

БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

№ 10, октябрь 2005 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

тел.: (095) 685-19-30
(095)685-26-30
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.(095) 685-19-30
(095)685-26-30
e-mail:
info@as-club.ru
www.as-club.ru

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

ОБЗОР НОВОСТЕЙ 2

**Новости отечественного
авиастроения** 3

**Новости мирового
авиастроения** 30

ОБЗОР ПРЕССЫ 42

ИНТЕРВЬЮ 76

**ПЕРЕВОДНЫЕ
НОВОСТИ** 90

МАТЕРИАЛЫ КЛУБА 92

Бюллетень Клуба авиастроителей рассылается более чем 1000 VIP-адресатам, среди которых руководители и ведущие специалисты промышленных предприятий, научно-исследовательских организаций, вузов, эксперты в области экономического развития, инвестиций 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 Интернете 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 **73**
стр.



ЗАСЕДАНИЕ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

27 октября 2005 г. состоялось
очередное заседание Клуба
авиастроителей.

Материалы заседания смотрите
на **94**
стр.

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Кризис в российском авиапроме может стать необратимым	3	На базе авиазавода Воронежа будет создан центр по производству Ан-148	11
Инвесторам предложена четкая система принятия решений по сделкам в стратегических секторах	3	УОМЗ подписал контракт с крупнейшим в Восточной Европе авиационным ремонтным предприятием	11
Христенко: проект создания ОАК в России согласован	4	В РФ разрабатывается самолет на 25% эффективнее самолетов Boeing	11
Доля участия государства в создаваемой ОАК составит на первом этапе 75 процентов	4	Разработка проекта самолета Ту-414 продолжается за счет средств ОАО "Туполев"	12
Алешин: началась разработка гражданского самолета нового поколения	4	Посадочный вес Ту-204-300 увеличен на 2 тонны	12
В.Христенко уверен, что к апрелю 2007 года двигатель для новой машины проекта RRJ будет сертифицирован	5	Смоленский авиационный завод может возобновить выпуск М-55 "Геофизика"	12
Алешин: России необходимо создать фронтовой истребитель 5-го поколения	5	Авиация возвращается	12
Airbus показал место России на рынке	5	В производстве на двух авиазаводах находятся первые шесть самолетов Ан-148	13
Россия может вступить в EADS	6	Новосибирские авиастроители начинают серийное производство Су-34	13
Россия открывает регулярные авиарейсы в Бразилию	6	Холдинг "Сухой" планирует в 2006 году начать производство опытных образцов самолета Су-35	13
Расходы на НИОКР в авиапроме РФ планируются в объеме 7,25 млрд рублей	7	АХК "Сухой" вошла в список "Ведущие предприятия России"	13
Авиапром РФ по состоянию на начало года насчитывал 293 предприятия	7	"Сибирь" выставит на продажу Ту-204	14
Директор ЦАГИ: государство должно поддерживать авиапром, как определяющую отрасль экономики страны	7	Четвертый Ту-204-300 может быть передан "Владивосток Авиа" раньше планового срока	14
Минтранс планирует отменить НДС для производителей авиатехники	8	Производители Ту-214 не успевают вовремя сдать самолет в эксплуатацию	14
Через месяц ввозные пошлины на западные самолеты могут отменить	8	Представители индийской компании по разработке авиационной электроники заинтересованы в приобретении продукции Омского КБ автоматики	15
Замруководителя Роспрома Игорь Гаривадский освобожден от должности	8	ГСС провела Четвертый Консультативный Совет авиакомпаний	15
Алексей Федоров предпочел самолеты	8	"Корпорация Парус" ввела в эксплуатацию автоматизированную систему бухгалтерского учета в "ОКБ Сухого"	16
Самолеты Ил-96-300 снова в строю	9	ЦАГИ и АСКОН провели конференцию "Организация подготовки производства в авиационной промышленности"	16
Отмена запрета на полеты Ил-96-300 коснется не всех лайнеров, находящихся в эксплуатации	9	Web Optima разработала презентацию для ААК "Прогресс"	16
Ситуацию вокруг ВАСО прокомментировал губернатор	10	Россия и Италия будут совместно разрабатывать беспилотные летательные аппараты	17
У Воронежского авиазавода сменится совет директоров	10		
Воронежский авиастроительный завод посетил Борис Алешин	10		
И.Левитин надеется, что системных проблем с эксплуатацией самолетов Ил-96-300 больше не возникнет	10		
Глава Роспрома: производство Ил-96 в Воронеже будет расширяться	11		

и другие новости

ОБЗОР НОВОСТЕЙ

за октябрь 2005 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

КРИЗИС В РОССИЙСКОМ АВИАПРОМЕ МОЖЕТ СТАТЬ НЕОБРАТИМЫМ

Кризис в российском авиапроме через несколько лет может стать необратимым, считают участники парламентских слушаний "Состояние, перспективы и законодательное обеспечение развития отечественной авиастроительной промышленности".

"Российский авиапром находится в глубоком системном кризисе, последствия которого уже через несколько лет могут стать необратимыми", - говорится в документе, принятом по итогам слушаний.

В парламентских слушаниях приняли участие депутаты Госдумы, руководители и специалисты федеральных органов власти и органов власти субъектов РФ, руководители ведущих российских предприятий-разработчиков, авиакомпаний-перевозчиков, кредитно-финансовых и научно-исследовательских организаций авиационной промышленности. По мнению участников слушаний, "имевшие в последнее время место меры по поддержке авиапрома, хотя и носят позитивный характер, но не решают проблему в целом". Однако несомненным успехом правительства РФ является разработка "Стратегии развития авиационной промышленности на период до 2015 года", полагают они.

"В то же время обсуждаемый вариант "Стратегии развития авиационной промышленности на период до 2015 года" не дает четкого и однозначного системного представления ни о схеме и алгоритме действий государственного звена управления по реформированию и развитию авиапрома, ни о конкретных целях, объемах и механизмах расходования средств налогоплательщиков", - отмечается в итоговом документе. Участники слушаний считают, что стратегия развития авиапрома может быть использована только на краткосрочную перспективу. "Требуется доведение стратегии до уровня стратегического долгосрочного документа", - говорится в документе. По мнению

участников парламентских слушаний, сложившаяся на сегодня схема организации государственного звена управления развитием авиапрома неадекватна как ситуации в отрасли, так и ставящимся в ней задачам. Участники парламентских слушаний рекомендуют правительству РФ в 2006-2008 годах обеспечить государственную поддержку отечественного гражданского авиапрома.

"Участники слушаний рекомендуют правительству РФ продолжить работу над "Стратегией развития авиационной промышленности" как долговременным документом, призванным определить перспективы, механизмы и алгоритмы развития отрасли на 25-30 лет", - говорится в документе.

Госдуме участники слушаний рекомендуют "поставить вопрос о целесообразности утверждения стратегии развития авиационной промышленности на период до 2015 года федеральным собранием и о введении ее в действие законом РФ".

Выступая на слушаниях, первый вице-спикер Госдумы Олег Морозов отметил, что отрасль находится в глубоком кризисе. По его мнению, задача развития авиационной промышленности является задачей не отраслевой, а общенациональной, задачей стратегических интересов государства. Морозов считает, что авиационная промышленность является важнейшей отраслью, которая влияет на развитие отечественной промышленности в целом. "Авиационная промышленность - это вопрос нашей конкурентоспособности и нашего места в мировой экономике. Никто не ждет нас на мировом рынке. Дстойно присутствовать на нем можно только с конкурентоспособной продукцией", - заключил Морозов.

источник: РИА "Новости"
17.10.05

ИНВЕТОРАМ ПРЕДЛОЖЕНА ЧЕТКАЯ СИСТЕМА ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЙ ПО СДЕЛКАМ В СТРАТЕГИЧЕСКИХ СЕКТОРАХ

Виктор Христенко представил иностранным инвесторам основные положения подготовленного Минпромэнерго России законопроекта, регулирующего участие иностранных инвесторов в стратегических секторах российской экономики

В рамках Консультативного совета по иностранным инвестициям состоялось заседание рабочей группы "Развитие промышленности, строительства и высоких технологий", а также совместное заседание рабочих групп "Развитие промышленности, строительства и высоких технологий" и "Государственное регулирование российской экономики". В заседании

приняли участие компании "Сименс", "Мицубиси Корпорейшн", "Проктер энд Гэмбл", "Шелл", "Теленор", "Юниливер", профильные федеральные ведомства.

Виктор Христенко проинформировал представителей крупнейших мировых компаний об основных концептуальных решениях, предлагаемых в проекте закона об участии иностранных инвесторов в стратегических секторах национальной экономики.

источник: Минпромэнерго РФ
17.10.05

ХРИСТЕНКО: ПРОЕКТ СОЗДАНИЯ ОАК В РОССИИ СОГЛАСОВАН

Проект создания в России Объединенной авиастроительной компании (ОАК) согласован со всеми министерствами и в ближайшие дни поступит в администрацию президента, сообщил журналистам глава Минпромэнерго Виктор Христенко, принимающий участие в открытии совместного российско-французского предприятия "ВолгАэро" по производству компонентов для авиадвигателя SaM-146.

"Пока мы сохраняем уверенность в том, что до конца 2006 года нам удастся завершить построение компании", - сказал Христенко.

Как сообщал глава Минпромэнерго ранее, ОАК создается как горизонтально интегрированная, которая поддерживает конкуренцию в авиастроительной сфере, и не предполагает эшелонированного вертикального интегрирования.

"ОАК - это некоммерческое партнерство, занимающееся двумя задачами. Первая - это подготовка к консолидации бизнеса, вторая задача - обсуждение и подготовка тех вопросов, которые связаны с консоли-

дацией всех активов в ОАК. В перспективе планируется выход на создание акционерного общества "Объединенная авиастроительная компания" с консолидацией помещенных туда государственных активов и активов частного бизнеса", - отмечал Христенко.

При этом, по его словам, пока неизвестно, какое будет соотношение активов государства и частного бизнеса в ОАК.

"Но, по самым грубым оценкам, активов государства будет достаточно, чтобы оно сохранило контрольный пакет акций в Объединенной авиастроительной компании", - отметил глава Минпромэнерго.

Решение об объединении отечественных производителей авиатехники в ОАК было принято на заседании Госсовета 22 февраля 2005 года.

источник: РИА "Новости"
14.10.05

ДОЛЯ УЧАСТИЯ ГОСУДАРСТВА В СОЗДАВАЕМОЙ ОАК СОСТАВИТ НА ПЕРВОМ ЭТАПЕ 75 ПРОЦЕНТОВ

Доля участия государства в создаваемой Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) составит на первом этапе 75%. Об этом заявил сегодня корр. ИТАР-ТАСС руководитель Федерального агентства по промышленности (Роспрома) Борис Алешин. Однако, впоследствии эта доля может быть снижена до 51%, уточнил он.

По словам главы Роспрома, механизмы государственной поддержки авиастроения могут быть различными: поддержка лизинга за счет бюджетного финансирования, субсидирование процентных ставок, предоставление экспортных кредитов, а также, прежде всего, оказание всемерной поддержки научно-исследовательским институтам и опытно-кон-

структорским бюро. Алешин сообщил также, что в конструкторских организациях авиапрома сейчас работает 37 тыс. человек, однако только 6,3 тыс. человек - проектанты, остальные "охраняют периметр, создают управленческий потенциал".

Касаясь безопасности воздушного транспорта Алешин отметил, что российские самолеты "достаточно хороши". Однако, отметил он, Россия, вероятно, осталась единственной страной, где эксплуатация воздушных судов осуществляется силами авиакомпаний, а не производителя.

источник: АРМС-ТАСС
17.10.05

АЛЕШИН: НАЧАЛАСЬ РАЗРАБОТКА ГРАЖДАНСКОГО САМОЛЕТА НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ

В рамках создания Объединенной авиастроительной компании (ОАК) началась разработка проекта российского гражданского самолета следующего поколения. Об этом заявил глава Роспрома Борис Алешин в ходе парламентских слушаний "Состояние, перспективы и законодательное обеспечение развития отечественной авиастроительной промышленности" в понедельник.

"В рамках ОАК началась работа по созданию гражданского самолета следующего поколения - это ближне-среднемагистральная машина на 130-170 мест с характеристиками на 20% превышающими зарубежные аналоги", - сказал он.

"Россия могла бы выступить в качестве системного интегратора самолета нового поколения, комплексно-технично-экономические показатели которого превысят на 20-25% показатели современных летательных аппаратов", - говорится в этой связи в концепции создания ОАК, розданной участникам парламентских слушаний. Концепция согласована заинтересованными министерствами и направлена на рассмотрение в администрацию президента.

Согласно концепции, этот проект должен иметь международную коммерциализацию и претендовать на занятие более 20% рынка в своем классе.

В концепции уточняется, что эта разработка ведется, прежде всего, исходя из опыта и заделов по проектам самолетов RRJ и MC-21.

В настоящее время, согласно концепции создания ОАК, российская авиационная отрасль располагает 13 серийными заводами, предназначенными для выпуска финальной продукции - военных и гражданских самолетов. Вместе с тем, отмечается в документе, реальное производство новой авиатехники единично осуществляется на Воронежском авиастроительном объединении (ВАСО), где выпускается самолет Ил-96, Авиастар-СП, где производится базовая модель модификации Ту-204 и Ан-124, а также КАПО им.Горбунова, где строятся самолеты Ту-214. Кроме того, мелкосерийное строительство самолетов осуществляется на КНААПО, где делают истребители Су-27 и Су-30, и ИАПО (производит Су-30 и Бе-200).

источник: РИА "Новости"
17.10.05

В.ХРИСТЕНКО УВЕРЕН, ЧТО К АПРЕЛЮ 2007 ГОДА ДВИГАТЕЛЬ ДЛЯ НОВОЙ МАШИНЫ ПРОЕКТА RRJ БУДЕТ СЕРТИФИЦИРОВАН

14 октября глава Минпромэнерго Виктор Христенко открыл в Рыбинске новый завод по производству комплектующих для авиадвигателей проекта RRJ - российско-французское СП "ВолгАэро" по производству деталей для авиационного двигателя SaM-146. Выступая на церемонии открытия, глава Минпромэнерго назвал это торжество особым значением, "которое символизирует возможности российских промышленников создавать высочайшую по мировым меркам высокотехнологичную продукцию, в которой так остро нуждается промышленность России".

В.Христенко выразил уверенность, что к апрелю 2007 года двигатель для этой новой машины будет сертифицирован. При этом он отметил, что сотрудничество французских и российских лидеров в области двигателестроения, международная интеграция в таком крупном проекте, как создание двигателя SaM-146, "демонстрирует не намерения, не планы, а продукт, совместный продукт, реализацию возможностей, работу на будущее".

*источник: ИА "Финмаркет"
17.10.05*

АЛЕШИН: РОССИИ НЕОБХОДИМО СОЗДАТЬ ФРОНТОВОЙ ИСТРЕБИТЕЛЬ 5-ГО ПОКОЛЕНИЯ

Россия должна сконцентрироваться в сфере военной авиатехники на создании истребителя 5-го поколения и нового военно-транспортного самолета, считает глава Роспрома Борис Аleshин.

"В сфере военной авиатехники усилия должны быть сосредоточены на создании перспективного фронтового истребителя 5-го поколения, а в рамках российско-индийской кооперации - на создании

нового военно-транспортного самолета", - сказал он, выступая на парламентских слушаниях "Состояние, перспективы и законодательное обеспечение развития отечественной авиастроительной промышленности".

*источник: РИА "Новости"
17.10.05*

AIRBUS ПОКАЗАЛ МЕСТО РОССИИ НА РЫНКЕ

Доля формируемой в России Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) в проекте по созданию нового европейского авиалайнера составит всего 3%. Об этом заявил президент концерна Airbus (Airbus - подразделение EADS по производству гражданских самолетов) Густав Хумберт.

Самолет A350 является новым детищем Airbus. Самолет предполагается выпускать в двух модификациях. A350-800 рассчитан на 253 пассажирских места и дальность полета 16 300 километров. У A350-900 вместимость будет больше - 300 пассажиров, но зато дальность полета меньше - 13 900 километров. Планируется, что первый A350 появится в 2010 году. По данным концерна, уже девять авиакомпаний выразили намерение приобрести в общей сложности 140 таких лайнеров.

Известие о том, что российский авиапром сможет поучаствовать в строительстве самолета A350, появилось еще в августе этого года. Во время проходившей в подмосковном Жуковском авиаавыставки МАКС-2005 предварительное соглашение на этот счет заключил европейский концерн EADS и российская корпорация "Иркут". Теперь EADS конкретизировал свое предложение.

Как ожидается, уже на этой неделе Густав Хумберт придет в Москву, чтобы обсудить детали с российскими авиапромышленниками и, возможно, подписать протокол о сотрудничестве.

"Мы рассматриваем два основных поля для сотрудничества", - говорит Хумберт. По его словам, Airbus имеет в Москве инженеринговый центр, российские специалисты которого уже участвовали в программе создания крупнейшего в мире авиалайнера A380. "Теперь мы намерены использовать их опыт в разработке отдельных узлов самолета A350", - говорит Хумберт. Предположительно, в России будут собираться шесть узлов и комплектующих самолета,

которые должны применяться в конструкциях крыла, шасси и пола лайнера.

