том, что хаотичные, бессистемные попытки поддержки отдельных отраслей промышленности ничего нам не дают в плане преодоления растущего отставания России от развитых стран Запада и лишь приводят к неоправданным расходам бюджетных средств. Но это не обоснование отказа от промышленной политики, как полагают некоторые либералы, а, напротив, довод в пользу необходимости придания ей нового качества.

Поясню свою мысль на примере авиастроения, о котором говорил в своем Послании президент Путин; состояние этой отрасли неоднократно обсуждалось как на заседаниях нашего Комитета, так и на парламентских слушаниях и круглых столах, проводимых по нашей инициативе в Государственной думе. С одной стороны, имеется правительственная программа развития отрасли, которая ставит весьма амбициозные цели завоевания мировых рынков, а с другой — эти рынки уже поделены между такими мировыми гигантами, как «Боинг» и «Эйрбас», в том, что касается магистральных самолетов, и менее крупными, но тоже очень современными и динамичными компаниями

«Эмбраер» и «Бомбардье» в том, что касается самолетов региональных. Причем бразильская компания «Эмбраер» очень активно продвигает свои самолеты на российский рынок. Бразилия — потрясающий пример того, как отсталая, аграрная, не обладавшая никакими научными и технологическими заделами страна смогла стать лидером на многих ключевых направлениях технического прогресса, включая производство баллистических ракет, самолетов, автомобилей. Пока мы это все обсуждаем, они делают. Мне кажется, это даже как-то унижительно для «национальной гордости великороссов» — покупать самолеты в Бразилии. Это мне напоминает попытки царского правительства закупить военные корабли где-то в Латинской Америке во время русско-японской войны 1904-1905 годов. Тогда над этим смеялась вся «прогрессивная общественность».

К сожалению, былая мощь советского авиапрома сегодня во многом утеряна. В России существуют несколько разрозненных авиастроительных предприятий, от многих из которых на сегодняшний день осталось одно название. Задача состоит не только в том, чтобы завершить объединение этих предприятий в единый холдинг, о чем говорил президент, но и в разработке перспективных проектов производства новых самолетов, которые и через несколько лет будут конкурентоспособны на мировых рынках.

Пока же разработан только один такой проект — российский региональный самолет RRJ. Проектов дальнемагистральных самолетов нет вообще. Так с чем же правительство собирается завоевывать мировые рынки? Кроме того, надо иметь в виду, что для производства самолетов пятого поколения в России имеется только восемь штук (!) станков. Таким образом, очевидно, что модернизация авиапрома — это комплексная, многоплановая задача, тесно увязанная с развитием других отраслей. И она может быть решена только при масштабной и осмысленной государственной поддержке, нацеленной на достижение конкретных результатов, как это делалось во всем мире. Мне неоднократно доводилось задавать представителям правительства вопрос: достаточна ли та поддержка, которую вы собираетесь оказать авиапрому, для достижения его конкурентоспособности на мировых рынках? Ответа ни разу не получил.

Конечно, государство не в состоянии в равной мере поддерживать все отрасли и все проекты. Необходим выбор приоритетов. Здесь следует учитывать, что во многих отраслях Россия по-прежнему обладает высоким научным, технологическим, человеческим потенциалом, и было бы безответственно этот потенциал растратить. Это в какой-то мере тот же авиапром, космическая промышленность, судостроение (особенно ледоколы и научные суда), атомное и энергетическое машиностроение, биотехнологии, нанотехнологии, электронная промышленность, новейшие компьютеры, системы связи, медицинская техника и многое другое. Да в принципе высокотехнологичным может быть любое производство: все зависит от степени переработки исходного продукта, будь то хоть нефть, хоть древесина.

На мой взгляд, в системной государственной поддержке и стратегии развития нуждается прежде всего оборонно-промышленный комплекс, о чем мы уже говорили. Ошибаются те, кто делает ставку исключительно на ядерную «триаду» и забывает о необходимости непрерывной модернизации существующих

образцов обычных вооружений и создания качественно новых. Современный мир труднопредсказуем и перенасыщен угрозами и вызовами. Это и появление новых ядерных государств, и международный терроризм, и антироссийская направленность некоторых наших бывших партнеров по СНГ, ориентирующихся исключительно на интересы США, их нацеленность на решение территориальных проблем военной силой.

Наверное, только сейчас мы можем по-настоящему осознать, насколько далеко Советский Союз шел впереди Запада в области создания новейших вооружений, если и сегодня мы продолжаем выпускать спроектированные в советское время ракеты, танки, самолеты, системы ПВО, и они пользуются спросом во всем мире. Но надо понимать: бесконечно жить за счет «социалистических заделов» мы не можем. Равно как невозможно бесконечно идти по пути модернизации существующих вооружений. Нужны принципиально новые образцы. На нашем Комитете неоднократно рассматривался вопрос о создании истребителя пятого поколения. Однако этот проект продвигается очень медленно. А ведь без него к 2015 году существование нашей фронтальной авиации утратит смысл!

Хотел бы подчеркнуть: российский ОПК не может работать только на внешние рынки. Необходимо переоснащение российской армии новейшими вооружениями. Этот процесс уже идет, но его темпы явно недостаточны. Хотя следует отметить: оборонный заказ из года в год увеличивается.

Наш Комитет неоднократно рассматривал такие вопросы, как модернизация российской орбитальной группировки (разведывательные спутники), внедрение новых технологий на предприятиях ОПК, в том числе в рамках программы «Национальная технологическая база», и многое другое. Все это убеждает меня: у российского ОПК есть перспективы.