Сотрудничество EADS и России в производстве нового самолета выгодно обеим сторонам, уверен представитель московского офиса Airbus Александр Бочаров. "За все время производства деталей для A350 оборот российских предприятия может составить 3 млрд. долларов", - говорит он. К концу года уже окончательно станет понятно, что из себя будет представлять новый лайнер, определится его окончательный облик. К этому времени станет ясно, кто, кроме России, примет участие в разработке. Впрочем, один из участников проекта A350, помимо европейцев и России, известен уже сейчас. Им станет Китай - страна, никогда не имевшая собственного авиапрома. Причем, что интересно, доля новоявленных китайских авиастроителей в данном проекте будет больше российской - 5%. "Это говорит о том, что, видимо, с промышленностью дело там обстоит получше, - говорит заместитель директора Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко. - Конечно, нам хотелось бы 5-10%. Но европейцы прагматично дали России максимум того, что она может сейчас освоить. Как говорится, и то хорошо".

По мнению экспертов, получить большую долю отечественный авиапром в будущем мог бы в новых проектах EADS. К примеру, тот же Airbus в скором времени собирается начать разработку самолетов следующего поколения - размерности от 115 до 170 посадочных мест. "Мы могли бы взять здесь 10-15%, а возможно, даже наладить собственную сборочную линию, - говорит Макиенко. - Но для этого нужны серьезные инвестиции в авиапромышленность, а главное, необходимо довести до конца создание ОАК".

*источник: газета "Газета"
10.10.05*

РОССИЯ МОЖЕТ ВСТУПИТЬ В EADS

Европейский аэрокосмический концерн EADS предложил России поучаствовать в ряде совместных проектов, а в перспективе и вступить в консорциум. Российские чиновники обещают подумать, а эксперты согласны, что другого выхода при нынешних тенденциях развития авиапромышленности у страны просто нет.

Компания EADS создана в 2001 г. в результате слияния трех европейских аэрокосмических компаний - германской DASA, французской Aerospatiale Matra и испанской CASA. EADS контролирует 75% акций в концерне Airbus, крупнейшем производителе магистральных авиалайнеров, а еще 25% в Airbus контролирует британская British Aerospace. Выручка компании в 2004 г. составила 31,8 млрд евро, численность персонала - около 110 000 человек. Кроме авиалайнеров, EADS производит вертолеты, военные самолеты и ракеты, космическую технику.

Три топ-менеджера EADS - сопредседатель концерна Томас Эндерс, глава подразделения гражданских самолетов Airbus Густав Хумберт и ответственный за маркетинг, стратегию и международное сотрудничество Жан-Поль Гюот посетили Москву 11-12 октября 2005 г. Как сообщил "Ведомостям" источник в Белом доме, во время визита они предложили правительству сделать Россию пятым членом консорциума в случае успешной реализации ряда предложенных проектов. Среди них не только сотрудничество в гражданском авиастроении, но и ряд военных программ, подтвердил источник, близкий к "Рособорон-экспорту".

Публично представители EADS и российского правительства говорят более осторожно. По словам главы представительства EADS в России Вадима Власова, во время визита менеджеров EADS они предложили российской стороне кооперационный пакет, включающий три крупных авиационных проекта. Речь шла об участии в создании нового авиалайнера A350, переделке в России в грузовые самолеты снимаемых с пассажирских линий лайнеров A320 и в создании пассажирского самолета нового поколения. Это предложение, по словам Власова, не исключает вхождение в перспективе России в EADS в качестве

страны-участника "в случае успешной реализации этих проектов".

Руководитель Федерального агентства по промышленности Борис Алешин, встречавшийся с европейцами, подтвердил, что речь шла об этих трех проектах. "Нам предстоит серьезный выбор. Надо определиться, сможем ли мы сами создать самолет нового поколения МС-21 на 130-170 мест или сможем сделать это только в кооперации либо с Boeing, либо с EADS", - говорит Алешин. По его словам, окончательному выбору России должны предшествовать серьезные исследования, которые нельзя затягивать более чем на два года. При этом он уточнил, что "официального предложения" стать пятым членом EADS пока не было, но переговоры "крутятся вокруг него".

По словам эксперта Центра анализа стратегий и технологий Константина Макиенко, стратегический альянс с EADS для спасения авиапромышленности абсолютно необходим, поскольку второй мировой гигант авиапрома - Boeing не нуждается в альянсе с Россией и никогда на него не пойдет. "Предложение вступить в EADS - это аванс, который еще предстоит отработать, в случае же отказа гибель остатков авиапромышленности произойдет в ближайшие годы", - говорит эксперт. По его словам, членство в EADS в финансовом выражении значит куда меньше, чем проект Северо-Европейского газопровода, но с военно-политической точки зрения имеет куда большее значение.

По мнению зампредаправления Союза авиапромышленности Константина Крохина, европейцы - самый приемлемый для России партнер и конечное вступление в EADS - достойная цель, позволяющая сохранить отечественное гражданское авиастроение. "Военное авиастроение невозможно без гражданского, и могут встать вопросы безопасности, но их можно решить, оставив российскую военную авиастроительную компанию за рамками EADS. Так поступили во Франции, сохранив военную компанию Dassault", - говорит Крохин.

*источник: газета "Ведомости"
21.10.05*

РОССИЯ ОТКРЫВАЕТ РЕГУЛЯРНЫЕ АВИАРЕЙСЫ В БРАЗИЛИЮ

Россия открывает регулярные авиарейсы в Бразилию и может начать производство бразильских самолетов, сообщил глава Федерального агентства по промышленности РФ (Роспром) Борис Алешин.

"Компания Трансаэро должна начать осуществление регулярных рейсов в Бразилию", - сказал Алешин на заседании российско-бразильской межправительственной комиссии по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству.

"Мы можем стать свидетелями первого регулярного авиарейса до конца года", - уточнил он.

Алешин, который является сопредседателем межправкомиссии, также сообщил, что российская сторона изучает возможность осуществления проекта производства в России 50-местных бразильских самолетов.

"Мы сейчас проводим анализ, как этот проект может быть реализован", - сказал он.

В свою очередь замначальника отдела департамента внешнеэкономических отношений МЭРТ РФ Галина Курочкина сообщила, что Бразилия занимает первое место в товарообороте России со странами Латинской Америки.

"За семь месяцев текущего года товарооборот России с Бразилией превысил \$1,6 миллиарда. Если будут такие темпы, то к концу года мы выйдем на новый исторический максимум товарооборота в \$2,5 миллиарда", - сказала представитель МЭРТ.

*источник: РИА "Новости"
04.10.05*

РАСХОДЫ НА НИОКР В АВИАПРОМЕ РФ ПЛАНИРУЮТСЯ В ОБЪЕМЕ 7,25 МЛРД РУБЛЕЙ

Расходы на научно-исследовательские работы в российском авиапроме в 2006 г. планируются в объеме 7,25 млрд. руб., из них Минпромэнерго выделит 330 млн. руб., Роспром - 6 млрд. 920 млн. руб.

Об этом говорится в пояснительной записке к Федеральной целевой программе (ФЦП) "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 гг. и на период до 2015 г.", розданной участникам парламентских слушаний "Состояние, перспективы и законодательное обеспечение развития отечественной авиапромышленности" в понедельник.

Как отмечается в документе, расходы на НИОКР предусматривают создание "прорывного" продукта - перспективной авиационной техники, удовлетворяющей мировому уровню 2015-2020 гг. и способной завоевать свою нишу на международном рынке. Осуществление проекта возможно на международной кооперационной основе, говорится в пояснительной записке. Среди основных проблем, стоящих в 2006 г. перед авиапромом РФ, в ней называется модернизация производственно-технической базы, в настоящее время не соответствующей даже уровню 1980 г., а также научно-экспериментальной базы, находящейся на грани разрушения.

"Объекты экспериментальной базы отрасли с возрастом свыше 25 лет составляют до двух третей их состава, доля же объектов с возрастом 10 лет превы-

шает 94%", - отмечается в документе. Исходя из этого Минпромэнерго с учетом проведенных совещаний в Минэкономразвития предлагает заложить в прогноз бюджетных ассигнований на 2006 г. расходы на государственные капиталовложения на текущее строительство в объеме 199 млн. руб. Расходы на прочие нужды, включая обновление материально-технической базы, прогнозируются в объеме 9 млрд. 865 млн. руб. Кроме того, расходы на прочие нужды, реализуемые вне программных мероприятий, составляют 6 миллиардов рублей (в капитал лизинговых компаний).

Финансирование ФЦП за счет средств федерального бюджета, согласно данным Минэкономразвития России, в 2006 г. составит 7,449 млрд. руб. (в том числе НИОКР - 5,955 млрд. руб. плюс прочие субсидии - 1,295 млрд. руб., а также государственные капитальные вложения в объеме 199 млн. руб.).

В документе отмечается, что согласованные Минэкономразвития РФ объемы бюджетного финансирования в 2006 г. на отечественное гражданское авиастроение значительно ниже потребностей, определенных "Стратегией развития авиационной промышленности на период до 2015 г."

источник: РИА "Новости"
17.10.05

АВИАПРОМ РФ ПО СОСТОЯНИЮ НА НАЧАЛО ГОДА НАСЧИТЫВАЛ 293 ПРЕДПРИЯТИЯ

Авиапром РФ по состоянию на 1 января 2005 г. насчитывал 293 предприятия, в том числе 57 государственных структур и 236 акционерных обществ. Такие данные приводятся в материалах, подготовленных управлением авиационной промышленности Роспрома к парламентским слушаниям "Состояние, перспективы и законодательное обеспечение развития авиапромышленности", проходящим в понедельник.

Согласно документу, из числа акционерных обществ 148 созданы с участием государства, в том числе в 43 авиационных предприятиях федеральный пакет акций составляет более 50%. В 67 акционерных обществах доля государства составляет от 25 до 50%, в 22 - менее 25%, а 88 акционерных обществ созданы без участия государства. Из числа государственных предприятий 42 в ближайшее время подлежат акционированию.

В соответствии с программой реформирования авиационной промышленности, в состав создаваемых интегрированных с частным бизнесом структур войдут 138 государственных предприятий и акционерных обществ, что составит 45% от общего числа заводов авиапрома. Согласно документу, на данный момент зарегистрированы и уже функционируют 8 интегрированных структур - ОАО "АХК Сухой", РСК "Миг", ОАО "Туполев", ОАО "Корпорация Аэрокосмическое оборудование", МАК "Ильюшин", холдинговая компания "Туполев", "Авиаприбор-холдинг" и ОАО "Тактическое ракетное вооружение".

источник: РИА "Новости"
17.10.05

ДИРЕКТОР ЦАГИ: ГОСУДАРСТВО ДОЛЖНО ПОДДЕРЖАТЬ АВИАПРОМ, КАК ОПРЕДЕЛЯЮЩУЮ ОТРАСЛЬ ЭКОНОМИКИ СТРАНЫ

"Если мы хотим оставаться авиационной державой, то государство должно поддерживать авиационную науку и промышленность в качестве определяющей и приоритетной отрасли для всей экономики страны", - заявил Директор ЦАГИ Владимир Дмитриев. Он подчеркнул, что в производстве одного самолета участвует примерно 1500-2000 предприятий авиапрома и других отраслей промышленности. Изготовление авиационной техники является локомотивом для всей промышленности и экономики в целом. В. Дмитриев назвал три причины, почему авиапромышленность США проигрывают объеди-

ненной Европе в области гражданского авиастроения. В США два года работала спецкомиссия по выявлению причин сокращения разрыва в техническом и технологическом уровне США и ЕС. Были названы такие причины, как ослабление роли государства в управлении процессами, происходящими в авиационной промышленности; снижение объемов финансирования НИОКР создания новых летательных аппаратов и снижение уровня квалификации работников авиапромышленности США.

источник: AVIAPORT.RU
04.10.05

МИНТРАНС ПЛАНИРУЕТ ОТМЕНИТЬ НДС ДЛЯ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ АВИАТЕХНИКИ

Минтранс РФ планирует обратиться к правительству с предложением об отмене НДС для производителей авиатехники, сообщил глава Минтранса Игорь Левитин.

По этому вопросу министерство обратится к правительству после создания Объединенной авиастроительной корпорации, сказал министр. "Постановление о ее создании в данный момент находится на согласовании в нашем министерстве", - отметил Левитин. По его мнению, создание корпорации позволит консолидировать все производственные

активы. "Но кроме этого, государство должно показывать определенную поддержку отечественному авиапрому, - считает глава Минтранса. - Одна из самых действенных мер по поддержке - снятие НДС с производителей авиатехники".

Министр подчеркнул, что косвенно это станет и поддержкой российских авиакомпаний.

*источник: сайт "News Info"
13.10.05*

ЧЕРЕЗ МЕСЯЦ ВВОЗНЫЕ ПОШЛИНЫ НА ЗАПАДНЫЕ САМОЛЕТЫ МОГУТ ОТМЕНИТЬ

Федеральное агентство по промышленности РФ (Роспром) в течение месяца завершит подготовку проекта нового порядка ввоза импортных самолетов в Россию, сообщил "Интерфаксу" глава Роспрома Борис Алешин.

"Документ будет иметь две основные позиции: либо полное освобождение от пошлин, либо снижение пошлины в обмен на технологии", - сказал он.

По словам Алешина, новый порядок ввоза самолетов разделит западные воздушные суда на две категории. Самолеты, которые не производятся в РФ или существенно превосходят отечественные аналоги по качеству и технологиям, будут освобождены от ввозных пошлин. "У нас, например, абсолютно нет предложений по бизнес-авиации, а ее развивать необходимо", - пояснил Алешин.

Ко второй категории будут отнесены производители авиатехники, которые заинтересованы в российском рынке и при этом способны поделиться технологиями, необходимыми для развития отечественного самолетостроения. "Например, Boeing и Airbus обладают качественными разработками в области системы эксплуатации техники, а у нас таких технологий нет", - сказал глава Роспрома.

В отношении компаний-производителей правительством будет сформирован список технологий, которые требуются Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК), и предложен компаниям на рассмотрение в обмен на существенное снижение ввозных пошлин.

*источник: газета "Газета"
04.10.05*

ЗАМРУКОВОДИТЕЛЯ РОСПРОМА ИГОРЬ ГАРИВАДСКИЙ ОСВОБОЖДЕН ОТ ДОЛЖНОСТИ

Приказом Министерства промышленности и энергетики от 10 октября 2005 года № 173/к от занимаемой должности освобожден и уволен по собственному желанию заместитель руководителя Федерального агентства по промышленности Игорь Гаривадский.

В должности замруководителя агентства И. Гаривадский находился с апреля 2004 года. В аппарате Роспрома он курировал предприятия оборонно-промышленного комплекса и гражданских отря-

слей промышленности России, подведомственные Федеральному агентству по промышленности.

Ранее И. Гаривадский занимал должность заместителя руководителя Департамента инвестиционной политики Минэкономразвития Российской Федерации, помощника заместителя Председателя Правительства Российской Федерации.

*источник: AVIAPORT.RU
21.10.05*

АЛЕКСЕЙ ФЕДОРОВ ПРЕДПОЧЕЛ САМОЛЕТЫ

Как стало известно "Ъ", председатель фракции "Единая Россия" (ЕР) в законодательном собрании Иркутской области Алексей Федоров в ноябре намерен оставить работу в региональном парламенте. Высокопоставленный источник в законодательном собрании сообщил, что решение господина Федорова связано с большими нагрузками по основному месту работы (Алексей Федоров руководит ФГУП "РСК МиГ" и ОАО "НПК "Иркут").

Источник во фракции ЕР в областном парламенте сообщил, что "разговоры о том, что Алексей Федоров покинет ЗС, ведутся уже давно". Как отметил собеседник "Ъ", до сих пор господин Федоров этого не сделал, поскольку тогда фракция ЕР потеря-

ла бы место в парламенте. По закону, если кто-либо из первой тройки кандидатов, баллотировавшихся в парламент по областному списку, до истечения года с первого дня работы ЗС решат сложить полномочия, партия лишается мандата. В случае если г-н Федоров напишет заявление о сложении своих полномочий после 27 октября (первая сессия ЗС четвертого созыва прошла 27 октября 2004 года), мандат перейдет к следующему по списку кандидату - главврачу областного онкологического диспансера Виктории Дворниченко.

*источник: газета "Коммерсантъ-Иркутск"
13.10.05*

САМОЛЕТЫ ИЛ-96-300 С НОВА В СТРОЮ

Эксплуатация самолетов Ил-96-300 возобновлена, сообщает пресс-служба Министерства транспорта России. Соответствующий приказ сегодня подписал руководитель Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (ФСНТ) Александр Нерадько. Эксплуатация самолетов разрешена в связи с доработкой и реализацией комплекса мер по обеспечению безопасности полетов и надежности комплектующих изделий самолетов.

В пресс-службе ОАО "Аэрофлот - российские авиалинии" РБК заявили, что данного приказа не получали, а эксплуатацию самолетов Ил-96-300 авиакомпания возобновит после расконсервации воздушных судов.

Таким образом, прошло более месяца после того, как Федеральная служба по надзору в сфере транспорта предложила приостановить эксплуатацию самолетов этого типа до устранения нарушений.