«Инкубаторами» развития наукоемких производств призваны стать особые экономические зоны, закон о которых был принят Государственной думой. Но здесь я разделяю опасения некоторых наших крупных хозяйственников: очень важно, чтобы эти зоны не превратились в механизмы недобросовестной конкуренции, когда, например, сборщики зарубежного ширпотреба, работающие в этих зонах, получают необоснованные конкурентные преимущества перед производителями, работающими в других регионах России. Безусловно, мы не сможем повысить конкурентоспособность России без повышения качества «человеческого материала», т. е. развития здравоохранения, образования, жилищного строительства, перелома пагубных демографических тенденций. Через наш Комитет проходит очень важный национальный проект «Доступное и комфортное жилье — гражданам России». И здесь необходимо решать целый комплекс проблем, связанных как с развитием предложения на рынке жилья, так и с повышением потребительского спроса на него. Это и вопросы комплексного освоения территорий и выделения участков под строительство, и создание оптимальных условий для инвесторов, и развитие строительной индустрии, в том числе борьба с монополизмом, и снижение ставок по ипотечным кредитам, и выполнение обязательств государства перед отдельными категориями граждан, и многое другое. Наш Комитет решает также вопросы, связанные с модернизацией коммунального комплекса, привлечением в этот сектор частных инвестиций,

внедрением ресурсосберегающих технологий и установкой приборов учета.

Хотел бы подчеркнуть, что национальные проекты открывают очень широкие перспективы и для нашей высокотехнологичной промышленности, поскольку речь идет, в частности, о создании современного, соответствующего мировым стандартам диагностического и лечебного оборудования в рамках национального проекта «Здравоохранение». На многих ключевых направлениях российская медицина опережает западную, если говорить об уровне подготовки врачей, а вот техническая оснащенность, зачастую, хромает. В то же время у нас есть предприятия, способные производить современную медицинскую технику, но они нуждаются в господдержке для осуществления их технического перевооружения. В настоящее время и «Единая Россия», и Государственная дума в целом занимают в деле реализации национальных проектов все более активную, наступательную позицию, добиваясь от правительства выполнения своих рекомендаций. Не сомневаюсь, что эта конструктивная, созидательная работа принесет свои плоды.

— В состоянии ли, на Ваш взгляд, министры экономического блока решить поставленную президентом задачу и повысить рейтинг России к концу президентства В. В. Путина?

— Этот вопрос мне напоминает ситуацию в одном из романов Андрея Платонова, когда ставится такая задача: «Разработать программу перехода к коммунизму. Срок — три дня». Или одну из программ КПСС, где утверждалось, что коммунизм в основном будет построен в 1980 году. Задача повышения конкурентоспособности России рассчитана на длительный период и должна решаться не к какой-то фиксированной дате, а непрерывно. Ибо нельзя немного поучаствовать в «мировой гонке», а потом заявить: «Тот, кто устал, имеет право у тихой речки отдохнуть». Нет, это процесс непрерывный, из него нельзя выйти, а затем снова войти. Сегодня мы напоминаем человека, который идет вверх по эскалатору метро, но при этом эскалатор движется вниз с нарастающей скоростью, и он вынужден идти все быстрее.

Опыт работы убеждает меня: задача повышения конкурентоспособности нашей страны может быть решена только в рамках системного национального проекта модернизации российской экономики, когда все его участники исходят из одних и тех же базовых критериев и принципов. В ситуации «лебедь, рак и щука» ничего путного не добьешься.

К сожалению, и сегодня в правительстве по-прежнему нередко руководствуются какими-то странными, давно отжившими свой век либеральными догмами — о невмешательстве государства в дела рынка, пагубности промышленной политики, необходимости «стерилизации» «избыточных» средств, поступающих от продажи нефти и т.п. Правда, один из горячих сторонников подобных «концепций» — Андрей Илларионов уже оставил свой высокий пост и сегодня присоединился к самым оголтелым силам на Западе в нападках на российскую внешнюю политику. Это позволяет надеяться, что время псевдолиберализма и однобокого монетаризма уходит в прошлое.

Борис КРОТКОВ

*источник: журнал «Аквилон»
11.07.06*

*новости переведены с зарубежных web-сайтов
специально для Клуба авиастроителей*

СУПЕРЛАЙНЕР ПОСТРОЕН БЛАГОДАРЯ СПЛАВУ LEK94

Лопастей турбин из нового сплава LEK94 – более легкие и служат дольше.

Когда новый суперлайнер Airbus A380 поднимется в воздух, в этом будет и заслуга исследователей из города Байройт. Дело в том, что при изготовлении лопастей турбин самолета использован сплав LEK94 ("легкий однокристаллический сплав-94"), разработка которого началась уже в 1994 году. Владельцами патента на данный сплав в США, Канаде, Японии и Европе являются профессор Уве Глатцель (Uwe Glatzel, университет Байройта) и инженеры Зильке Вельмер и Юрген Вортманн из компании MTU Aero Engines в Мюнхене. Компания MTU поставляет примерно одну четвертую часть всех деталей для турбин типа GP7000, которые совместно производятся двумя крупнейшими американскими концернами - General Electric и Pratt & Whitney.

После прохождения процедуры допуска новый материал был поставлен на вооружение обычно очень консервативной турбостроительной промышленности. На это потребовалось всего 12 лет разработки и испытаний.

Новый сплав используется в лопастях турбин, работающих при температурах, достигающих 1100°C, и совершающих 14 000 оборотов в минуту. При этом из-за собственного веса лопастей и связанных с этим центробежных сил в материале возникают очень большие силы напряжения. Эти напряжения приводят к тому, что с течением времени лопасть незначительно вытягивается в длину. В новом сплаве снижена плотность вещества, но при этом высокотемпературные свойства сохранены на высочайшем уровне.