Эксплуатация была остановлена в связи с тем, что 20 августа с.г. А.Нерадько обратился к министру промышленности и энергетики Виктору Христенко, руководителю Федерального агентства по промышленности Борису Алешину и руководителям ряда авиакомпаний с предложением о приостановке эксплуатации самолетов Ил-96-300 по причине того, что в августе на самолетах данного типа произошли инциденты, влияющие на обеспечение безопасности полетов. Инциденты были вызваны отказом системы торможения колес. Аналогичные ситуации происходили и

ранее. При расследовании было установлено, что причиной инцидентов является изготовление агрегатов УГ-151-7, применяемых в системе торможения колес самолетов Ил-96-300, с нарушением требований чертежа. В частности, был выявлен случай фальсификации сведений об изготовлении агрегата.

Авиакомпания, эксплуатирующие данный тип машин, неоднократно обращали внимание производителей на необходимость доработки ряда узлов и агрегатов, однако никакой реакции предприятий промышленности на эти обращения не последовало.

Напомним, что информация о недоработках стала обсуждаться в СМИ после того, как в начале августа президенту России Владимиру Путину при вылете из финского города Турку пришлось сменить Ил-96 на резервный самолет. При выходе машины на рулежную дорожку была обнаружена техническая неисправность, после чего командир корабля принял решение о пересадке на резервный борт.

Для справки: в России Ил-96-300 (пассажирская версия Ил-96) эксплуатируют четыре авиакомпании - "Аэрофлот" (6 лайнеров), "Домодедовские авиалинии" (3 лайнера) и "Красноярские авиалинии" (2 самолета). Еще два Ил-96-300 эксплуатируются ГТК "Россия" и осуществляют перевозки первых лиц государства.

*источник: РосБизнесКонсалтинг
03.10.05*

ОТМЕНА ЗАПРЕТА НА ПОЛЕТЫ ИЛ-96-300 КОСНЕТСЯ НЕ ВСЕХ ЛАЙНЕРОВ, НАХОДЯЩИХСЯ В ЭКСПЛУАТАЦИИ

Самые современные "тяжеловесы", надежда и гордость российского авиапрома - самолеты Ил-96-300, находящиеся в настоящее время на приколе, возможно поднимутся в воздух в конце этой недели. Об этом заявил сегодня руководитель Федерального агентства по промышленности (Роспром) Борис Алешин.

Алешин также отметил, что "сегодня в его ведомстве будет проведено очередное совещание с руководителями авиакомпаний, эксплуатирующих Ил-96-300, на котором будет рассмотрен ход ремонтных работ по этим лайнерам". Однако снятие запрета коснется не всех 13-и "Илов", находящихся в эксплуатации. Как сказал ранее министр транспорта РФ Игорь Левитин, "раньше всех полетят самолеты тех авиакомпаний, которые быстрее устранят технические неполадки".

В частности, по словам главы Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Александра Нерадько, "снятие запрета на полеты не коснется трех Ил-96-300". Одна из этих машин, уточнил он, была "зафрахтована у Домодедовских авиалиний кубинской авиакомпанией Cubana, но она пока не доставлена в Россию для проведения ремонтных работ". Кроме того, сказал Нерадько, это будут основной и резервный лайнеры президента России, которые эксплуатируются ГТК "Россия". "Работы по ним ведутся по отдельному регламенту", - подчеркнул чиновник. В свою очередь, Управляющий делами президента Владимир Кожин уточнил, что "Илы"

не поднимутся в воздух, пока не будет стопроцентной уверенности, что брак устранен. "Инициаторами остановки полетов Ил-96 были мы, - отметил он в интервью, опубликованном в пятничном номере "Российской газеты". - Естественно, наши предложения были в законном порядке подтверждены решениями Росавианадзора и Международного авиационного комитета".

При принятии решения, по словам Кожина, "исходили из двух простых вещей. Первое: глава такого государства должен летать на абсолютно безопасной машине. И второе: на безопасной машине должен летать не только глава государства, но и все люди, которые пользуются этими самолетами". "- Когда конкретно президентский самолет и все остальные машины этой марки поднимутся в воздух - я сейчас сказать не могу. Хотя нам эти даты называют, и даты эти близкие, - отметил Кожин. - Но пока мы не будем на 100% уверены, что этот системный брак устранен, мы своего согласия на полеты не дадим". Об этом сообщает ИТАР-ТАСС.

Напомним, 22 августа Ространснадзор приостановил эксплуатацию новейших дальнемагистральных отечественных лайнеров Ил-96-300. В числе причин, влияющих на безопасность полетов, названы отказы системы торможения.

*источник: газета "Известия"
03.10.05*

СИТУАЦИЮ ВОКРУГ ВАСО ПРОКОММЕНТИРОВАЛ ГУБЕРНАТОР

3 октября глава администрации области Владимир Кулаков прокомментировал отставку директора ВАСО Вячеслава Саликова. Как уже сообщалось, в прошлую пятницу Саликов был освобожден от занимаемой должности по собственному желанию.

Владимир Кулаков, глава администрации Воронежской области: "Кадровые перемещения авиазаводу ничем не грозят. Вячеслав Алексеевич Саликов как директор, выдающийся человек, и сегодня он стал жертвой острейшей политической борьбы на самом верху. Перед своим отъездом в Данию я отправил Фрадкову телеграмму, где высказал своё мнение по этому делу. Я написал ему, что категорически возражаю против снятия Саликова с должности, т.к. сегодня он является той фигурой, которая консолидирует предприятие, которому доверяют и рабочие и инженерно-технические работники.

Вопрос снятия с должности Саликова решает сегодня не власть, а совет директоров предприятия. Когда в прошедшую пятницу состоялось заседание совета директоров, то совет не смог набрать необходимого количества голосов, чтобы освободить его от должности. В этот момент, видя, что директива Правительства не поддерживается советом директоров, Саликов принял, я считаю, мудрое решение и сам написал заявление с просьбой освободить его от занимаемой должности, чтобы сохранить в дальнейшем завод, перспективу завода.

Он тут же был трудоустроен, он является заместителем гендиректора по производству компании "Ильюшин Финанс". Он будет точно так же работать на заводе. И с позиции компании уже "Ильюшин Финанс", осуществляет все функции, связанные с производством авиационной техники на заводе.

И.о. директора завода временно назначен Шушпанов Николай Николаевич, главный инженер, до того момента пока совет директоров не подберёт нового директора.

5 октября сюда намечен приезд руководителя федерального агентства промышленности, Алёшина, который должен встретиться с коллективом предприятия, объяснить им причины, мотивы таких решений. И рассказать коллективу, каковы перспективы дальнейшего развития и существования Воронежского авиационного завода.

Естественно, что у меня в этом месяце назначена встреча с президентом России, на этой встрече обязательно будет стоять номером 1 вопрос по авиационному заводу, и только после встречи с президентом я смогу сказать, что дальше будет с нашим родным предприятием".

*источник:
телеканал "Воронежская ГТРК"
04.10.05*

У ВОРОНЕЖСКОГО АВИАЗАВОДА СМЕНИТСЯ СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ

У воронежского авиазавода ВАСО сменится совет директоров, сообщили в пресс-службе областной администрации. Как сообщается, решение об этом было принято в четверг на заседании совета директоров в московском офисе ОАО "Авиационный комплекс им. Ильюшина". Данная мера предпринимается в связи с прекращением действия соглашения о доверительном управлении контрольным пакетом акций воронежского авиазавода. Нынешний совет директоров принял решение о созыве внеочередного собрания акционеров, которое планируется провести 23 декабря. После этого новому составу совета директо-

ров будет дано право утвердить нового генерального директора воронежского завода. Напомним, что гендиректор Воронежского акционерного самолетостроительного общества Вячеслав Саликов на заседании совета директоров ВАСО сложил свои полномочия 3 октября. Отставка Саликова была связана со скандалом вокруг конструктивных дефектов лайнеров Ил-96-300, когда Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор) ввела запрет на эксплуатацию всех самолетов Ил-96-300.

источник: Агентство национальных новостей, 14.10.05

ВОРОНЕЖСКИЙ АВИАСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД ПОСЕТИЛ БОРИС АЛЕШИН

В Воронежскую область прибыл глава федерального агентства промышленности Борис Алешин, об этом сообщила пресс-секретарь губернатора Воронежской области Ирина Плотникова. Визит Алешина в Воронеж связан с ситуацией, сложившейся на авиационном объединении. В ходе визита запланирована встреча Бориса Алешина с коллективом

ВАСО, на которой он расскажет о перспективах дальнейшей работы предприятия, также в рамках визита между Роспромом и ВАСО будет подписан протокол о государственной поддержке производства самолетов Ил-96.

*источник: ИА REGNUM
05.10.05*

И.ЛЕВИТИН НАДЕЕТСЯ, ЧТО СИСТЕМНЫХ ПРОБЛЕМ С ЭКСПЛУАТАЦИЕЙ САМОЛЕТОВ ИЛ-96-300 БОЛЬШЕ НЕ ВОЗНИКНЕТ

Министр транспорта РФ Игорь Левитин надеется, что проблем с эксплуатацией самолетов Ил-96-300 больше не возникнет, передает ИТАР-ТАСС. "Все конструктивные недостатки в тормозной системе самолетов этого типа были устранены, бракованные

детали заменены на новые", - заявил министр в прямом эфире радиостанции "Маяк".

*источник: ПРАЙМ-ТАСС
07.10.05*

ГЛАВА РОСПРОМА: ПРОИЗВОДСТВО ИЛ-96 В ВОРОНЕЖЕ БУДЕТ РАСШИРЯТЬСЯ

Руководитель Федерального агентства по промышленности (Роспром) Борис Алешин заявил, что производство самолетов Ил-96 в Воронеже будет расширяться.

По словам Алешина, в ближайшее время государственная транспортная компания "Россия" намерена приобрести у ВАСО 4 самолета Ил-96, в том числе 2 самолета - для премьер-министра и министра обороны.

Руководитель Роспрома на встрече с коллективом ВАСО подтвердил, что все обязательства двустороннего соглашения между Россией и Украиной при участии партнеров из США по реализации проекта региональных самолетов Ан-148 и Russian Regional Jet (RRJ) будут выполнены в полном объеме. "Первый

пассажирский самолет Ан-148 на 70-90 посадочных мест будет выпущен в первом квартале 2006 года, а RRJ на 90-110 мест - в 2008 году", - отметил Алешин.

Глава Роспрома также заявил, что в ближайшее время компания Ильюшин Финанс Техник, КБ Ил и ВАСО приступят к разработке системы послепродажного обслуживания самолетов Ил-96-300 с тем, чтобы в случае какой-либо поломки любая деталь "в считанные часы" была доставлена в тот аэропорт, где у самолета обнаружена неисправность, сообщили в обл администрации.

*источник: РИА "Новости"
06.10.05*

НА БАЗЕ АВИАЗАВОДА ВОРОНЕЖА БУДЕТ СОЗДАН ЦЕНТР ПО ПРОИЗВОДСТВУ АН-148

На базе Воронежского авиазавода будет создан центр по производству региональных пассажирских самолетов Ан-148. Как сообщили в пресс-службе Федерального агентства по промышленности, об этом заявил глава агентства Борис Алешин на встрече в среду с коллективом ОАО Воронежское акционерное самолетостроительное общество (ВАСО). "В Воронеже будет создан центр по производству региональных пассажирских самолетов Ан-148 и комплектов для лайнера RRJ", - заявил глава Роспрома.

По словам Алешина, в настоящее время производственная площадка ВАСО рассматривается для выпуска грузовой версии Ил-112, модернизации Ил-76 под новые двигатели ПС-90, а также для участия в международной кооперации - выполнения на заводе заказов для Boeing и Airbus. В частности, Airbus планирует разместить на территории России производство 3% комплектующих лайнера Airbus A350. "У ВАСО

есть перспективы получить этот заказ", - подчеркнул глава Роспрома. "Впервые нам удалось добиться увеличения бюджета. На 1,8 млрд. руб. увеличится программа поддержки развития гражданской авиационной техники. Значительно увеличена поддержка военной техники. Около 400 млн. руб. необходимо будет выделить на поддержку эксплуатации самолетов. Планируется значительное выделение средств на создание современного тренажера", - отметил Алешин.

Как сообщил на встрече с коллективом ВАСО генеральный директор лизинговой компании Ильюшин Финанс Ко Александр Рубцов, в текущем году компания перечислила ВАСО более 11 млрд. руб. "В 2002 г. мы произвели один самолет, в 2004 - два, в 2005 - шесть, в 2006 планируем выпустить уже 12, а дальше - по 25-30 самолетов в год", - сказал Рубцов.

*источник: РИА "Новости"
07.10.05*

УОМЗ ПОДПИСАЛ КОНТРАКТ С КРУПНЕЙШИМ В ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЕ АВИАЦИОННЫМ РЕМОНТНЫМ ПРЕДПРИЯТИЕМ

ФГУП "ПО "Уральский оптико-механический завод" и крупнейшее в Восточной Европе авиационное ремонтное предприятие "Польский военный авиационный завод №2" подписали генеральное соглашение о сотрудничестве. Как сообщили в пресс-службе УОМЗ, также подписан контракт на поставку оптико-электронных систем для самолета МиГ-29. По условиям контракта, изделия должны быть доставлены уже в этом году.

Контракт с Польской стороной подписан после участия УОМЗ в Международном авиакосмическом

салоне (город Жуковский) в августе этого года. Тогда были проведены переговоры с польской военной делегацией, которую возглавлял военный атташе Польской республики, бригадный генерал господин Левандовский. Вместе с ним в состав делегации входили директора ремонтных авиационных заводов. Обсуждались проблемы прямого сотрудничества польских военно-воздушных сил с субъектом военно-технического сотрудничества УОМЗ.

*источник: сайт "Накануне.Ру"
17.10.05*

В РФ РАЗРАБАТЫВАЕТСЯ САМОЛЕТ НА 25% ЭФФЕКТИВНЕЕ САМОЛЕТОВ BOEING

Федеральное агентство по промышленности РФ (Роспром) в 2005 г. выделит на проект создания ближне-среднемагистрального самолета МС-21 230 млн. руб. Выделенные в текущем году средства будут направлены на разработку эскизно-технического проекта указанного самолета. "В частности, уже начата разработка ближне-среднемагистрального само-

лета МС-21. Как ожидается, он будет на 20-25% эффективнее самолетов типа Boeing и Airbus, - сказал заместитель генерального директора авиакомплекса "Ильюшин" Владимир Беляков.

*источник: РИА "Новости"
21.10.05*

РАЗРАБОТКА ПРОЕКТА САМОЛЕТА ТУ-414 ПРОДОЛЖАЕТСЯ ЗА СЧЕТ СРЕДСТВ ОАО "ТУПОЛЕВ"

Проект реактивного регионального 72-местного самолета Ту-414, разрабатываемый ОАО "Туполев", продолжает постоянно обновляться с учетом возможности установки новых бортовых систем и оборудования. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил информированный источник в области авиастроения.

Как отметил собеседник, в последнее время расчетные летные характеристики проектируемого самолета существенно повышены. В частности, в результате исследований ЦАГИ по новому так называемому "скоростному" крылу крейсерская скорость самолета увеличена с $M=0,78$ до $M=0,83$.

Базовыми авиадвигателями силовой установки признаны двигатели Rolls-Royce BR710 тягой по 7 т каждый, уточнил источник. По его оценкам, стоимость самолета ориентировочно должна составить 16

млн. долл., что почти в 1,5 раза дешевле российского регионального самолета (RRJ) разработки ЗАО "Гражданские самолеты Сухого".

Стоимость НИОКР создания Ту-414 оценивается примерно в 300 млн. долл. В эту сумму включается изготовление трех летных экземпляров и двух планеров для наземных испытаний, проведение сертификации самолета и внедрение его в серийное производство на Казанском авиационном производственном объединении, уточнил собеседник.

По его словам, сейчас разработка самолета ведется в инициативном порядке только за счет ОАО "Туполев".

*источник: AVIAPORT.RU
13.10.05*

ПОСАДОЧНЫЙ ВЕС ТУ-204-300 УВЕЛИЧЕН НА 2 ТОННЫ

В ЗАО "Авиастар-СП" завершена доработка авиалайнера Ту-204-300 с целью увеличения посадочного веса со 105 до 107 тонн. Данная операция была плановой и выполнялась в соответствии с требованиями эксплуатанта - авиакомпании "Владивосток Авиа". Результатом произведенной доработки станет возможность брать на борт большее количество пассажиров или заправлять больше топлива, что, в свою очередь, позволит увеличить дальность полета авиалайнера.

В окрасочном корпусе Ту-204-300 подкрасили тронутые в процессе доработки места. Затем на территории летно-испытательной станции были проведены регламентные профилактические работы, кото-

рые согласно техническим требованиям проводятся после 600 часов налета. Это смотровые операции, смазка механизмов, регулировка. Контрольный полет показал, что авиалайнер полностью готов к дальнейшей эксплуатации, и он взял курс на Дальний Восток.

В конце октября с производственных ступелей ЗАО "Авиастар-СП" должен сойти еще один, четвертый в этом году новый Ту-204-300, также строящийся для авиакомпании "Владивосток Авиа".

*источник: компания "ЗАО "Авиастар-СП"
20.10.05*

СМОЛЕНСКИЙ АВИАЦИОННЫЙ ЗАВОД МОЖЕТ ВОЗОБНОВИТЬ ВЫПУСК М-55 "ГЕОФИЗИКА"

Выпуск высотного самолета М-55 "Геофизика" на Смоленском авиационном заводе может быть возобновлен. "Есть планы достроить самолеты, находящиеся в заделе на Смоленском авиационном заводе", - сообщил "Интерфаксу" генеральный конструктор Экспериментального машиностроительного завода имени Мясищева Валерий Новиков. Часть этих самолетов будет задействована в программе создания на базе самолета М-55 "Геофизика" авиационно-космического комплекса по выводу на орбиту малых спутников, которую фирма Мясищева реализует совместно с австралийской компанией "Техноимпорт".

Новиков сообщил, что "под космический проект планируется оборудовать как минимум два-три самолета". "Естественно, что на этих самолетах будет проведена необходимая модернизация. Техническая сторона дела нам полностью понятна, и здесь никаких проблем мы не видим. Нужно, в частности, будет усилить отдельные элементы фюзеляжа, отработать систему отделения ракеты-носителя от самолета", - сказал собеседник агентства.

*источник: газета "Газета"
07.10.05*

АВИАЦИЯ ВОЗВРАЩАЕТСЯ

Если так пойдет и дальше, то вскоре Приморье станет центром авиационной промышленности. Потому что уже в следующем году арсеньевский "Прогресс" начнет выпускать самолеты Як-54.

Як-54 - двухместная учебно-тренировочная машина. В Арсеньеве собираются конструировать и изготавливать самолеты полностью, устанавливая двигатель, оснащать фюзеляж необходимым оборудованием. И, разумеется, самолеты станут проверять перед отправкой к заказчику. В этом качестве высту-

пают Минобороны России, РОСТО (экс-ДОСААФ), а также ряд юридических и физических лиц.

Сегодня в Арсеньев уже поступила практически вся конструкторско-технологическая документация. И совсем скоро завод "Прогресс" приступит к подготовке оснастки, а также к производству деталей и сборке. В первой партии "прогрессовского" Як-54 будет 30 самолетов.

*источник: газета "Ежедневные Новости"
04.10.05*

В ПРОИЗВОДСТВЕ НА ДВУХ АВИАЗАВОДАХ НАХОДЯТСЯ ПЕРВЫЕ ШЕСТЬ САМОЛЕТОВ АН-148

Производственными планами Киевского государственного авиационного завода "Авиант" и Воронежского акционерного самолетостроительного общества (ВАСО) предусмотрена постройка в 2006 году шести самолетов Ан-148: одного самолета на "Авианте" и пяти - на ВАСО. Об этом сообщил заместитель генерального директора, технический директор лизинговой компании ОАО "Ильюшин финанс Ко" (ИФК) Юрий Островский.

Ту-204-300 и Ан-148 являются пока единственными самолетами отечественного производства, твердые заказы на которые поступили еще до завершения сертификации этих машин, подчеркнул собеседник. По его словам, на сегодня имеется твердый заказ авиакомпании "КрасЭйр" на поставку 15 пассажирских и грузовых самолетов и дополнительно одной машины в VIP-варианте.

Он добавил, что заказов на уровне соглашений и заявок авиакомпаний много - на несколько десятков самолетов. Так, например, "Волга-Днепр" подтверждает желание приобрести три пассажирских самолета Ан-148. Кроме того, авиакомпания полагает целесообразной закупку некоторого количества груз-

зовых и рамповых самолетов Ан-148. Эти машины необходимы для перевозки грузов к конечному получателю, доставляемых магистральными грузовыми самолетами типа Ил-96-400Т и Boeing 747-200F. В ходе переговоров выявилось требование авиакомпании "Волга-Днепр" к габаритам грузовой кабины Ан-148 - она должна вмещать стандартные грузовые платформы.

Отвечая на вопрос "АвиаПорт.Ру" о предварительном заказе авиакомпанией "Аэросвит" самолетов Ан-148, собеседник сказал, что с "Аэросвитом" было подписано соглашение о намерениях, однако авиакомпания выдвигает желание иметь на самолетах англоязычную кабину. В тоже время, других заказов на такую кабину пока нет. В связи с относительно небольшим количеством заказываемых авиакомпанией самолетов признано нецелесообразным разрабатывать и изготавливать англоязычную кабину. Пока переговоры находятся в относительно вялотекущей фазе.

*источник: AVIAPORT.RU
20.10.05*

НОВОСИБИРСКИЕ АВИАСТРОИТЕЛИ НАЧИНАЮТ СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО СУ-34

На Новосибирском авиационном им. В.П.Чкалова приступили к подготовке заводского комплекса к серийному производству новейшего фронтового бомбардировщика Су-34.

Многократное увеличение производительности потребует от авиастроителей не только перехода на новые технологии - намечена инвентаризация всего парка оборудования, а также усиление кадровой политики и оптимизация производственных затрат,

сообщает Школа журналистики. Недавно новосибирские авиастроители подписали контракт с Минобороны РФ на производство ударного самолета Су-34, который в настоящее время завершает цикл госиспытаний. С 2006 г. должна начаться серийная поставка этих машин в ВВС России.

*источник:
"Новосибирский городской сайт"
05.10.05*

ХОЛДИНГ "СУХОЙ" ПЛАНИРУЕТ В 2006 ГОДУ НАЧАТЬ ПРОИЗВОДСТВО ОПЫТНЫХ ОБРАЗЦОВ САМОЛЕТА СУ-35

Авиахолдинг "Сухой" планирует в 2006 г. начать производство опытных образцов самолета Су-35 на Комсомольском-на-Амуре авиационно-производственном объединении им. Гагарина (КнААПО). Об этом во вторник в Хабаровске заявил после встречи с губернатором Хабаровского края Виктором Ишаевым глава авиахолдинга Михаил Погосян.

"Будущее мы связываем с созданием новых самолетов, таких как Су-35, и уже в следующем году

на нашем заводе в Комсомольске-на-Амуре начнется производство опытных образцов", - сказал М.Погосян. Он также отметил, что в 2006 году в рамках гособоронзаказа в 2,5 раза будет увеличено финансирование работ по модернизации самолетов для российских ВВС.

*источник: "Интерфакс"
04.10.05*

АХК "СУХОЙ" ВОШЛА В СПИСОК "ВЕДУЩИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ РОССИИ"

Авиационная холдинговая компания "Сухой" заняла 40-ю строчку рейтинга, опубликованного журналом "Business Week Россия" (№1, 26.09.05). В списке, состоящем из 100 позиций и учитывающем 7 финансовых показателей, холдинг занимает лидирующее положение среди предприятий отечественной военной промышленности, а также авиационной отрасли. В 2004 году консолидированная выручка холдинга от реализации продукции составила

43140,4 млн. руб. Это составляет примерно столько же, сколько совокупная выручка всех остальных компаний авиастроения, попавших в рейтинг (НПК "Иркут", корпорация "Аэрокосмическое оборудование" и "Уфимское моторостроительное производственное объединение").

*источник: компания "АХК "Сухой"
06.10.05*

"СИБИРЬ" ВЫСТАВИТ НА ПРОДАЖУ ТУ-204

Вчера гендиректор ОАО "Авиакомпания "Сибирь" Владислав Филев сообщил журналистам, что компания намерена отказаться от эксплуатации 2-х среднемагистральных Ту-204-100, имеющихся сейчас в его парке, из-за их экономической неэффективности. Зимним расписанием 2005/06 года их использование не предусмотрено, и машины будут выставлены на продажу. Это не первая попытка "Сибири" избавиться от Ту-204, однако до сих пор на самолеты не находилось покупателей.

Об инициативе отказаться от эксплуатации Ту-204 господин Филев сообщил журналистам на авиафоруме "Крылья России". В качестве причины принятого решения топ-менеджер назвал экономическую неэффективность использования Ту-204 в регулярных перевозках, уточнив при этом, что чартерная программа "Сибири" невелика. По-видимому, он имел в виду, что использование лайнеров этого типа экономически оправдано лишь при практически полной их загрузке. Владислав Филев уточнил, что, принимая решение об эксплуатации самолета того или иного типа, компания ориентируется на себестоимость перевозки пассажироместа в конкретной компоновке салона и, соответственно, на цену билета. По этим критериям Ту-204 "Сибирь" и не устроил.

Отметим, что выставить на продажу имеющиеся в парке Ту-204 "Сибирь", в свое время бывшая одним

из первых эксплуатантов самолета этого типа, пытается с зимы, однако покупателей до сих пор не находилось. При этом "Сибирь", по словам Владислава Филева, намерена увеличить число иномарок в своем авиапарке до конца года с 10 до 12-15. Если Ту-204 будут проданы, это будет первый случай в России отказа перевозчика от относительного нового отечественного судна.

В "Туполеве" подробно комментировать инициативу "Сибири" вчера не стали. "Возможно, для трасс "Сибири" Ту-204 действительно невыгоден. Все зависит от маршрутной сети", - говорит собеседник "Ъ" в компании. Однако на перспективах продаж новых Ту-204 и его модификаций Ту-204-300 и Ту-214, по его мнению, это не скажется.

Среднемагистральный самолет Ту-204-100, оснащенный двигателями ПС-90А, - разработка ОАО "Туполев", сертифицированная в 1995 году. Серийно производится ульяновским ЗАО "Авиастар-СП". Предназначен для перевозки 210 пассажиров на расстояние до 4,4 тыс. км. Всего в России эксплуатируется не более десятка машин этого типа. Каталожная стоимость - около \$30 млн.

источник: газета "Коммерсантъ"
13.10.05

ЧЕТВЕРТЫЙ ТУ-204-300 МОЖЕТ БЫТЬ ПЕРЕДАН "ВЛАДИВОСТОК АВИА" РАНЬШЕ ПЛАНОВОГО СРОКА

Четвертый самолет Ту-204-300 производства ульяновского ЗАО "Авиастар-СП" может быть передан авиакомпании "Владивосток Авиа" уже в ноябре текущего года вместо запланированного декабря 2005 года. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил Заместитель генерального директора, технический директор компании "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) Юрий Островский. По его словам, третий Ту-204-300, поставка которого заказчику осуществляется через лизинговую компанию ИФК, также передан с опережением графика на один месяц.

В настоящее время продолжаются переговоры с авиакомпанией "Владивосток Авиа" об условиях поставки дополнительно двух самолетов Ту-204-300 с доведением общего количества таких машин в парке авиакомпании до шести экземпляров. Как

известно, на МАКС-2005 авиакомпания "Владивосток Авиа" подписала с ИФК соглашение о поставке двух Ту-204-300 на условиях лизинга на 15 лет. Первый самолет авиапредприятие получит в начале 2007 года, второй - в начале 2008 года, уточнил Ю. Островский. Он подчеркнул, что Ту-204-300 успешно эксплуатируется как на линии Владивосток - Москва протяженностью 7000 км, так и на трассе Владивосток - Сеул протяженностью 2000 км, что для авиакомпании экономически эффективно.

Как заявил ранее Генеральный конструктор ОАО "Туполев" Игорь Шевчук, компания получила 60 заявок от перевозчиков на приобретение нового пассажирского авиалайнера Ту-204-300.

источник: AVIAPORT.RU
14.10.05

ПРОИЗВОДИТЕЛИ ТУ-214 НЕ УСПЕВАЮТ ВОВРЕМЯ СДАТЬ САМОЛЕТ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ

Казанское авиационное производственное объединение (КАПО) сдаст Ту-214 в эксплуатацию авиакомпании "Трансаэро" не в декабре 2005 г., а во втором квартале 2006. По словам представителя КАПО, причина задержки - затягивание перечисления 3,25 млрд. руб., предусмотренных в бюджете 2005 г. на развитие авиализинга.

"Трансаэро" и "Финансовая лизинговая компания" (ФЛК) заключили договор о лизинге десяти Ту-214 в конце февраля этого года, сумма договора составляет 600 млн. долл. Все лайнеры должны быть собраны на КАПО, первый должен был поступить в эксплуатацию в декабре 2005 г., следующие четыре -

в 2006 г., остальные - до 2008 г. Премьер-министр Михаил Фрадков подписал распоряжение о выделении 6 млрд. руб. "Ильюшин финансу" и ФЛК летом этого года, однако фактически деньги на счета компаний до сих пор не поступили. В то же время, гендиректор ФЛК Евгений Зарицкий опровергает заявление КАПО - по его словам, несмотря на отсутствие средств, выделенных в рамках господдержки, Ту-214 строился за счет банковских кредитов ФЛК, находится в высокой степени готовности и будет сдан в срок.

источник: LENTA.RU
11.10.05

ПРЕДСТАВИТЕЛИ ИНДИЙСКОЙ КОМПАНИИ ПО РАЗРАБОТКЕ АВИАЦИОННОЙ ЭЛЕКТРОНИКИ ЗАИНТЕРЕСОВАНЫ В ПРИОБРЕТЕНИИ ПРОДУКЦИИ ОМСКОГО КБ АВТОМАТИКИ

Омское федеральное государственное унитарное предприятие "Центральное конструкторское бюро автоматики" на днях посетила делегация компании по исследованию и разработке авиационной электроники министерства обороны Индии ("DARE").

По словам директора омского предприятия Эдуарда Седунова, целью визита было определение сфер возможного сотрудничества двух сторон. Представителей индийской компании ознакомили с изделиями, которые в настоящее время производятся в конструкторском бюро для поставки на экспорт.

Как отметил Эдуард Седунов, индийская сторона заявила о заинтересованности в приобретении продукции, выпускаемой омичами. При определении областей будущего сотрудничества директор индийской компании г-н Рамалингам высказался о возможности совместной работы в области модернизации и разработки новых изделий. В свою очередь предложения представителей индийской делегации встретили взаимопонимание со стороны руководства омского предприятия.

"Мы договорились, что вышеназванные вопросы после обсуждения с руководством "Рособоронэкспорта" могут быть включены в итоговый протокол по результатам визита индийской делегации в Российскую Федерацию", - сообщил Седунов.

Сегодня Центральное конструкторское бюро автоматики - ведущее в России предприятие по созданию пассивных радиолокационных головок самонаведения для противорадиолокационных ракет; самолетных пассивных радиотехнических систем

пеленгации и целеуказания; аппаратуры управления головками самонаведения для противорадиолокационных ракет; станций предупреждения о радиолокационном облучении; автоматических систем контроля радиоэлектронных комплексов.

Авионикой с омской маркой оснащены практически все российские военные самолеты. Сейчас на предприятии продолжают работы по головкам самонаведения для противорадиолокационных ракет. Создана головка, способная перекрыть все диапазоны, в которых работают современные радиолокационные станции.

"На сегодняшний день одна из главных наших задач - создание аппаратуры нового поколения, так называемого "четыре плюс", - отмечает Эдуард Седунов.

Омские разработки включены в программу модернизации многих типов самолетов и вертолетов. Бюро располагает уникальными СВЧ- и микроэлектронными технологиями, беззховыми помещениями, в которых можно выполнять измерения даже на фюзеляже реального самолета, стендами математического и полунатурного моделирования.

Как отметили в главном управлении по делам радиотелевещания и средств массовой коммуникации Омской области, предприятие также сохранило "золотой фонд" своих высококвалифицированных специалистов, приумножило за последние годы экспериментальную и производственную базу.

*источник: РИА "Сибирь"
12.10.05*

ГСС ПРОВЕЛА ЧЕТВЕРТЫЙ КОНСУЛЬТАТИВНЫЙ СОВЕТ АВИАКОМПАНИЙ

В рамках продвижения самолетов семейства RRJ на внутренний и международный рынки, компания Гражданские самолеты Сухого (ГСС) провела Четвертый Консультативный Совет авиакомпаний, завершивший свою работу 28 сентября 2005г. в Москве.

Более 20 авиакомпаний, как российских, так и зарубежных, приняли участие в работе Четвертого Консультативного Совета Авиакомпаний, что свидетельствует о неуклонно растущем интересе авиаперевозчиков к Программе RRJ. К постоянным участникам форума - авиакомпаниям "Аэрофлот", "Сибирь", "КрасЭйр", "Ютэйр", "Пулково", "Трансаэро", Air France, KLM, SAS, Iberia - присоединились новые: ГТК "Россия", Vietnam Airlines, "Газпром Авиа", казахская авиакомпания "Azamat Airlines" и "Brit Air".

Руководство и группа специалистов компании "Гражданские самолеты Сухого" представила потенциальным заказчикам RRJ полный обзор реализации Программы по всем направлениям, включая финансирование, производство, логистику, обзор конфигурации и презентацию вариантности конфигурации самолетных систем.

Отдельная сессия была посвящена вопросам послепродажной поддержки, включая MSG3 анализ.

"Количество авиакомпаний, проявляющих интерес к Программе RRJ постоянно растет - все новые участники присоединяются к работе Консультативного Совета. Реализация Программы RRJ проходит в

постоянном взаимодействии с нашими потенциальными заказчиками, и мы надеемся, что Консультативный Совет потенциальных заказчиков уже в ближайшем будущем трансформируется в Совет Эксплуатантов самолетов RRJ" - заявил Генеральный директор ГСС Виктор Субботин.

"Участие в консультативных советах, организуемых производителями новых самолетов - это обычная для авиакомпаний практика. В России такое происходит впервые. Да, мы рассматриваем самолеты RRJ и полагаем, что на сегодняшний день - это единственный российский гражданский самолет, который может заинтересовать как российских, так и зарубежных авиаперевозчиков", - комментируя итоги встречи, сказал Бенгт Олов Нас, Директор по планированию парка авиакомпании SAS, представляющей Star Alliance.