Достигнуть такого эффекта удалось при помощи оптимального сочетания элементов вольфрама (W) и рения (Re). Оба элемента, занимая 2-3% в материале изделия, положительно влияют на сопротивляемость высокой температуре, однако в то же время значительно повышают плотность и, следовательно, вес детали. Уменьшенная плотность материала LEK94 позволяет снизить действующие на основание турбины центробежные силы. Таким образом, оптимизированный материал позволяет уменьшить вес турбинной лопасти по сравнению с применявшимися ранее материалами почти на 7%. Так как срок службы изделия находится в экспоненциальной зависимости от плотности, повышение срока жизни составляет более 30%.

Эта и ряд других мер сделали новую турбину GP7000 более тихой, более экономной в расходе топлива и примерно на 1000 кг легче ранее использовавшихся моделей. В гражданской авиации, в отличие, например, от автомобильного транспорта, самолет, как правило, приобретает покупателем без мотора. Таким образом, к стоимости самолета примерно в 300 миллионов евро добавляются около 60 миллионов евро за турбинный двигатель. При покупках самолетов Airbus между собой конкурируют описанный выше GP7000 и турбинный двигатель Trent 900, производимый компанией Rolls-Royce. По результатам уже сделанных заказов GP7000 немного опережает конкурента. На долю мотора компании MTU приходится 60% заказов.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.innovations-report.de
03.07.06*

ПРАКТИЧЕСКИЕ ИСПЫТАНИЯ НОВОЙ СОЛЯРНОЙ ЭЛЕКТРОСТАНЦИИ

Солярная башня в Юлихе: ток из собранного света.

Министр по охране окружающей среды ФРГ Зигмар Габриэль (Sigmar Gabriel) назвал начало строительства солярнотермической башенной электростанции в городе Юлих важным шагом на пути к внедрению этой технологии будущего на глобальном рынке. По словам Габриэля, "этот проект ликвидирует разрыв между разработкой и коммерческим использованием технологии". О начале строительства было объявлено на пресс-конференции в Юлихе. Зеркальная поверхность площадью примерно 20 000 квадратных метров, что сравнимо с размером трех футбольных полей, позволит собирать солнечные лучи на приемнике, находящемся на башне высотой 50 метров. Полученная в результате высокая температура используется для образования пара, который затем превращается в электрический ток при помощи турбины. Технология солярной башни была

разработана компанией Kraftanlagen и Германским центром авиационной и космической промышленности при поддержке, которое министерство по делам окружающей среды оказывало различным предварительным проектам в течение нескольких лет. Затраты в размере 22 миллионов евро взяли на себя город Юлих и федеральные земли Северный Рейн-Вестфалия и Бавария.

Так как электростанции зависят от прямых солнечных лучей, в первую очередь они могут быть востребованы в солнечных странах, в которых развитие солярнотермических технологий идет особенно быстрыми темпами. В Испании и США, например, запланированы или уже строятся несколько проектов, воплощающих принцип параллельных желобов. Это - еще одна перспективная форма солярнотермической добычи электроэнергии.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.innovations-report.de
04.07.06*

КОМПЬЮТЕРНОЕ МОДЕЛИРОВАНИЕ ПОВЫШАЕТ ЭФФЕКТИВНОСТЬ ГАЗО-ПАРОВОЙ ЭЛЕКТРОСТАНЦИИ

При помощи сложных программ моделирования компания Siemens разрабатывает одну из самых эффективных газо-паротурбинных электростанций будущего.

По сообщению исследовательского журнала *Pictures of the Future*, при помощи компьютерного моделирования эксперты улучшают форму лопасти газопаровой турбины, создавая, таким образом, оптимальную траекторию потока. Это, а также возможные улучшения материала, из которого будет сделана лопасть, поможет повысить эффективность электростанций и перейти порог в 60%. Сегодня КПД газопаротурбинных станций составляет 58%.

В газо-паротурбинной станции подожженный природный газ проходит через газовую турбину, заставляя ее вращаться, а затем подогревает воду, которая превращается в пар и приводит в движение вторую, паровую, турбину. Механическая энергия преобразуется генератором в электрический ток. При этом решающую роль играют лопасти турбины. Чем совершеннее их форма, тем меньшее количество газа требуется для работы.

Именно поэтому специалисты по турбинам, работающие в компаниях *Power Generation* и *Corporate Technology* в Мюнхене, исследуют при помощи компьютеров модели течения газов в турбинах, разогретых до 1500 градусов Цельсия. Компьютер обра-

батывает математическое описание лопастей турбин, созданное на основе мелкочаеистой сети, и моделирует их внешний вид и структуру при помощи так называемых уравнений Навье-Стокса. Из результатов этих вычислений эксперты и рассчитывают оптимальную форму лопасти. Компьютер позволяет видеть возможные отклонения течений, так что специалисты могут корректировать их, изменяя геометрию лопасти.

Кроме того, эксперты из *PG* занимаются акустическим моделированием, позволяющим рассчитать колебания в турбине. Камера сгорания газовой турбины при неблагоприятных условиях эксплуатации может издавать особый рокот, причем его частоты начинают взаимно усиливать друг друга. Это может повредить турбине, и в этом случае ее нужно успеть отключить, что, в свою очередь, означает дорогой простой. Акустическая симуляция помогает понять, в каком рабочем отделе турбины возникают частоты, и регулирует ход процессов так, чтобы подобных явлений можно было избегать на практике. Подробное термоакустическое обоснование будет использовано в 2007 г. при создании газовых турбин нового поколения. Прототип под номером *IN 2006.06.5* в настоящее время строится на заводе в Берлине.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.innovations-report.de
22.06.06*

БЕЛЬГИЯ ОТКРОЕТ ЭКОСТАНЦИЮ В АНТАРКТИДЕ

Бельгия построит первую полностью автономную электростанцию в Антарктиде, как сообщает научный журнал *Nature*.