"Авиакомпания Air France удовлетворена ходом работ по Программе RRJ, и мы продолжим внимательно следить за развитием этого проекта, включая вопрос вхождения в программу такого важного партнера, как концерн Finmeccanica", - сказал Юбер Югено, Директор по планированию парка региональных самолетов авиакомпании Air France, представляющей на Консультативном Совете Sky Team.

*источник:
компания "Гражданские самолеты Сухого"
03.10.05*

"КОРПОРАЦИЯ ПАРУС" ВВЕЛА В ЭКСПЛУАТАЦИЮ АВТОМАТИЗИРОВАННУЮ СИСТЕМУ БУХГАЛТЕРСКОГО УЧЕТА В "ОКБ СУХОГО"

"Корпорация Парус" ввела в эксплуатацию автоматизированную систему бухгалтерского учета в ОАО "ОКБ Сухого". Об этом сообщила пресс-служба корпорации. Программное обеспечение (ПО) "Парус" является одной из подсистем внедряемой сейчас комплексной системы управления предприятием на базе Oracle E-Business Suite.

Сложность учета обусловлена разнообразием видов деятельности акционерного общества. Предприятие выполняет научно-исследовательские, опытно-конструкторские и экспериментальные работы (НИОКР), связанные с созданием и модернизацией самолетов, и разрабатывает авиационную технику для мелкосерийного производства, оказывает услуги по ремонту и поставкам запасных частей, осуществляет внешнеэкономическую деятельность.

Сложность ПО заказной системы управления затратами связана и с большой номенклатурой работ НИОКР (около 1000 одновременно действующих заказов), а также значительным числом заказов вспомогательного производства, статей накладных расходов и направлений использования прибыли (в целом около 500 заказов). Кроме того, необходимо отметить значительное количество контрагентов по работам НИОКР - несколько сотен организаций. Расшифровка по номенклатуре всех израсходованных материальных ценностей в рамках одного заказа - это тысячи позиций. Несогласие заказчика с какими-то затратами влечет за собой переделку документов и увеличение сроков взаиморасчетов. Качественная и своевременная информация, обосновывающая стоимость работ, особенно важна при выполнении госзаказов для Минобороны РФ. В рамках одной программы может вестись от 1-го до 20-ти проектов одновременно. Например, в текущем году акционерное

общество ведет 40 программ НИОКР. В их реализации участвуют не только проектные команды ОКБ, но и команды предприятий-соисполнителей, которых по одной программе может быть от 70 до 300.

В настоящее время в 3 раза сокращены сроки предъявления затрат в различных разрезах для Министерства обороны. Кроме того, предприятие избавилось от экономических потерь, связанных с неучтенными затратами. Это - незавершенное производство, не предъявленное заказчику в момент закрытия работ. По положению НИОКР исполнитель теряет право на возмещение затрат, если они были предъявлены не вовремя. Полученная прибыль сокращалась на количество неучтенных затрат. Например, за 2002 г. экономические потери в ОАО "ОКБ Сухого" составили 7% от оборота предприятия.

В автоматизированной системе осуществляется трехуровневый учет товарно-материальных ценностей - склад, подотчетная материальная кладовая, производство. Автоматизирован полный комплекс учета НДС для всех видов работ: облагаемых и не облагаемых НДС, экспортных, связанных с выполнением расчетов по НДС в качестве налогового агента. В информационной системе ведется бухгалтерский учет не только головного предприятия, но и всей филиальной сети.

"Корпорация Парус" создана в 1990 г. За 2004 г. оборот компании составил 32,2 млн долл. Корпорация имеет свои региональные отделения в 33 городах России и странах СНГ. Дилерская сеть насчитывает около 220 компаний.

*источник: ПРАЙМ-ТАСС
03.10.05*

ЦАГИ И АСКОН ПРОВЕЛИ КОНФЕРЕНЦИЮ "ОРГАНИЗАЦИЯ ПОДГОТОВКИ ПРОИЗВОДСТВА В АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ"

Центральный аэрогидродинамический институт имени профессора Н.Е. Жуковского (ЦАГИ) и Группа компаний АСКОН провели конференцию, посвященную современным методам организации подготовки производства. Участниками конференции стали представители ведущих предприятий авиационной промышленности России и журналисты специализированных изданий.

Группа компаний АСКОН является лидирующим разработчиком и интегратором решений в области

САПР и управления инженерными данными. Компания основана в 1989 году. В числе заказчиков компании - более 2450 предприятий России и других стран. Среди них: ОАО "АВТОВАЗ", ОАО "Коломенский завод", ФГУП "ММПП "Салют", ФГУП "ПО "Маяк", ОАО "Верхне-Салдинское Металлургическое Объединение", ОАО "ГМК "Норильский никель".

*источник: компания "АСКОН"
06.10.05*

WEB OPTIMA РАЗРАБОТАЛА ПРЕЗЕНТАЦИЮ ДЛЯ ААК "ПРОГРЕСС"

Интернет-студия Web Optima завершила работу над созданием мультимедийной презентации для завода ААК "Прогресс".

Мультимедийная презентация, разработанная Интернет-студией Web Optima, включает в себе демонстрацию вертолетов Ка-50, Ка-52, Ка-60 и других боевых и многофункциональных моделей. В дополнение к презентации, выполненной на русском и английском языках, был смонтирован фильм, рассказывающий о заводе ААК "Прогресс" и демонстрирую-

щий ход боевых действий с участием Ка-50. Демонстрация презентации состоялась на Международном Авиационно-Космическом Салоне МАКС-2005, а также тиражировалась на электронных визитных карточках.

*Сайт интернет-студии Web Optima:
www.weboptima.ru*

*источник: сайт E-generator.ru
18.10.05*

РОССИЯ И ИТАЛИЯ БУДУТ СОВМЕСТНО РАЗРАБАТЫВАТЬ БЕСПИЛОТНЫЕ ЛЕТАТЕЛЬНЫЕ АППАРАТЫ

Корпорация "Иркут", ОКБ имени Яковлева и итальянская группа компаний Finmeccanica объединяют усилия по разработке беспилотных летательных аппаратов, сообщает пресс-служба корпорации.

Работы по беспилотной тематике будут проводиться в рамках генерального соглашения о промышленной и коммерческой кооперации в сфере авиационной техники и передовых технологий, подписанного на авиасалоне МАКС-2005, - сказал вице-президент компании Alenia Aeronautica (входит в группу компаний Finmeccanica) Браззели. В последние годы Finmeccanica инвестировала большие средства в разработку технологии беспилотной авиации. Мы решили работать совместно, чтобы воспользоваться теми возможностями, которые имеются у нас и российской стороны, - сказал он. По словам собеседника, в качестве

платформы для создания семейства беспилотных летательных аппаратов может, в частности, рассматриваться учебно-боевой самолет Як-130. Однако это не обязательно, так как самолет Як-130 проектировался в качестве пилотируемого самолета, поэтому становится сложным с точки зрения управляемости, а потому дорогим в качестве беспилотного аппарата, - сказал Браззели. По словам президента НПК "Иркут", генерального директора ОКБ им. Яковлева Олега Демченко, прежде чем приступить к практической работе по беспилотной тематике, предстоит сначала разработать концепцию, согласовать ее между министерствами обороны России и Италии. Только после этого мы включимся в практическую работу, - сказал он.

*источник: ИА "Финмаркет"
10.10.05*

НОВЫЕ ИЛ-114-100 БУДУТ ОСНАЩЕНЫ ОТЕЧЕСТВЕННЫМ БОРТОВЫМ КОМПЛЕКСОМ С ЭЛЕМЕНТАМИ ПРОИЗВОДСТВА ФИРМЫ COLLINS

Новые пассажирские самолеты Ил-114-100 будут оснащены отечественным бортовым комплексом с элементами производства американской фирмы Collins. Разрабатываемый ОАО "Авиационный комплекс имени С.В. Ильюшина" вариант Ил-114-100 (иногда обозначается как Ил-114-Х00) с авиадвигателями Pratt & Whitney будет оснащен модернизированным бортовым комплексом ЦПНК-114 разработки НИИ авиационного оборудования (НИИ АО) с включением в его состав некоторых элементов производства американской фирмы Collins. Модернизированный ЦПНК, в частности, будет иметь другую вычислительную часть российского производства. Этот комплекс будет схожим с комплексом АРИА, установлен-

ном на самолете-амфибии Бе-200. По словам собеседника, модернизация комплекса проводится для машин, которые будет закупать узбекская национальная авиакомпания. Также возможна поставка этих самолетов и на экспорт в третьи страны.

В настоящее время ведутся переговоры между ОАО "АК им. Ильюшина" и НИИ АО по установке модернизированного комплекса на все самолеты Ил-114-100 новой постройки, строящиеся на Ташкентском авиационном производственном объединении имени В.П. Чкалова.

*источник: AVIAPORT.RU
04.10.05*

РАЗРАБОТКИ ВИАМ ВОСТРЕБОВАНЫ ЗАРУБЕЖНЫМИ ФИРМАМИ И КОМПАНИЯМИ

Перспективные разработки ВИАМ в области авиационных материалов востребованы зарубежными фирмами и авиастроительными компаниями. Об этом заявил Генеральный директор ВИАМ Евгений Каблов. "К сожалению, наиболее активно использует разработки ВИАМ не отечественная авиационная промышленность, а авиастроительная компания Airbus. В самолетах этой компании, например, используется алюминий-литиевый сплав "1424", - с сожалением констатировал Глава ВИАМ.

Он подчеркнул, что не являясь членом Евросоюза, Россия стала партнером Airbus в выполнении шестой рамочной программы ЕС, которая финансируется Комиссией по авиации. Три научных организации России полностью признаны Европейскими авиастроителями по уровню разработок, знаний и квалификации - ЦАГИ, ЦИАМ и ВИАМ. Сплав "1424" при-

меняется в конструкции самолетов А330 и А340. Конструкции из этого сплава выдержали 70 тысяч циклов усталостного нагружения без замечаний. Более того, на испытываемой панели были нанесены повреждения и ходе дальнейших циклов нагружений трещина не развивалась, подчеркнул Е. Каблов.

По его словам, в одном из самолетов разработки фирмы Airbus (по проекту "Калинка-2") применяется российский сплав "1933" для соединения крыла и фюзеляжа с помощью фитинга производства Самарского металлургического завода. По проекту "Анастасия" ВИАМ, Airbus и отечественный металлургический завод совместно рассматривают применения алюминий-литиевого сплава для верхней обшивки фюзеляжа.

*источник: AVIAPORT.RU
04.10.05*

"АВИАСТАР-СП" ПЛАНИРУЕТ В СЛЕДУЮЩЕМ ГОДУ ПОСТАВИТЬ В КИТАЙ ПЯТЬ САМОЛЕТОВ ТУ-204-120

В 2006 г. ульяновское авиастроительное предприятие "Авиастар-СП" планирует поставить в Китай 5 самолетов Ту-204-120, оснащенных английскими двигателями и западной авионикой, сообщил

"Интерфаксу-АВН" в пятницу источник в оборонно-промышленном комплексе.

*источник: "Интерфакс"
07.10.05*

"СУХОЙ" ОТКРЫВАЕТ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО В КИТАЕ

17 октября 2005 г. в Пекине открывается официальное представительство Компании "Сухой". В церемонии открытия представительства примут участие российские и китайские официальные лица.

Расширение сотрудничества России с китайскими партнерами в последние годы определяется активным развитием и углублением торгово-экономического и военно-технического сотрудничества между двумя странами в рамках существующих между ними отношений стратегического партнерства.

Наличие представительства Компании "Сухой" в Китае позволит оперативнее и глубже прорабатывать вопросы двустороннего взаимодействия в области авиационной техники, находить новые пути для укрепления и расширения военно-технического сотрудничества, в частности, в том, что касается логистической поддержки ранее поставленных самолетов.

Авиационная холдинговая компания "Сухой" является одним из мировых лидеров по разработке и производству самолетов фронтовой (тактической) авиации. По объемам производства современных истребителей компания "Сухой" занимает 3-е место в мире. Доля предприятий "Сухого" и его кооперации в общем экспорте вооружений России превышает 50%. За последние годы "Сухой" стал лидером российского авиапрома, укрепив свои позиции и в мировом рейтинге. В 2000-2005 гг. доля компании "Сухой" в мировом производстве боевых самолетов оценивается в 15%, в экспорте - 25% (с учетом лицензионного производства техники за рубежом).

*источник: ОАО "Компания "Сухой"
17.10.05*

"АЛМАЗ-АНТЕЮ" ДОВЕРИЛИ ЗАПЧАСТИ

Вчера один из крупнейших холдингов российского ВПК - концерн ПВО "Алмаз-Антей" - получил свидетельство о праве на самостоятельную поставку за рубеж запчастей и проведение техобслуживания ранее проданной военной техники. До недавнего времени концерн добивался права экспортировать комплексы ПВО целиком. Однако государство оставило экспорт готовой продукции за собой.

Госконцерн ПВО "Алмаз-Антей" образован указом президента РФ 23 апреля 2002 г. Формирование концерна, в который вошли 46 предприятий по разработке и производству систем противоздушной и противоракетной обороны для всех видов вооруженных сил, завершилось к концу 2003 г. Основная продукция "Алмаз-Антея" - сухопутные и морские комплексы ПВО средней и большой дальности.

После завершения юридического оформления холдинга руководство "Алмаз-Антей" предприняло попытку получить право самостоятельного экспорта конечной продукции, которое имел до вхождения в холдинг концерн "Антей". Однако в правительстве концерну отказали. Не помогло даже то, что предсе-

дателем совета директоров "Алмаз-Антей" является помощник президента РФ генерал-полковник ФСБ Виктор Иванов. Как ранее рассказывал "Ъ" генеральный директор ПВО "Алмаз-Антей" Владислав Меньшиков, "руководство решило, что экспорт конечной продукции должен остаться в руках госпосредника - "Рособоронэкспорта", поэтому мы собрали все необходимые документы и подали заявку в Федеральную службу по военно-техническому сотрудничеству на получение права самостоятельной поставки запчастей". Вчера глава службы Михаил Дмитриев вручил руководству "Алмаз-Антей" соответствующее свидетельство. В 2002-2003 годах право самостоятельной поставки запчастей уже было предоставлено 14 оборонным предприятиям. По словам господина Дмитриева, в этом году эти предприятия заработают на самостоятельных поставках запчастей около \$300 млн. Объем продаж готового вооружения за тот же период прогнозируется на уровне \$4,7 млрд.

*источник: газета "Коммерсантъ"
06.10.05*

ММП "САЛЮТ" ПОЛУЧИЛО СЕРТИФИКАТ О ПРОДЛЕНИИ ЛИЦЕНЗИИ НА САМОСТОЯТЕЛЬНУЮ ПОСТАВКУ ЗА РУБЕЖ ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ

14 октября 2005 года глава Федеральной службы по ВТС г-н Дмитриев вручил ФГУП ММП "Салют" сертификат о продлении лицензии на самостоятельную поставку за рубеж запасных частей и проведение техобслуживания ранее проданной военной техники. Сертификат также получили АХК "Сухой", ЦКБ морской техники "Рубин", НПЦ "Прибор".

ФГУП ММП "Салют" стал одним из первых предприятий в РФ, получившим в сентябре 2002 года на 3 года лицензию на самостоятельную поставку за рубеж запасных частей и техобслуживание.

В 2004 году ФГУП ММП "Салют" заработал на поставке за рубеж запчастей и техобслуживания \$38 млн. и вместе с компанией "Сухой" (\$135 млн.) возглавил список компаний-экспортеров.

По словам генерального директора ФГУП ММП "Салют" Ю.С.Елисева, "не все предприятия, получившие в Лицензию в 2002 году, успешно воспользова-

лись этим правом. Для нашего предприятия право на самостоятельную поставку за рубеж запасных частей и проведение техобслуживания ранее проданной военной техники дает возможность оперативно отвечать на потребности Заказчика, а также значительно сократить время исполнения заказа, порядка 3-х недель по сравнению с 1,5-2 месяцами в прошлом".

ФГУП ММП "Салют" является крупнейшим российским специализированным предприятием по разработке, изготовлению и сервисному обслуживанию авиадвигателей АЛ-31ФФПФН (для самолетов семейства Су), по ремонту АЛ-21 Ф (для Су-22, Су-24) и Р-15Б-300 (для МиГ-25), изготовлению узлов и деталей для Д-436Т (модификаций для Бе-200, Ту-334, Ан-148 и Ту-230), Д-27 (для Ан-70, Ан-180 и Бе-42).

*источник: компания "MC Communications"
14.10.05*

КОМПАНИЯ "СУХОЙ" ГОТОВА К УЧАСТИЮ В КОНКУРЕНЦИИ НА КИТАЙСКОМ РЫНКЕ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Генеральный директор Авиационной холдинговой компании "Сухой" Михаил Погосян 17 октября сказал, что его компания готова к участию в конкуренции на китайском рынке гражданской авиации.

В интервью корреспонденту агентства Синьхуа Михаил Погосян сказал, что целый ряд направлений по освоению китайского рынка связан с созданием учебно-тренировочных самолетов и продвижением гидросамолетов и осуществлением других проектов.

В частности, он выразил надежду, что шестиместный гидросамолет Бе-103 найдет спрос в южных районах Китая, где существует большое количество водных акваторий. "Это позволяло бы эксплуатировать этот самолет оперативно".

Вместе с тем, генеральный директор "Сухой" предложил проект самолета Су-80 для местных

линий, который имеет герметичный салон, что позволяет эксплуатировать самолет на высотах до 8 тыс метров. А его дальность полета достигнет 2000 километров. "Он адаптирован к требованиям эксплуатации как в России, так и в Китае", - отметил Михаил Погосян.

"Что касается российского проекта нового регионального самолета, мы заинтересованы в том, чтобы он нашел спрос в Китае, хотя он адаптирован к условиям России", - сказал Михаил Погосян, добавив, что компания "с уважением относится к работе китайских коллег - проекту ARJ-21. Мы считаем, что оба самолета могут найти свое место на рынке. Мы заинтересованы в том, чтобы оба проекта были успешными".

*источник: ИА "Синьхуа"
20.10.05*

РОССИЙСКО-ИНДИЙСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО В ОБЛАСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

В ноябре 2004 г. на последнем заседании Рабочей группы по гражданской авиации был достигнут ряд договоренностей:

- Авиационные власти двух стран полностью согласовали и подготовили к подписанию проект Процедуры реализации Соглашения от 14 февраля 2001 г. между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Индия в области повышения безопасности полетов. Подписание данного документа снимает имеющиеся в настоящее время препятствия по реализации согласованной в 2002 г. Программы двустороннего сотрудничества в области гражданской авиационной техники. Вместе с тем, сроки подписания Соглашения до настоящего времени не определены.

- Достигнута договоренность о более тесном взаимодействии при проведении в Индии тендеров на поставку авиатехники.

- Индийской стороной рассматривается возможность участия в проекте разработки и производства семейства российских региональных самолетов (RRJ) на условиях разделенного риска как в части производства отдельных компонентов на производственных мощностях Корпорации ХАЛ, так и в финансировании работ по проекту. Ожидается ответ Индийской стороны по данному вопросу.

В соответствии с поручением Правительства Российской Федерации от 30 июня 2005 г. № АЖ-П2-3260 Минпромэнерго России направило на рассмотрение в Минобороны России проект Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Индии о сотрудничестве в реализации программы создания многоцелевого транспортного самолета. После осуществления уста-

новленных процедур внутригосударственного согласования указанные документы будут переданы на рассмотрение Индийской стороне.

В связи с тем, что в ходе X заседания МПК, состоявшегося в Дели 18-19 ноября 2004 года, рабочая группа по сотрудничеству в области гражданской авиации была упразднена, а ее вопросы отнесены к компетенции рабочей группы по культуре и туризму, Минпромэнерго России полагает, что такое решение МПК не отвечает в необходимой мере интересам российского авиастроительного комплекса на индийском авиационном рынке, тем более что рабочая группа по туризму и культуре не рассматривает вопросы, связанные с производством и поставками авиационной техники. Отсутствие механизма взаимодействия с потенциальным заказчиком не позволяет проводить скоординированную работу в данном направлении, что, в конечном итоге, может привести к полной потере индийского рынка гражданской авиационной техники.

Принимая во внимание сохраняющийся потенциал сотрудничества с Индией в области гражданского авиастроения, а также подписание Сторонами Процедур реализации межправительственного соглашения в области летной годности, Минпромэнерго России предложило внести в протокол XI заседания МПК формулировку - "Российская сторона внесла предложение о включении деятельности в области гражданской авиационной техники в компетенцию рабочей группы по торгово-экономическому сотрудничеству".

*источник: Минпромэнерго РФ
20.10.05*

II МЕЖДУНАРОДНАЯ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ "АВИАДВИГАТЕЛИ XXI ВЕКА"

6– 9 декабря 2005 года, Москва, Россия

подробности на стр. 100

СУАЛ УВЛЕКСЯ АЛЮМИНИЕВЫМИ ПЛИТАМИ

Вчера первый вице-президент ОАО "СУАЛ-Холдинг" Владимир Скорняков объявил о том, что на базе ОАО "Каменск-Уральский металлургический завод" (КУМЗ) будет налажено производство алюминиевых авиационных плит. С 2005 г. КУМЗ будет выпускать около 22,5 тыс. тонн авиаплит ежегодно. Предполагается, что они будут поставляться на зарубежные рынки. Эксперты предупреждают, что продвижение продукции КУМЗа может натолкнуться на противодействие со стороны европейских и американских производителей.

На пресс-конференции в Каменске-Уральском первый вице-президент СУАЛ-Холдинга Владимир Скорняков сообщил, что на базе ОАО КУМЗ (контролируется СУАЛом) холдинг планирует создать завод по выпуску авиационных плит. Эта продукция используется в самолетостроении - применяется при строительстве фюзеляжей. Сейчас подобные плиты выпускает Белокалитвенское металлургическое производственное объединение (контролируется Alcoa), оно поставляет на рынок около 5 тыс. тонн подобной продукции. КУМЗ намерен выпускать с 2007 г. около 22,5 тыс. тонн, которые, как поясняют в СУАЛе, будут экспортироваться. "У отечественного авиапрома пока нет спроса на эту продукцию", - считают в холдинге. На реализацию проекта планируется потратить \$75 млн.

Новый проект СУАЛа вписывается в стратегию владельцев холдинга по развитию предприятий, поставляющих продукцию авиапрому. Напомним, что в настоящее время группа "Ренова", контролирующая СУАЛ-Холдинг, добивается контроля над компанией "ВСМПО-Ависма", поставляющей титановую продукцию для Boeing. Пока что особого успеха в этом направлении группа не достигла - в минувшую среду суд Никосии (Кипр) отклонил иск, поданный "дочкой" группы Lamane Trading Corporation против основных акционеров "ВСМПО-Ависмы" - Владислава Тетюхина и Вячеслава Брешта. Исход судебных

разбирательств по этому вопросу пока неясен. Перспективы производства алюминиевых плит на базе КУМЗа выглядят более оптимистичными. Ведь о своем интересе к продукции авиапрома уже заявил Airbus. Как сообщил пресс-секретарь российского представителя европейской компании, еще в прошлом году Airbus подписал с СУАЛом меморандум о возможных поставках алюминиевой продукции. А на пресс-конференции в Каменске-Уральском представитель Airbus заявил, что если в 2002 г. его компания потребляла около 25 тыс. тонн алюминиевых плит в год, то сейчас она закупает 80 тыс. тонн плит, а к 2010 г. ей понадобится более 100 тыс. тонн плит. Таким образом, КУМЗ сможет закрыть около четверти потребностей ведущего авиастроителя мира (по данным самого Airbus, его доля в мировом самолетостроении составляет 60%).

В СУАЛе не исключают, что будут поставлять алюминиевые плиты и корпорации Boeing. Между тем эксперты опасаются, что при выходе на мировой рынок КУМЗ может столкнуться с противодействием со стороны зарубежных конкурентов. В разговоре с корреспондентом "Ъ" аналитик ИК "БрокерКредит-Сервис" Вячеслав Жабин напомнил, что, когда несколько лет назад ВСМПО начало поставки титановой продукции Boeing, американские производители титана пытались затруднить ей доступ на рынок, ссылаясь на то, что продукция ВСМПО использовалась в военном производстве. "Нельзя исключить, что и в случае с алюминиевыми плитами СУАЛа его западные конкуренты попытаются заблокировать выход компании на их рынки, ссылаясь, например, на низкую стоимость электроэнергии в России и обвиняя СУАЛ в демпинге", - считает господин Жабин.

источник:
газета "Коммерсантъ-Екатеринбург"
21.10.05

"РЕНОВА" НЕ ОТПУСКАЕТ "ВСМПО-АВИСМУ"

Вчера стало известно, что арбитражный суд Свердловской области наложил арест на 70% ОАО "Корпорация "ВСМПО-Ависма"". Арест был наложен по иску бывшего миноритарного акционера корпорации, компании "Ренова", которая оспаривает законность выкупа председателем совета директоров ВСМПО Вячеславом Брештом и гендиректором корпорации Владиславом Тетюхиным 13,4% акций, принадлежавших "Ренове". Аналитики считают, что судебные процессы могут сорвать запланированное корпорацией размещение акций на западных фондовых рынках. Получить вчера комментарии "Реновы" не удалось. Не смогли прокомментировать арест акций и топ-менеджеры "ВСМПО-Ависмы": компания готовится к IPO, что запрещает ей выступать с публичными заявлениями. Напомним, что "Ренова", которая в августе продала принадлежавшие ей бумаги за \$148,6 млн, осталась недовольна сделкой и после ее завершения пригрозила оспорить ее в суде.

Участники фондового рынка считают, что арест акций "ВСМПО-Ависмы" может помешать плану компании провести размещение бумаг. Напомним, что на первом этапе акционеры компании собирались разместить ADR первого уровня на Нью-Йорк-

ской фондовой бирже, а затем вывести на биржу 20% акций корпорации. "IPO компании оказалось под угрозой срыва", - считает аналитик ИК "Метрополь" Денис Нуштаев. С ним согласен аналитик UFG Александр Пухаев. "Перспектива судебных разбирательств неизбежно приведет к падению котировок "ВСМПО-Ависмы" накануне IPO", - заявил эксперт.

Отметим, что "Ренова" объявляла, что господа Брешт и Тетюхин могли нарушить условия трастового договора, который запрещал при покупке привлекать кредиты, в которых в качестве обеспечения использовались бы акции корпорации. "Ренове" необходимо предоставить суду трастовое соглашение, договор залога с банком и залоговое поручение, подписанное управляющим траста, - заявил "Ъ" управляющий партнер юридической фирмы "Линия права" Андрей Новаковский. - Без этих документов иск бесперспективен". Однако управляющий траста (сделка совершалась на Кипре) не мог подписать залоговое поручение, поскольку это являлось бы прямым нарушением его обязанностей.

источник: газета "Коммерсантъ"
11.10.05

АНАЛИТИКИ: ВЕКсельБЕРГ ИГРАЕТ НА СТРЕМЛЕНИЯХ ЧИНОВНИКОВ

Глава "СУАЛа" Виктор Вексельберг заявил о намерении выкупить 70% акций "ВСМПО-Ависма". Как заявили сегодня "Росбалту" в ИК "АТОН", слова Вексельберга о том, что ВСМПО должно начать играть активную роль в развитии российской аэрокосмической отрасли, найдут отклик у отечественных чиновников. Напомним, что бизнесмен, контролирующей компанию "Ренова", которая добилась решения суда о наложении ареста на 70% акций "ВСМПО-Ависма" в ходе конфликта с другими акционерами, заявил вчера о намерении приобрести контрольный пакет компании и расширить участие в российской аэрокосмической отрасли.

Вексельберг отметил, что его обращение в суд преследовало цель сохранения в собственности "Реновы" 13,4% акций ВСМПО. Он также заявил о намерении выкупить 70% акций, находящихся в доверительном управлении, включая пакеты председателя совета директоров Вячеслава Брешта и генерального директора Владислава Тетюхина. Напомним, что "Ренова" предложила свой пакет Брешту и Тетюхину в мае за \$148 млн. После этого "Ренова" в одностороннем порядке отменила продажу и добилась решения суда в Свердловской области о приостановлении передачи прав на акции, обвинив Брешта и Тетюхина в нарушении условий договора о доверительном управлении. Они, в свою очередь, вчера официально заявили, что продажа акций Вексельберга уже состоялась, и он

более не является стороной договора доверительного управления. Владелец "Реновы" считает, что IPO ВСМПО на зарубежных рынках, планируемое в будущем году, является нереальным, так как для этого нет необходимой юридической базы. По его словам, ВСМПО, уже являющаяся крупнейшим поставщиком Boeing и Airbus, должна начать играть активную роль в развитии российской аэрокосмической отрасли. Вексельберг говорит, что "Ренова" почувствовала интерес к развитию отрасли со стороны государства: Правительство изъявило желание выделить ассигнования на эти цели. Правительство подготовило планы создания Объединенной авиационной компании, которая будет находиться под контролем государства и объединит НПК "Иркут", корпорацию "Сухой", ОАО "Ильюшин" и ОАО "Туполев".

"Заявление Виктора Вексельберга о развитии российской аэрокосмической отрасли, по всей вероятности, найдет отклик у политиков, так как Правительство активно ищет возможности увеличения глубины переработки и возрождения российских высокотехнологических отраслей, в частности - самолетостроения, вместо того, чтобы сохранять за Россией положение поставщика сырья для западных производителей", - говорят в ИК "АТОН".

*источник: ИА "РосБалт"
13.10.05*

ФСФР ПРИОСТАНОВИЛА ТОРГИ АКЦИЯМИ "ВСМПО-АВИСМА"

Вчера Федеральная служба по финансовым рынкам (ФСФР) предписала РТС и ММВБ приостановить торги акциями ОАО "Корпорация ВСМПО-АВИСМА" во избежание массового неисполнения обязательств по поставке ценных бумаг, возможных недобросовестных действий со стороны участников рынка, а также формирования несправедливой рыночной цены на негативном новостном фоне. Об этом говорится в сообщении ФСФР. Напомним, что 10 октября акции корпорации на лицевом счете ЗАО "Депозитарно-клиринговая компания" в реестре и на счетах депо клиентов депозитария были заблокированы на основании вынесенного 6 октября определения арбитражного суда Свердловской области. Во исполнение этого определения было заблокировано более 70% процентов обыкновенных акций компании, что привело к снижению free-float акций как минимум на треть, отмечает ФСФР. Блокирование акций произошло по требованию бывшего акционера корпорации - ЗАО "Ренова", который летом этого года продал 13,4% акций АО председателю совета

директоров Вячеславу Брешту и гендиректору Владиславу Тетюхину, а затем решил оспорить сделку. Собственники "Реновы" считают, что их партнеры при проведении сделки нарушили трастовое соглашение и закон об акционерных обществах. В ответ мажоритарные акционеры готовят иски к "Ренове". Вчера в корпорации заявляли, что эти действия бывших партнеров необоснованны и наносят ущерб: "Виктор Вексельберг не является акционером, и, следовательно, не подвергается этому ущербу". Действия Вексельберга относятся к процессу "обоюдного выкупа", в котором он предложил свои акции на продажу в апреле "безоговорочно и бесповоротно". Это предложение было принято основными акционерами компании, и его акции были выкуплены полностью в соответствии с условиями трастового договора. Господин Вексельберг принял оплату в размере \$148,6 млн в июле", - заявил Вячеслав Брешт.

*источник:
газета "Коммерсантъ-Екатеринбург"
14.10.05*

КАЗАНСКОЕ МОТОРОСТРОИТЕЛЬНОЕ ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ ВЫПЛАТИЛО ДИВИДЕНДЫ

ОАО "Казанское моторостроительное производственное объединение" (КМПО, Казань) завершило выплату дивидендов. Об этом сообщается на сайте компании. Общий размер дивидендов составил 17 млн 125 тыс 857 руб., что составляет 2,7 руб на одну обыкновенную бездокументарную акцию.

КМПО серийно выпускает, а также осуществляет ремонт авиационных двигателей НК-8 и НК-86 и их модификаций, осваивает производство двигателей

НК-93 и АИ-22. Предприятие освоило выпуск и ремонт двигателей для газоперекачивающих станций, автоматических коробок передач для автобусов и др. продукцию. В первом полугодии 2005 года выручка предприятия составила 1,655 млрд. руб., чистая прибыль 82,27 млн. руб.

*источник: AVIAPORT.RU
06.10.05*

АВИАСТАРУ ДАЛИ ТРАНШ В \$30 МИЛЛИОНОВ

Как стало известно "Ъ", ЗАО "Авиастар - Самолетное производство (СП)" получило первый транш на строительство двух Ту-204-120. Проект финансирует Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР), первая выплата составила \$30 млн. Общая сумма инвестиций в строительство двух самолетов составит \$45 млн. Оставшиеся средства завод получит до конца этого года. Машины предназначены для Китая, их передадут заказчику в 2006 году. Китайская сторона уже объявила, что в случае выполнения всех условий контракта и сдачи самолетов в срок ее заказ увеличится до 20 машин этой модели.

Ту-204-120 является вариантом самолета Ту-204-100 с английскими двигателями Rolls-Royce, разработан КБ им. Туполева. Во время проектирования разработчики решили использовать в этой модели самолета западные двигатели и авионику. На ульяновском заводе "Авиастар" налажено серийное производство этих машин. Цена 210-местного самолета составляет примерно \$36-38 млн.

В сентябре 2001 года основной акционер ОАО "Авиастар-СП" - египетская компания Sirocco получила контракт на пять самолетов Ту-204-120 для китайских авиакомпаний. Заказ на три самолета в грузовой модификации поступил от авиаперевозчика China Southwest (провинция Сычуань), еще две аналогичных машины заказала компания China Northwest (провинция Шеньси). Тогда же китайская сторона объявила о своем намерении приобрести еще десять таких машин.

По первоначальному проекту самолеты должны были отправиться в Китай в 2003 году, однако этого не случилось из-за отсутствия финансирования. Осенью 2002 года стороны продлили контракт на поставки авиационной техники. По новому договору машины нужно было отправить заказчику в конце 2005 года. Однако дату сдачи снова перенесли на год из-за недостаточного финансирования.