Исследовательская станция "Принцесса Елизавета" будет построена зимой 2007-2008 гг. (во время лета в южном полушарии) и будет оснащена ветряной и солнечной электростанциями. По предварительным оценкам, строительство обойдется в 6,4 млн. евро.

В хрупкой окружающей среде Антарктиды на утилизацию даже органических отходов требуются годы. Поэтому многочисленные исследовательские станции очень часто оказываются предметом критики со стороны защитников окружающей среды. Более новые станции в настоящее время располагают фотовольтажными установками, однако до сих пор ни одна станция не обходится без дизельных генераторов. Основным препятствием является полярная зима, когда солнечный свет практически отсутствует. "Все пользователи станций стараются снизить нагрузку на окружающую среду насколько это возможно и все чаще обращаются к проектам, использующим возобновляемую энергию", - говорит Карл Таплин (*Karl Tuplin*), руководитель проекта новой британской станции *Halley-VI*, которая также будет построена в 2007-2008 гг.

Однако бельгийский проект действительно не имеет аналогов. Дело в том, что новая станция будет не только обходиться без дизельного генератора, но и утилизировать любые появляющиеся отходы. Об этом на заседании международного полярного фонда (*IPF*)

объявил его председатель Ален Хаберт (*Alain Hubert*): "Это будет самая долговечная и надежная исследовательская станция из всех имеющихся. Эта станция ни в какой форме не будет нарушать тонкий экологический баланс Антарктиды". Необходимое количество энергии будут поставлять солнечные батареи, смонтированные в крышу и стены станции.

По сравнению с другими антарктическими станциями "Принцесса Елизавета" все же будет достаточно небольшим научным центром. Исследованиями на тему изменения климата на ней будут заниматься 12 человек. Максимальное количество людей, которые могут находиться на станции, - 20. Сначала она будет использоваться только в летний период. Затем эксплуатирующая организация попытается выяснить, действительно ли ветровой энергии (которую обеспечивают десять 6-киловаттных ветряных турбин) хватит для того, чтобы станция работала и в зимние месяцы. На случай того, что собственных сил станции все-таки не хватит, на ней предусмотрен генератор. По сравнению со станцией "Принцесса Елизавета" английская станция *Halley-VI*, на которой могут работать 52 человека, достаточно велика. Она не будет являться "энергетически независимой", как признает Таплин. Однако проект предусматривает существенную экономию энергии - до 15% по сравнению с аналогами.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.innovations-report.de
06.06.06*

РОСТ ЭНЕРГЕТИЧЕСКОГО РЫНКА АФРИКИ

Несмотря на различные риски, связанные с эксплуатацией электростанций в Африке, консалтинговая компания "Фрост энд Салливан" (Frost & Sullivan) прогнозирует высокие темпы роста в африканском энергетическом секторе.

Согласно прогнозам, в результате такого развития рынка выиграют, прежде всего, Нигерия, ЮАР и некоторые другие страны северной, центральной и восточной Африки. Менеджер компании "Фрост энд Салливан" Гаральд Талер (Harald Thaler) считает, что оборот африканского рынка паровых и газовых турбин вырастет с 982,3 млн. долл. в прошедшем году до 1235,2 млн. долл. в 2012 г.

Одной из основ такого развития является глобализация экономики, все сильнее проявляющаяся и на африканском континенте. Кроме того, имеющиеся энергетические мощности уже не в состоянии полностью покрыть повышающийся спрос на электроэнергию в Африке. Вследствие этого неминуемо увеличение общего количества и мощности турбин в африканском энергетическом секторе. Наличие обширных запасов ископаемого топлива и залежей природного газа будет способствовать строительству как обычных электростанций, так и комбинированных газо-паровых станций. Принимая во внимание огромные долгосрочные возможности, участники рынка должны рассматривать африканский рынок в наднациональном масштабе. В связи с тем, что рынок находится в фазе развития, ожидается повышение иностранных инвестиций в области механизмов финансирования и торговли энергией, которые, в свою очередь, ускорят развитие рынка турбин.

По словам Талера, "основанные на множестве различных факторов хозяйственный подъем и рост численности населения приведут к буму рынка энергии". Как бы то ни было, политическая нестабильность

и недостаток гарантий иностранным инвесторам могут быть причинами, по которым компании будут воздерживаться от инвестиций в африканский рынок. "Только те игроки, которые преодолеют эти ограничения, смогут в полной мере выиграть от возможностей в этом регионе".

Компания "Фрост энд Салливан" готова по запросу выслать всем заинтересованным бесплатное введение в стратегический анализ африканских рынков паровых и газовых турбин (B922-14, на английском языке) на адрес электронной почты. Для контактов пользуйтесь адресом Anna.Lay@frost.com.

Данное исследование является частью подписного издания "Энерджи энд Пауэр" (Energy & Power), в котором публикуются статьи, затрагивающие следующие рынки: газо-паротурбинный рынок Ближнего Востока и Северной Африки, рынки производителей и эксплуататоров электростанций в Африке и на Ближнем Востоке и европейские рынки паро-газовых турбин. Все исследования содержат подробную информацию о положении на рынке, тенденциях экономического развития и основываются на обобщенном анализе данных, полученных из подробных интервью с участниками рынка.