Как стало известно "Ъ", на днях "Авиастар-СП" получил первый транш на строительство двух Ту-204-120 от Европейского банка реконструкции и развития.

Стоит отметить, что ЕБРР привлечен в качестве финансового партнера египетской компанией Sirocco Aerospace, которая обладает эксклюзивными правами на маркетинг Ту-204-120.

При этом по инвестиционному соглашению между Росавиакосмос, ЗАО "Авиастар-СП", ОАО "Туполев" и Sirocco последняя должна вложить в развитие производства самолетов Ту-204 около \$280 млн. Из этой суммы \$210 млн будут направлены на "Авиастар".

Египетская компания уже закупила для "китайских" самолетов авиадвигатели типа Rolls-Royce для установки на первые самолеты и бортовое радиоэлектронное оборудование зарубежного производства для установки на все пять экспортируемых в Китай машин.

Вчера вице-президент Sirocco Aerospace Егор Зенков рассказал "Ъ", что первая выплата составила \$30 млн. "Общий объем инвестиций в эти два самолета оценивается в \$45 млн", - добавил господин Зенков. По информации "Ъ", следующие \$15 млн поступят на ульяновский авиазавод до конца этого года. По словам Егора Зенкова, две машины будут переданы в Китай в 2006 году. Три следующие машины могут быть достроены в конце 2006 - начале 2007 года.

Стоит отметить, что теперь заказчиком на машины являются авиакомпании Air China и China Eastern Airline (поскольку за время выполнения заказа в Китае произошла реформа воздушного транспорта и первоначальные заказчики были переименованы - "Ъ"). По информации "Ъ", китайская сторона уже объявила о своем намерении заказать еще порядка 20 машин Ту-204. Детали следующего заказа будут обсуждаться позже, после того как авиазавод достроит две первые машины. При этом, по мнению экспертов, китайский авиарынок сейчас имеет очень большую емкость - порядка сотни самолетов.

*источник: газета "Коммерсантъ-Самара"
02.10.05*

29 СЕНТЯБРЯ 2005 ГОДА ФСФР ЗАРЕГИСТРИРОВАЛА ДОПОЛНИТЕЛЬНУЮ ЭМИССИЮ АКЦИЙ КОРПОРАЦИИ "ИРКУТ"

29 сентября ФСФР зарегистрировала дополнительный выпуск обыкновенных именных бездокументарных акций ОАО "Корпорации "Иркут", размещаемых путем закрытой подписки. Выпуску присвоен государственный регистрационный номер 1-03-00040-А-002D.

Количество ценных бумаг дополнительного выпуска: 120 824 363 шт. (Сто двадцать миллионов восемьсот двадцать четыре тысячи триста шестьдесят три штуки), номинальная стоимость каждой ценной бумаги дополнительного выпуска: 3 руб., общий объем дополнительного выпуска: 362,5 миллиона рублей или 12,7 миллионов долларов США.

Данный выпуск будет размещаться в пользу ООО "ЕАДС", дочерней компании EADS (European Aeronautic Defence and Space Company), в рамках сделки по приобретению EADS до 10% акций ОАО "Корпорации "Иркут". В настоящее время стороны согласуют все

необходимые документы по сделке, а саму сделку предполагается завершить до конца 2005 года.

В рамках данной сделки ООО "ЕАДС" приобретет оставшиеся после реализации текущими акционерами Иркутского преимущественного права приобретения акций дополнительной эмиссии. Список лиц, имеющих преимущественное право приобретения дополнительных акций, был составлен по состоянию на 24 июня 2005 года, даты проведения Годового общего собрания акционеров. Преимущественное право появляется у акционеров, голосовавших против или не принимавших участие в голосовании по вопросу о дополнительной эмиссии.

*источник: компания "НПК "Иркут"
05.10.05*

СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ КОРПОРАЦИИ "ИРКУТ" ОПРЕДЕЛИЛ ЦЕНУ РАЗМЕЩЕНИЯ АКЦИЙ ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ ЭМИССИИ

14 октября 2005 года Совет директоров Корпорации "Иркут" определил цену размещения акций дополнительной эмиссии 12,09% уставного капитала как в пользу ООО "ЕАДС", так и для лиц, имеющих преимущественное право приобретения акций Корпорации, в размере 19 рублей 13 копеек.

В этот же день акционерам, имеющим преимущественное право приобретения, было разослано уведомление о возможности осуществления такого права. Преимущественное право может быть осуществлено в течение 45 дней с даты направления уведомления, а именно в период с 15 октября 2005 по 28 ноября 2005. Максимальное количество акций, которое акционер может приобрести, определяется пропорционально количеству принадлежащих этому акционеру акций Корпорации на 24 июня 2005 года. После осуществления преимущественного права Корпорация определит дату размещения по закрытой

подписке в пользу ООО "ЕАДС", дочерней компании EADS. В результате этого размещения ООО "ЕАДС" приобретет до 10,00% уставного капитала.

Таким образом, в зависимости от объемов осуществления преимущественного права Корпорация разместит от 10,00% до 12,09%.

По словам Вице-президента по корпоративным финансам Корпорации "Иркут" Дмитрия Елисеева: "До конца 2005 года "Иркут" надеется завершить взаиморасчеты с ООО "ЕАДС" по переводу акций и денежных средств в оплату за акции. Общий объем денежных средств, планируемых к получению за размещенные в пользу ООО "ЕАДС" акции составляет примерно 70 млн. долларов США".

*источник: компания "НПК "Иркут"
15.10.05*

ЕПК РАЗМЕСТИЛА ОБЛИГАЦИОННЫЙ ЗАЕМ ПОД 8,75% ГОДОВЫХ

Сегодня Европейская подшипниковая корпорация разместила на Фондовой бирже ММВБ облигационный заем серии 01 номинальным объемом 1 000 000 000 рублей под 8,75% годовых. ЕПК стала первой компанией среди производителей подшипников в СНГ, вышедшей на фондовый рынок. По мнению экспертов, столь удачная ставка привлечения капитала удивила финансовый рынок.

Инвесторы подали 104 заявки. Объем спроса в 2,1 раза превысил предложение, диапазон процентных ставок по первому купону составил от 7,00 до 9,80 % годовых. Ставка первого купона, утвержденная эмитентом - 8,75 % годовых. Облигации имеют 6 купонных периодов длительностью 182 дня. По Облигациям предусмотрены две годовые оферты. Ставка второго купона равняется ставке первого купона. Ставки последующих купонов будут определены решением Эмитента в процессе обращения облигаций накануне оферт.

Организатором облигационного займа выступил АКБ "Промсвязьбанк".

Полученные средства планируется направить на рефинансирование кредитного портфеля и на инвестиционные проекты ЕПК.

Начальник инвестиционно-банковского Управления Промсвязьбанка Борис Нефедов высоко оценил размещение займа ЕПК:

- Мы прогнозировали, что ставка первого купона окажется в пределах 9,0 - 9,3% годовых. Ставка - 8,75 - превзошла наши ожидания, и говорит о высоком доверии со стороны рынка к эмитенту. Согласитесь, что в этом случае неточность в прогнозе ставки была именно приятным сюрпризом. Это говорит в первую очередь о высокой оценке кредитных качеств эмитента инвесторами. Хорошим показателем выступает и крайне высокая диверсификация инвесторов: из 104 полученных заявок было удовлетворено 52. Удалось охватить практически весь спектр инвесторов - банки, управляющие и инвестиционные компании,

страховщики. Если сравнивать размещение ЕПК с облигациями других промышленных предприятий, то заем ЕПК смотрится очень привлекательно даже по сравнению с другими более крупными компаниями. По моим прогнозам, исходя из количества и качества инвесторов, участвовавших в первичном размещении, ликвидность на вторичном рынке будет весьма привлекательной.

По словам Президента ЕПК Артема Зуева, это первый успешный опыт компании по размещению на фондовом рынке:

- В настоящее время мы разрабатываем перспективную программу развития компании до 2010 года. В том числе рассматриваем варианты выхода на зарубежные финансовые рынки и организацию IPO.

Европейская подшипниковая корпорация создана в 2000 году. Объединяет: заводы - ОАО "Московский подшипник", ОАО "Московский завод авиационных подшипников", АО "Степногорский подшипниковый завод" (Степногорск, Казахстан), ОАО "Волжский подшипниковый завод" (Волгоградская область), ОАО "Завод авиационных подшипников" (Самара); Научно-исследовательский центр ЕПК; сервисно-сбытовое подразделение - ООО "Торговый дом ЕПК"; управляющую компанию - ОАО "ЕПК". ЕПК в 2004 году получила чистую прибыль по МСФО в размере 861 млн руб., что в 3,3 раза выше показателя 2003 года. Выручка ЕПК (без Самарского завода) за этот период выросла до 5,9 млрд руб. Доля ЕПК на подшипниковом рынке СНГ около 40%.

*источник: компания
"Европейская подшипниковая корпорация"
06.10.05*

КРАСНОЯРСКИЙ ЗАВОД №67 ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ВЫСТАВЛЕН НА ТОРГИ С НАЧАЛЬНОЙ ЦЕНОЙ В 43,6 МЛН РУБЛЕЙ

Красноярское ОАО "Завод №67 Гражданской авиации" выставлен Российским фондом федерального имущества на аукцион. Продать предполагается 100% акций общества, начальная цена составит 43,6 млн рублей. Торги намечены на 17 ноября. Пройдут они в Красноярске. Уже начат прием заявок на участие в аукционе. Стоит отметить, что предприятие

имеет небольшие долги перед бюджетом - 3,5 млн рублей, его штат составляет 86 человек, завод владеет земельными участками в 30 тысяч квадратных метров.

источник: ИА "Пресс-Лайн"
17.10.05

ВНЕШТОРГБАНК ЗАКРЕПИЛСЯ НА "ПЕРМСКИХ МОТОРАХ"

Вчера состоялось сразу два собрания акционеров на ОАО "Пермские моторы". На первом, годовом, собрании акционеры утвердили годовой отчет общества, а на втором - внеочередном переизбрали совет директоров, большинство мест в котором заняли представители нового собственника ОАО "Внешторгбанк" (ВТБ). Таким образом, ВТБ провел внеочередные собрания акционеров практически во всех основных заводах холдинга "Пермские моторы", в каждом из которых были переизбраны управляющие органы, и закрепил свое присутствие на предприятиях пермского моторостроительного комплекса.

Вчера на "Пермских моторах" состоялось отложенное годовое собрание акционеров. Собрание должно было состояться еще летом, однако из-за отсутствия кворума - тогда на него не явились основные собственники, представители НП Группа "Гута" (владела более 71% акций ОАО "Пермский моторный завод", которому в свою очередь принадлежит около 37% акций "Пермских моторов") - было перенесено. По мнению миноритарных акционеров, "Гута" сорвала собрание, чтобы успеть провести некоторые сделки перед продажей акций предприятий холдинга "Пермские моторы" (ПМ, в него входят несколько десятков моторных компаний, среди них основные: "Авиадвигатель", "Протон-ПМ", "Пермский моторный завод", "Редуктор-ПМ") Внешторгбанку.

Сделка между ВТБ и "Гутой" завершилась в июне. Долгое время новый собственник никак не проявлял себя на предприятиях ПМ. Однако в августе президент ВТБ Андрей Костин подтвердил, что банк стал прямым инвестором ПМ и владельцем 71% акций предприятия. Первым делом новый собственник инициировал несколько собраний акционеров на ОАО "Пермский моторный завод" и ОАО "Редуктор-ПМ" - их единственной целью было переизбрание советов директоров компаний.

Вчера, по инициативе ВТБ, состоялось сразу два собрания акционеров на "Пермских моторах". Первым стало перенесенное годовое собрание акционеров компании. Главный бухгалтер ПМ Елена Субботина доложила, что за 2004 год инвестиции общества в ЗАО "Реформа-ПМ" составили около 420 млн рублей (по данным "Ъ", в "Реформу-ПМ" Группой "Гута" были внесены все контрольные и блокирующие пакеты акций предприятий пермского моторного комплекса, в том числе наиболее ликвидные активы, числившиеся на балансе ОАО "Пермские моторы", ОАО "Пермский моторный завод").

"С учетом непокрытого убытка общества на 1 января 2004 года в сумме 397 млн рублей, предлагается утвердить убыток за прошлый год в размере 8

млн рублей, а дивиденды не начислять и не выплачивать", - подытожила госпожа Субботина.

Последнее обстоятельство возмутило миноритариев общества, представленных на собрании вышедшими на пенсию работниками "Пермских моторов". "За всю историю завода дивиденды платили только один раз. Сейчас у нас и без того тяжелое положение, выплатите дивиденды хотя бы пенсионерам!" - предложил акционер Раиф Охтябов. Однако предложение миноритария было отвергнуто. "У "Пермских моторов" существуют обязательства по долгам прошлых лет, большинство из которых, кстати, приходится на пенсионный фонд. Поэтому выплата дивидендов невозможна", - заключил гендиректор ПМ Николай Ивкин.

Также на собрании был избран новый совет директоров. Однако процедура носила формальный характер - спустя полчаса началось второе, внеочередное, собрание акционеров, связанное со сменой собственника компании. На нем совет директоров был переизбран.

Из 15 мест два получили представители государства, по одному - ОАО "Газпром", ОАО "Протон-ПМ", Pratt & Whitney (США), остальные достались представителям ВТБ. От нового собственника в совет директоров вошли, в частности, гендиректор ЗАО "Управляющая компания "Пермский моторостроительный комплекс"" (ПМК) Александр Иноземцев, два замгендиректора ПМК Михаил Дическул и Дмитрий Мамакин, замдиректора ПМЗ Марина Портная, член совета директоров ПМЗ Юрий Решетников, Николай Ивкин, бывший зампредседателя правления НП Группа "Гута" Валерий Жеглов.

Таким образом, теперь ВТБ провел внеочередные собрания акционеров практически во всех основных предприятиях ПМК, в каждом из которых в совет директоров вошли как новые представители банка, так и прежние менеджеры предприятий. (Ранее эксперты "Ъ" уже отмечали: то, что новый акционер "Пермских моторов" выдвигает в советы купленных предприятий менеджеров, связанных с прежними собственниками, связано с кадровым дефицитом самого ВТБ.)

Сегодня состоится внеочередное собрание акционеров самого ЗАО УК "ПМК", и его результаты можно будет считать окончательным оформлением прихода в ПМК нового собственника.

источник: газета "Коммерсантъ-Пермь"
20.10.05

ВНЕОЧЕРЕДНОЕ СОБРАНИЕ АКЦИОНЕРОВ КОРПОРАЦИИ "ВСМПО-АВИСМА" ИЗБРАЛО НОВЫЙ СОСТАВ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ

Внеочередное собрание акционеров ОАО "Корпорация "ВСМПО-Ависма" избрало новый состав совета директоров в количестве семи человек в связи с изменением структуры акционеров. Об этом сообщил ПРАЙМ-ТАСС.

Акционеры приняли решение прекратить полномочия совета директоров и ревизионной комиссии, избранных на годовом общем собрании акционеров 10 июня 2005 г. и избрали новый совет директоров. В него вошли представители корпорации: гендиректор Владислав Тетюхин, замгендиректора по планированию и управлению производством Николай Мельников, директор по техническому обеспечению, реконструкции и ремонтам Василий Беседин, зам гендиректора по маркетингу и продажам Вячеслав Брешт, вице-президент "ВСМПО-Тирус", США (дочернее предприятие "ВСМПО-Ависма") Денис Келли, президент "Тирус US" Джон Монахан, а также представитель "Ренессанс Капитала" Павел Ризаненко (независимый директор). По сравнению с прежним составом из совета директоров выведен представитель "Реновы" Олег Царьков и включен в совет П. Ризаненко.

Также была избрана ревизионная комиссия ОАО "Корпорация ВСМПО-Ависма".

Как сообщалось ранее, сделка по выкупу пакета "Реновы" основными владельцами "ВСМПО-Ависмы" В. Брештом и В. Тетюхиным была закрыта в первых числах августа. За 13,4% акций "Ренова" получила 148,6 млн дол - в половину меньше тогдашней рыночной стоимости пакета. При этом на сегодняшний день "Ренова" Виктора Вексельберга занялась расторжением сделки с В. Брештом и В. Тетюхиным.

Как ранее сообщалось, 10 октября 2005 г. по иску "Реновы" 73,4% акций "ВСМПО-Ависма" были арестованы на счетах номинальных держателей - ЦМД и ДКК по постановлению арбитражного суда Свердловской области от 6 октября.

Крупнейшим акционером "ВСМПО-Ависма" является ЗАО "ДКК" (номинальный держатель).

*источник:
газета "Военно-промышленный курьер"
18.10.05*

ОБЩЕЕ СОБРАНИЕ АКЦИОНЕРОВ ОАО "КОРПОРАЦИЯ "ИРКУТ" УТВЕРДИЛО ИЗМЕНЕНИЯ В УСТАВЕ

5 октября 2005 года состоялось внеочередное общее собрание акционеров ОАО "Корпорация "Иркут", проходившее в форме заочного голосования. Собрание утвердило решение о внесении изменений в устав Корпорации. За данное решение проголосовало более 99% акционеров, принимавших участие в голосовании.