Компания "Фрост энд Салливан" является мировым поставщиком консалтинговых услуг, который поддерживает своих клиентов при принятии стратегических решений как на локальном, так и на мировом уровне деловой активности. Аналитики и консультанты компании вырабатывают прагматические решения, помогающие развитию предприятия. Существуя уже более 40 лет, компания располагает уникальным спектром услуг и огромной базой информации с рынков. "Фрост энд Салливан" сотрудничает с сетью профессионалов, состоящей из более чем 1000 промышленных аналитиков, консультантов и сотрудников, и имеет 26 офисов во всех важнейших регионах мира.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.innovations-report.de
05.07.06*

МОДЕРНИЗАЦИЯ ЭЛЕКТРОСТАНЦИЙ: I&C В ЮЖНОЙ АФРИКЕ

Компания Siemens Power Generation начала работу над крупнейшим в мире проектом по модернизации систем I&C на угольной электростанции Крил (Kriel) в Южно-Африканской Республике.

Установка SPPA-T3000, которая будет размещена на станции, является первой в мире системой четвертого поколения систем I&C. Эта технология делает возможной более экономную эксплуатацию электростанций. Клиентом является южноафриканская электроэнергетическая компания Эском из Йоханнесбурга. Контракт включает в себя не только модернизацию систем I&C systems, но и установку нового центрального пункта управления, и создание симулятора для тренировки персонала операторов. Стоимость контракта составит около 43 млн. евро.

Крильская электростанция имеет "шестиуровневую" конфигурацию. Она состоит из шести энерговырабатывающих блоков и, вырабатывая 3000 МВ, является одной из самых больших в Южной Африке. Пол-

ная замена систем I&C позволит увеличить срок службы этой станции, построенной примерно 30 лет назад, еще на 20 лет. Работы над первым блоком уже начаты и будут завершены примерно через три месяца. Еще 75 дней потребуется компании Siemens для того, чтобы произвести модернизацию каждого из пяти оставшихся блоков. Первый блок будет готов в начале 2007 г.

Технология I&C разработана специально для использования на электростанциях и позволяет производить контроль турбин на базе общей платформы I&C. Разработка компании Siemens I&C дает оператору возможность быстро и точно менять режим работы установок в зависимости от текущей ситуации.

Ключевыми факторами, от которых зависело принятие решения по контракту, стали технологические и экономические преимущества предложенного компанией Siemens решения, а также степень надежности работы установок, которую обеспечивает Siemens.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.siemens.com
05.07.06*

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА - 2006 НА БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ!



Подписка оформляется на желаемое количество месяцев.

Цена подписки определяется из расчета 750 руб.
(включая НДС) за 1 экземпляр в месяц.

Для того, чтобы подписаться на Бюллетень, отправьте
ЗАЯВКУ по факсу (495) 685-19-30 или 685-26-30

ЗАЯВКА

НАИМЕНОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ	
ЮРИДИЧЕСКИЙ АДРЕС (ВКЛЮЧАЯ ИНДЕКС)	
АДРЕС ДЛЯ ДОСТАВКИ (ВКЛЮЧАЯ ИНДЕКС)	
ИНН/КПП	
РАСЧЕТНЫЙ СЧЕТ	
БАНК	
КОРРЕСПОНДЕНТСКИЙ СЧЕТ БАНКА	
БИК	
ФАМИЛИЯ, ИМЯ, ОТЧЕСТВО КОНТАКТНОГО ЛИЦА	
ТЕЛЕФОН/ФАКС	
E-MAIL ДЛЯ КОНТАКТОВ	

КОЛИЧЕСТВО ЭКЗЕМПЛЯРОВ

Месяц	Янв.	Февр.	Март	Апр.	Май	Июнь	Июль	Авг.	Сент.	Окт.	Нояб.	Дек.
Кол-во экземпляров												

Подпись ответственного лица: _____ / _____ / Дата: _____

ФАКС (495) 685-19-30, КЛУБ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

О КЛУБЕ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Клуб создан по инициативе руководителей ведущих предприятий и организаций авиастроительной отрасли, понимающих, что в текущей ситуации необходимо объединить усилия по решению назревших проблем.

Инициаторы создания Клуба учитывают, что предприятия и организации находятся в отношениях конкуренции, и вместе с тем полагают, что большинство проблем имеют общий характер и исток, а объединение усилий и ресурсов позволит действовать эффективно и достигать реальных результатов в ближайшей перспективе.

Клуб авиастроителей создан в 2003 г. по инициативе руководителей предприятий авиастроительной отрасли и ведущих технических вузов, объединивших свои усилия с целью развития авиастроительной отрасли России, поддержки полезных инициатив и начинаний в отрасли.

Деятельность Клуба строится на основе комплексного подхода к решению проблем отрасли и включает в себя:

- повышение привлекательности авиастроительных профессий в общественном сознании, популяризация 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;
- поддержку и развитие научных разработок в сфере высоких технологий и инноваций, реализация и продвижение перспективных проектов;
- формирование экспертных групп, представление интересов отрасли в органах государственного управления;
- сохранение и популяризацию истории отечественного авиастроения.

Клуб формирует секции по направлениям деятельности, поддерживает инициативы своих членов, взаимодействует с образовательными, культурными, научными, социальными и экономическими программами, направленными на повышение конкурентоспособности страны, регионов, отрасли.

Секции Клуба в своей работе координируются Советом клуба, их деятельность контролируется Наблюдательным советом клуба.

В число клубных мероприятий входят:

- заседания Клуба;
- заседания Совета Клуба;
- заседания секций Клуба.

В качестве организатора Клуб участвует в поведении научно-технических молодежных олимпиад, симпозиумов, конференций, тематических летних лагерей и школ для школьников и студентов.

Клуб взаимодействует с ведущими тематическими СМИ, выпускает свое собственное ежемесячное издание – Бюллетень Клуба авиастроителей.

Работа Клуба, его структура и состав отражены на web-сайте Клуба - www.as-club.ru

Клуб ставит перед собой задачу быть источником конструктивных инициатив, направленных в адрес общеобразовательных учреждений, вузов, промышленных предприятий, отрасли в целом, а также общественных организаций, СМИ, органов государственной власти и местного самоуправления, Правительства Российской Федерации.

Контактная информация:

*Гвоздев Сергей Валентинович,
исполнительный вице-президент Клуба
тел.: (495) 685-19-30, 685-26-30
e-mail: info@as-club.ru
web-сайт www.as-club.ru*

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



НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ СОТРУДНИЧЕСТВА

6 июля 2006 г. в офисе Клуба авиастроителей состоялась рабочая встреча с Сопредседателем Совета по национальной конкурентоспособности РФ господином Шестопаловым А.Г.

Во встрече участвовали: исполнительный вице-президент Клуба авиастроителей Гвоздев С.В., руководитель группы стратегического развития Клуба, главный редактор Бюллетеня Клуба авиастроителей Клейн А.В., заместитель руководителя группы стратегического развития Клуба Куренкова Т.В.

В ходе встречи участники не раз подчеркивали, что цели и задачи Клуба авиастроителей и Совета по национальной конкурентоспособности позволяют организовать эффективное взаимовыгодное сотрудничество. Встреча завершилась с намерением продолжить работу по нахождению путей и способов такого сотрудничества.

*источник: Клуб авиастроителей
10.07.06*

ПЕРВЫЙ ОТКРЫТЫЙ ФЕСТИВАЛЬ ВИРТУАЛЬНЫХ ПИЛОТАЖНЫХ ГРУПП

Жуковский городской музей и Медиа-группа ЖУКИНФОРМ предложила НП "Клуб авиастроителей" участвовать в проведении 1-го открытого фестиваля виртуальных пилотажных групп, посвященного Дню авиации.

Место проведения: г. Жуковский, "Жуковский музей истории покорения неба", ул. Чкалова, 41.

Время проведения: 19(20) августа 2006 года.

Цели Фестиваля:

- Повышение уровня мастерства виртуальных пилотов, виртуальных пилотажных групп
- Обмен опытом между виртуальными и реальными пилотами
- Профессиональная ориентация молодежи
- Развитие авиационной культуры.

Принять участие в Фестивале могут все желающие, имеющие навыки управления виртуальными самолетами в авиасимуляторах: Ил-2 и LockOn.

Соревнования будут проводиться по категориям "поршневые самолеты" и "реактивные самолеты" в

подгруппах соло /дубль / группа (от 3 до 6 человек).

Жюри чемпионата будет оценивать выступления участников по 10-балльной системе. Ставятся две оценки "за артистизм" и "за технику пилотажа", которые суммируются.

В "артистизм" будет входить: "оригинальность экспозиции", "дизайн самолета", "музыкальное сопровождение".

В "технику" будет входить: "Чистота выполнения фигур высшего пилотажа".

Список фигур и их последовательность - на усмотрение участников.

Время, отведенное на одно исполнение, - 5 мин.

Победители (1-е места) во всех номинациях получают дипломы и ценные призы от организаторов и спонсоров.

*источник: Клуб авиастроителей
20.07.06*

Отдельной, хорошо иллюстрированной книгой издана приключенческая повесть члена Клуба авиастроителей Владимира Николаевича Кондаурова, Героя Советского Союза, Заслуженного летчика-испытателя СССР - "БИЗНЕС И ВОЗДУШНЫЕ ПРИКЛЮЧЕНИЯ". Книга В.Н. Кондаурова является не только полезным и увлекательным чтением, но и послужит прекрасным подарком для детей и взрослых.

Книга интересно иллюстрирована, предназначена для широкого круга читателей. Объем - 208 страниц. Цена (при заказе от 100 экземпляров) - 100 рублей за экземпляр (включая НДС). Заявки направляйте по адресу: Москва, 127015, Бутырская улица, д.46, стр.1, Клуб авиастроителей. Тел./факс: +7 (095) 685-1930, 685-2630, E-mail: info@as-club.ru

**БИЗНЕС И
ВОЗДУШНЫЕ
ПРИКЛЮЧЕНИЯ**

ВТОРОЙ ВСЕРОССИЙСКИЙ ФОРУМ БУХГАЛТЕРОВ ПРЕДПРИЯТИЙ АВИАСТРОЕНИЯ

28–29 сентября 2006 года, Москва, отель "Золотое кольцо"

ЗАДАЧИ ФОРУМА

Обсуждение роли и значимости бухгалтерской службы в современных условиях и соответствия ей действующего законодательства, проектов новых законодательных актов и организационных условий работы бухгалтерий в отрасли.

Анализ последних изменений в законодательных и нормативных актах по вопросам бухгалтерского и налогового учета и отчетности.

Организация обмена мнениями между практикующими бухгалтерами отрасли.

Выработка профессиональных суждений по конкретным вопросам бухгалтерского и налогового учета в отрасли.

Организация двустороннего конструктивного обмена мнениями между разработчиками законодательных актов и бухгалтерами, применяющими их на практике.

Объединение усилий участников форума в формулировании и постановке проблем, лоббирование их решения законодательной и исполнительной властями с целью повышения эффективности процессов реформирования в отрасли.

Создание эффективных условий для повышения квалификации, отбора талантливой молодежи и подготовки молодых кадров для формирования бухгалтерских служб в отрасли.

ОРГКОМИТЕТ ФОРУМА

НП "Клуб авиастроителей"

Почтовый адрес: Россия, 27015
Москва, Бутырская ул.,
дом 46, стр. 1
Тел./факс: (495) 685–1930
(495) 685–2630
E-mail: forumbuh@as-club.ru
Web-сайт: www.as-club.ru

ТЕМА ФОРУМА: "РОЛЬ БУХГАЛТЕРСКОЙ СЛУЖБЫ В СИСТЕМЕ УПРАВЛЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬЮ ПРЕДПРИЯТИЯ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ"

В работе форума примут участие:

Родителева Н.В. – разработчик ПБУ, эксперт Клуба авиастроителей

Хабарова Л.П. – доктор экономических наук, профессор, Главный редактор журнала "Бухгалтерский бюллетень", ведущий эксперт в области бухгалтерского учета и налогообложения

Шестопалов А.Г. – Сопредседатель Совета по национальной конкурентоспособности

Шнайдерман Т.А. – заместитель начальника Отдела методологии бухгалтерского учета и отчетности Департамента регулирования государственного финансового контроля, аудиторской деятельности и бухгалтерского учета Министерства финансов Российской Федерации.

ОСНОВНЫЕ ВОПРОСЫ ФОРУМА

Перспективы развития законодательства по бухгалтерскому учету в Российской Федерации на современном этапе.

Последние изменения в Налоговом кодексе Российской Федерации по вопросам исчисления и уплаты налога на добавленную стоимость и налога на прибыль.

Автоматизация бухгалтерского учета: решение задач различных видов учета в интегрированной системе управления предприятием.

Цели и задачи бухгалтерской службы в новых экономических условиях. Проект закона "Об официальном бухгалтерском учете" и статус главного бухгалтера в свете этого документа.

Роль бухгалтерской службы в управлении конкурентоспособностью предприятия.

В рамках форума состоится первое заседание Секции бухгалтеров Клуба авиастроителей, созданной по инициативе участников Первого всероссийского форума главных бухгалтеров авиастроения.

УЧАСТИЕ В ФОРУМЕ

Участие в форуме платное. Размер организационного взноса составляет 24000 рублей (включая НДС) на одного участника. В случае участия в форуме более чем одного специалиста предприятия предусмотрена скидка в размере 10% на каждого участника, кроме первого.

Для участия в Форуме Вам необходимо прислать в Клуб авиастроителей заполненную Регистрационную форму до 01 сентября 2006 г.

28-29 сентября 2006 г., Москва, отель "Золотое кольцо"
ВТОРОЙ ВСЕРОССИЙСКИЙ ФОРУМ БУХГАЛТЕРОВ ПРЕДПРИЯТИЙ АВИАСТРОЕНИЯ

РЕГИСТРАЦИОННАЯ ФОРМА

Фамилия	
Имя	
Отчество	
Название предприятия	
Вид деятельности	
Почтовый адрес (включая индекс)	
Ваш контактный телефон (включая код города)	
Адрес Вашей электронной почты	
Другие сведения (на Ваше усмотрение)	
Нужно ли забронировать номер в отеле "Золотое кольцо"? (ориентировочная цена номера 250\$ в сутки)	
Нужно ли забронировать номер в другом отеле?	

ВНИМАНИЕ! Регистрационная форма заполняется отдельно на КАЖДОГО участника форума.

НП "Клуб авиастроителей"

Почтовый адрес: Россия, 127015 Москва,
Бутырская ул., дом 46, стр. 1
Тел./факс: (495) 685-1930
(495) 685-2630
E-mail: forumbuh@as-club.ru
Web-сайт: www.as-club.ru

Заполненную Регистрационную форму направьте
в Клуб авиастроителей по факсу:

(495) 685-1930; 685-2630

ВСЕРОССИЙСКИЙ ФОРУМ "ОБРАЗОВАТЕЛЬНАЯ СРЕДА – 2006"

С 27 по 30 сентября 2006 года пройдет Всероссийский форум "Образовательная среда - 2006" (Москва, ВВЦ, павильон № 57).

ОРГАНИЗАТОРЫ ФОРУМА

ОАО "ГАО" "Всероссийский выставочный центр"
Министерство образования и науки РФ
Федеральное агентство по образованию

ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ ФОРУМА

Демонстрация достижений российской системы образования по обеспечению современного качества образования, доступности и равных возможностей его получения, эффективное использования ресурсов - человеческих, материальных, финансовых.

Особое внимание уделяется продвижению на отечественный и зарубежный рынки современных образовательных ресурсов, передовых методов и технологий обучения, установлению деловых контактов между производителями оборудования, товаров и услуг для учебного процесса и непосредственными потребителями их продукции.

ФОРУМ ВКЛЮЧАЕТ:

- Тематический раздел "Содержание образования";
- Выставку-ярмарку "Современная образовательная среда";
- Выставку-ярмарку "Материально-техническое оснащение образовательных учреждений";
- Выставку-ярмарку "Мир без границ" (современные технологии обучения языкам);
- Выставку-ярмарку "Где работать";
- Выставку "Где учиться";
- Выставку "Учебная и развивающая литература XXI века".

В рамках Форума планируется проведение объединенной Всероссийской конференции, совещания руко-

водителей региональных органов управления образованием, заседания федерального экспертного совета, семинаров, круглых столов, презентаций для специалистов учебных заведений, учителей школ и преподавателей вузов, конкурса инновационных разработок.

Объединенная Всероссийская конференция будет отражать тематику всех выставок-ярмарок. В рамках выставок будет организована работа по секциям согласно их тематическим разделам.

СТОИМОСТЬ УЧАСТИЯ

Регистрационный взнос - 4 500 руб. (с учетом НДС)
Стоимость 1 кв.м. стандартно оборудованной выставочной площади - 3 840 руб. (с учетом НДС)

Стоимость 1 кв.м. необорудованной выставочной площади - 3 200 руб. (с учетом НДС)

Стоимость заочного участия - 2 960 руб. (с учетом НДС)

Скидки при заказе стандартно и нестандартно оборудованных выставочных площадей (действуют до 15 августа):

- 10% - государственным учебным заведениям РФ;
- 5% - при оплате до 1 марта;
- 5% - организациям, имеющим дипломы ВСХВ, ВДНХ, ВВЦ;
- 5% - при оплате более 10 кв.м.;
- 20% - при оплате более 49 кв.м.;
- 25% - при оплате более 100 кв.м.

КОНТАКТНЫЕ КООРДИНАТЫ

129223, Москва, проспект Мира, ВВЦ, строение 1
Департамент выставочной деятельности
ОАО "ГАО" "Всероссийский выставочный центр"
Тел/факс: (495) 974-63-00, 981-81-06, 981-81-07
E-mail: Edu@fairs.ru; Astra@fairs.ru
www.vcentre.ru, www.fairs.ru

источник: www.infoexpo.ru

Клуб авиастроителей представляет
НОВОЕ ИЗДАНИЕ ИЗВЕСТНОЙ КНИГИ В.Н. КОНДАУРОВА

ВЗЛЕТНАЯ ПОЛОСА ДЛИНОЮ В ЖИЗНЬ

Автор книги: Герой Советского Союза,
Заслуженный летчик-испытатель России,
член Клуба авиастроителей
Владимир Николаевич Кондауров.

Книга издана в подарочном исполнении,
содержит большое количество иллюстраций,
предназначена для широкого круга
читателей.

Цена книги: 420 руб (включая НДС). Заявки направляйте по адресу: 127015 Москва, Бутырская улица, д.46, стр.1, Клуб авиастроителей. Телефон/факс: (495) 685-19-30, 685-26-30, e-mail: info@as-club.ru

НОВЫЕ КНИГИ И УЧЕБНЫЕ ПОСОБИЯ

авторы – специалисты ФГУП "ММП" Салют" и ученые ведущих вузов
Москвы

ТЕХНОЛОГИЯ СОЗДАНИЯ НЕРАЗЪЕМНЫХ СОЕДИНЕНИЙ ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ ГТД

Ю.С. Елисеев, С.Б. Масленников, В.А. Гейкин, В.А. Поклад; под общ. ред. С.Б.Масленникова. – М.: Наука и технология, 2001. – 544с., ил.

В книге описаны физико-химические основы металловедения никелевых и титановых сплавов и коррозионностойких сталей, а также физические свойства сталей и сплавов, лежащие в основе технологий получения сварных и паяных соединений. Большое внимание уделено технологиям и оборудованию современного производства. Для инженеров-материаловедов, технологов и конструкторов авиационного, энергетического и судового машиностроения.

ТЕХНОЛОГИЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ, ДИАГНОСТИКИ И РЕМОНТА ГАЗОТУРБИННЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ. Учебное пособие.

Ю.С. Елисеев, В.В. Крымов, К.А. Малиновский, В.Г. Попов. – М.: Высшая школа, 2002. – 55с.

В учебном пособии изложены вопросы надёжности и увеличения ресурса авиационных газотурбинных двигателей (ГТД). Для студентов высших учебных заведений, обучающихся по направлению "Авиа - и ракетостроение" и специальности "Авиационные двигатели и энергетические установки".

ТЕОРИЯ И ПРОЕКТИРОВАНИЕ ГАЗОТУРБИННЫХ И КОМБИНИРОВАННЫХ УСТАНОВОК. Учебник для вузов.

Ю.С. Елисеев, Э.А. Манушин, В.Е. Михальцев и др. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Изд-во МГТУ им. Н.Э. Баумана, 2000. – 640с.

В учебном пособии изложены основы проектирования стационарных и транспортных газотурбинных и комбинированных установок. Для студентов специальности "Турбостроение", а также для инженерно-технических работников, занимающихся проектированием стационарных и транспортных ГТУ.

ПРОИЗВОДСТВО ЛОПАТОК ГАЗОТУРБИННЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ

Крымов В.В., Елисеев Ю.С., Зудин К.И.; под ред. В.В. Крымова. – М.: Машиностроение/ Машиностроение-Полет, 2002. 376с., ил.

Рассмотрены конструктивные особенности и технология производства лопаток ГТД сложнейших высоконагруженных деталей, от работы которых в значительной степени зависят надёжность и долговечность двигателей. Книга предназначена для инженеров-двигателестроителей.

ХИМИКО-ТЕРМИЧЕСКАЯ ОБРАБОТКА ЖАРОПРОЧНЫХ СТАЛЕЙ И СПЛАВОВ

Абраимов Н.В., Елисеев Ю.С. – М.: Интермет Инжиниринг, 2001. – 622с., ил.

Рассмотрены вопросы теории газовой коррозии, методы защиты от нее жаропрочных сплавов, процессы формирования жаростойких покрытий. Предназначена для научных и инженерно-технических работников.

По вопросам приобретения книг обращайтесь: 105118, Москва, пр-т Буденного, дом 16. ФГУП ММП "Салют". Институт целевой подготовки специалистов по двигателестроению. Научно-техническая библиотека. Тел. (095) 369-85-98, факс: 369-80-45