Указанные изменения являются частью плановой работы по оптимизации системы корпоративного управления Корпорации и направлены на повышение значимости миноритарных акционеров при принятии стратегических решений. Если раньше для принятия решения о ликвидации Корпорации и ее дочерних обществ, банкротстве или заключении договора о стратегическом партнерстве было достаточно простого большинства, то сейчас подобные

решения должны поддержать 90% членов Совета директоров.

С инициативой о внесении данных изменений в устав выступил стратегический партнер "Иркута" - компания EADS, намеревающаяся приобрести до 10% акций Корпорации. Сделку по приобретению пакета акций планируется завершить до конца 2005 года, после чего представитель EADS должен войти в состав Совета директоров "Иркута". В соответствии с договоренностями, существующими между "Иркутом" и EADS, соответствующее решение должно быть принято на внеочередном общем собрании акционеров Корпорации "Иркут" не позднее 3 месяцев после заключения сделки.

*источник: компания "НПК "Иркут"
07.10.05*

СМЕНА СОБСТВЕННИКА ОАО "НОВОСИБИРСКИЙ АВИАРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД" ПРИВЕЛА К ПОТЕРЕ СЕРТИФИКАТА НА ПРАВО ВЫПОЛНЕНИЯ РЕМОНТА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАТЕХНИКИ

Смена собственника на предприятиях гражданской авиации приводит к фактической остановке их работы. Примером этого может служить ОАО "Новосибирский авиаремонтный завод". Летом 2005 г. на предприятии произошла смена собственника. Акции предприятия были скуплены группой лиц, в собственность которых и перешел завод. Новое руководство не смогло справиться с управлением предприятием, деятельность которого после смены состава акционеров была практически полностью прекращена.

В августе 2005 г. закончилось действие сертификата на право выполнения капитального ремонта вертолетов Ми-8, Ми-10, Ми-26, МТВ-1, АМТ, что фактически оставило предприятие без работы.

Эксперты рынка не исключают, что аналогичная

судьба в случае смены собственника может постигнуть и другие предприятия данной отрасли. В этой связи можно отметить, что в Свердловской области неизвестными организована скупка акций ОАО "Уральский завод гражданской авиации", предприятия, производящего ту же продукцию, что и "Новосибирский авторемонтный завод". По мнению представителей предприятия, есть все основания полагать, что в случае смены собственника на "Уральском заводе гражданской авиации" деятельность предприятия также будет прекращена.

*источник: ИА "УралБизнесКонсалтинг"
07.10.05*

ДВИГАТЕЛИ ПС-90А ДЛЯ "КАВМИНВОДЫАВИА"

27 сентября 2005 года ОАО "Пермский моторный завод" и ОАО "Ильюшин Финанс Ко" заключили договор на поставку двух двигателей ПС-90А для среднемагистрального пассажирского самолета Ту-204 авиакомпании "Кавминводьявиа".

Стороны заключили договор в рамках соглашения, подписанного в августе 2005 года на международном авиакосмическом салоне в Жуковском ("МАКС-2005") между авиакомпанией "Кавминводьявиа" и "Ильюшин Финанс Ко". Данное соглашение предусматривало подготовку контракта на приобретение двух самолетов семейства Ту-204. В настоящее время между лизинговой компанией и перевозчиком идет согласование условий поставки.

Планируемый срок поставки двигателей заказчику - май 2006 года.

ФГУП "Кавминводьявиа" - крупнейшее авиапредприятие юга России. Парк судов авиакомпании включает самолеты Ту-134, Ту-154, а также два современных авиалайнера Ту-204.

Первый полет самолета Ту-204 был выполнен в сентябре 1990 г. Испытания первой серии самолетов завершились сертификацией в конце декабря 1994 г. Самолет Ту-204 послужил базовой моделью для целого семейства, в котором - модификации Ту-204-100 и -200 с увеличенной взлетной массой; самолет увеличенной дальности Ту-204-300 с укороченным на 6 м. фюзеляжем.

*источник:
компания "Пермский моторный комплекс"
03.10.05*

ХРИСТЕНКО ОТКРЫЛ ПРЕДПРИЯТИЕ ПО ПРОИЗВОДСТВУ ДЕТАЛЕЙ АВИАДВИГАТЕЛЕЙ

Глава Минпромэнерго РФ Виктор Христенко открыл в Рыбинске российско-французское предприятие по производству компонентов для авиадвигателей SaM-146 для нового регионального самолета RRJ.

"Уверены, что наши партнеры выдадут к 2007 году уже готовый двигатель, и уже очень скоро мы все сможем увидеть новый российский региональный самолет RRJ с "сердцем", представляющим собой двигатель SaM-146, созданный в кооперации с французскими коллегами, - сказал Христенко.

Со своей стороны, глава Рострома Борис Алешин сказал: "Сегодняшний мир очень сложен - без объединения различных государств сейчас невозможно создавать такие сложные изделия, какими являются современные самолеты, поэтому наша кооперация с компанией Спестта является отличным примером,

которому должна следовать вся отечественная промышленность".

"Я надеюсь, что здесь счастливо будут трудиться люди", - добавил Алешин, вручая директору предприятия лицензию на осуществление деятельности.

Российско-французское предприятие будет производить детали для двигателя SaM-146. Его разработкой занимается компания PowerGet, представляющая собой совместное предприятие французской компании Спестта и российского НПО "Сатурн".

В апреле 2003 года двигатель SaM-146 был выбран в качестве силовой установки для нового российского регионального самолета RRJ, разрабатываемого ЗАО "Гражданские самолеты Сухого".

*источник: РИА "Новости"
14.10.05*

ВИКТОР ХРИСТЕНКО ПРОВЕДЕТ В США ПЕРЕГОВОРЫ С РУКОВОДСТВОМ КОМПАНИИ BOEING ПО ВОПРОСАМ РАСШИРЕНИЯ ПАРТНЕРСТВА МЕЖДУ РОССИЙСКИМИ И АМЕРИКАНСКИМИ АВИАСТРОИТЕЛЯМИ

Сегодня министр промышленности и энергетики Виктор Христенко посетит заводы Boeing, где проведет переговоры с руководством этой компании. Встреча пройдет в рамках официального визита главы Минпромэнерго в США. Об этом сообщает пресс-служба Минпромэнерго.

Целями встреч является расширение существующего партнерства между российскими и американскими авиастроителями и изучение опыта работы крупнейших мировых самолетостроительных корпораций.

Ранее, комментируя предстоящие встречи, Виктор Христенко отметил, что тема авиастроения "для нас актуальная, поскольку мы находимся в точке подготовки и принятия стратегических решений и по будущему облику российской авиационной промышленности, и по стратегии позиционирования в разных секторах рынка". По его словам, для России сейчас активные контакты с основными игроками являются не экскурсионной поездкой, а связаны с перспективными проектами.

Относительно взаимодействия с компанией Boeing министр сообщил, что Россия готова брать на себя риски, особенно в тех секторах, где видит лидерство компаний. Это касается новых проектов, например, дальнемагистральных самолетов.

"Мы готовы брать на себя часть рисков, но при этом беря и возможности присутствия, через разделенные ответственности, на глобальных рынках", - заявил В.Христенко.

Он отметил, что у России есть собственные проекты в области гражданского самолетостроения, "в которых мы готовы выступать интеграторами". Глава Минпромэнерго подчеркнул, что Россия готова это делать в региональном пассажирском авиастроении.

Кроме того, у страны хорошие позиции в транспортной авиации, "где мы также готовы выступать системными интеграторами, приглашая к себе в партнеры известные компании для продвижения нашей продукции".

*источник: Финмаркет
27.10.05*

В СЛЕДУЮЩЕМ ГОДУ НАЧНУТСЯ ЛЕТНЫЕ ИСПЫТАНИЯ АВИАДВИГАТЕЛЯ ТВД-500

Государственное предприятие "Московское машиностроительное производственное предприятие "Салют" (ММПП "Салют") проектирует по Техническому заданию научно-коммерческой фирмы "Техно-авиа" турбовинтовой авиационный двигатель ТВД-500 мощностью 630 л.с. для применения на легких многоцелевых самолетах, заявил информированный источник в области авиационного двигателестроения.

Он пояснил, что в настоящее время в России нет поршневых и турбовинтовых авиадвигателей в диапазоне мощности от нескольких десятков л.с. до примерно 1000 л.с., необходимых при создании самолетов авиации общего назначения.

ММПП "Салют" планирует спроектировать, построить опытную партию и в 2006 году приступить к проведению летных испытаний авиадвигателя ТВД-500 на легком многоцелевом одномоторном самолете СМ-92, сказал собеседник "АвиаПорт.Ru".

По его словам, для некоторых российских силовых структур приемлема установка на СМ-92 "

Финист" ТВД чешского производства. Однако наиболее оптимальным вариантом для отечественных самолетов малой авиации является все-таки установка отечественных ТВД, один из которых создается на ММПП "Салют" (ТВД-500), а еще один - на Санкт-Петербургском ГУП Завод им. Климова (ВК-800).

Двигатель ТВ-500 создается на ММПП "Салют" уже в течение нескольких лет. В качестве базового узла спроектирована и изготовлена перспективная высоконапорная ступень центробежного компрессора со степенью повышения полного давления 9,5. Она прошла стендовые испытания в ЦИАМ.

Все финансовые затраты на создание авиадвигателя ТВД-500 взяло на себя ММПП "Салют". "Техно-авиа" оплачивает только работы по адаптации ТВД-500 к самолету "Финист".

*источник: AVIAPORT.RU
03.10.05*

МОТОРОСТРОИТЕЛИ СПУСТИЛИСЬ С НЕБЕС НА ЗЕМЛЮ

Моторостроители московского ФГУП "Салют" и омского ПО имени Петра Баранова заявили о запуске производства газотурбинных установок (ГТУ) для выработки тепла и электроэнергии. Рынок ГТУ на предприятиях оценивают как "очень перспективный". ФГУП "Салют" уже получил заказы от ОАО "Газпром". "С этим партнером мы надеемся и далее развивать отношения", - сообщил главный конструктор наземной техники московского моторостроительного производственного предприятия (ММПП) "Салют" Сергей Кузнецов.

Как сообщил Сергей Кузнецов, в Омске совместный проект производства газотурбинных установок для производства тепловой и электрической энергии будет основан на использовании списанных авиадвигателей. "После внесения конструктивных изменений двигатели от самолетов типа Су могут работать на природном газе. На этом топливе и будут функционировать газотурбинные установки (ГТУ)", - рассказал главный инженер ПО имени Баранова Евгений Шарапов.

В производстве энергогенерирующей наземной техники моторостроители Москвы и Омска видят большие перспективы. По словам господина Кузнецова, уже разработана документация на ГТУ мощностью от 20 до 60 МВт. "Что касается стоимости агрегатов, то заказчикам они будут обходиться по \$500 за каждый заявленный кВт, под ключ. Например, установка 20 МВт стоит около \$10 млн", - сообщил главный конструктор "Салюта". По мнению моторостроителей, сейчас, когда стоимость земли и налоги на недвижимость постоянно увеличиваются, компактная ГТУ может заменить среднюю ТЭЦ, "что делает выгоду очевидной". Причем производители гарантируют окупаемость установки за 8 лет. "Серьезные заказы уже есть. Одну ГТУ мы уже установили на Ямале по заказу "Газпрома". С этим партнером мы надеемся и далее развивать отношения. Ведем также переговоры и с РАО "ЕЭС России". Энергетики сейчас

проводят модернизацию электростанций, а наши установки вырабатывают как тепло, так и электроэнергию", - рассказал господин Кузнецов. По его данным, производство ГТУ на ПО имени Баранова будет запущено в 2006 году.

Совместные планы ФГУП "Салют" и ПО имени Баранова вызвали неоднозначную реакцию в первую очередь в Омске. "Москвичи доверяют нашим в лучшем случае делать незначительные железки, а сам проект замкнут на себя", - считает исполнительный директор программы "СибВПКнефтегазТЭК" Валерий Жильцов. Он заявил, что сейчас они разрабатывают "собственную, чисто омскую энергетическую установку на базе двигателя ТВД-20". По его словам, в этом проекте будет также задействовано ПО имени Баранова, где планируется заказывать двигатели. "Цена установки, производство которой должно быть запущено в 2006 году, ориентировочно не превысит 30 млн руб.", - сообщил Валерий Жильцов.

На ОАО "Уфимский моторостроительный завод" (УМЗ), которое производит газотурбинные станции уже около 7 лет, появлению новых конкурентов не удивились. "Все российские производители авиадвигателей сейчас торопятся освоить наземные установки. Это связано с тем, что военных заказов не так много. А такая продукция позволяет предприятию удержаться на плаву", - сообщила пресс-секретарь УМЗ Ирина Манцвотова. Комментировать появление нового игрока на этом рынке госпожа Манцвотова отказалась. Однако, по ее мнению, УМЗ будет иметь на рынке по-прежнему устойчивое положение "за счет гибкой ценовой политики". "Сколько стоят наши газотурбинные станции - коммерческая тайна, но в каждом случае своя цена. Это предмет переговоров. Основные наши клиенты - "Газпром" и правительство Башкирии", - сообщила госпожа Манцвотова.

*источник: газета "Коммерсантъ-Омск"
15.10.05*

ДВИГАТЕЛЬ ВНУТРЕННЕГО УПОТРЕБЛЕНИЯ

Сегодня в Рыбинске официально открывается российско-французское совместное предприятие "Волгаэро" по производству перспективного авиадвигателя SaM-146 для семейства региональных самолетов RRJ. Эта совместная разработка российского ОАО НПО "Сатурн" и французской фирмы Snecma (SAFRAN Groupe) призвана вывести наш авиационный бизнес из кризиса. До 2022 года будет произведено 1650 двигателей на сумму свыше \$5 млрд, из которых две трети должно быть продано на внешнем рынке, где их пока никто не ждет.

СП создается между ОАО НПО "Сатурн" и французской фирмой Snecma (SAFRAN Groupe) на паритетных началах (по принципу 50 на 50). За реализацию всей программы SaM146 (комплексное проектирование, изготовление, маркетинг и сервисное обслуживание) отвечает совместное предприятие PowerJet, созданное между НПО "Сатурн" и Snecma в июле 2004 года.

"На сегодняшний день общий объем инвестиций в проект равен 37 млн евро, впоследствии он будет доведен до 50 млн евро,- сообщил "Бизнесу" заместитель генерального директора НПО "Сатурн" Игорь Юдин.- В новое СП мы вошли зданием, сетями коммуникаций и поставками оборудования, французы - оборудованием". В рамках работы над двигателем французское правительство выделило фирме Snecma возвратный кредит в размере 140 млн евро.

Российская сторона тоже получила госфинансирование и поддержку частного капитала. "НПО "Сатурн" вложило в проект 3,9 млрд руб. собственных средств, получило 3,7 млрд руб. от правительства и 2,4 млрд руб. в виде коммерческих займов,- говорит Игорь Юдин.- Итого - 10 млрд руб."

Первый опытный двигатель должен быть собран в апреле 2006 года. Испытания пройдут в мае. "Для сертификации двигателя должно быть собрано восемь изделий, для сертификации самолета - еще 12, итого 20 двигателей на первом этапе",- сообщил замгендиректора "Сатурна". Стоимость нового двигателя производители и специалисты комментировать отказываются. "Весь мировой рынок региональных

самолетов оценивается в 1 тыс. машин,- говорит заместитель директора Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко.- Фирма "Гражданские самолеты Сухого" рассчитывает продать около 800 самолетов RRJ (из них 200 в России).

Это означает производство почти 2 тыс. двигателей". "До 2022 года мы должны произвести 1650 двигателей",- подтверждает Игорь Юдин. Цена двигателя, отмечает он, будет "конкурентоспособной". По имеющейся у "Бизнеса" информации, стоимость двигателя SaM-146 составит \$3,2 млн.

Это больше, чем у ближайшего конкурента - двигателя Д-436 производства украинского предприятия "МоторСич" (\$2,4 млн).

Однако, по мнению специалистов, качество и обслуживание российско-французского двигателя будет на порядок выше, чем у его украинского конкурента. "Главное преимущество двигателя SaM-146 - низкие цены на техобслуживание и ремонт,- продолжает Константин Макиенко.- Показатели расхода топлива у него лучше, чем у Д-436". Теоретически, по его мнению, SaM-146 может быть использован и на самолете Ан-148, и на китайском региональном самолете ARJ-21.

Правда, китайцы уже выбрали для своего самолета американский двигатель CF-34 производства компании GE, который является одним из основных "международных" конкурентов SaM-146. Этот двигатель дороже нашего, однако в маркетинг и создание сервисной сети CF-34 уже вложены большие деньги.

Сами производители двигателя SaM-146 пока об экспорте не думают. "В настоящий момент двигатель делается только под проект RRJ,- говорит Игорь Юдин.- Всего в проекте будет более 100 фирм-поставщиков из 15 стран, включая США (заготовки), Германию, Бельгию, Францию (узлы и агрегаты) и другие".

*источник: газета "Бизнес"
14.10.05*

ОПЫТНЫЙ АВИАДВИГАТЕЛЬ РД-1700 ГОТОВИТСЯ К ДЛИТЕЛЬНОМУ ИСПЫТАНИЮ

Опытный авиационный двигатель РД-1700 разработки Тушинского моторостроительного конструкторского бюро "Союз" готовится к проведению длительных стендовых испытаний. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил информированный источник в области авиационного двигателестроения.

По его словам, в настоящее время на опытном двигателе №5 проводится отработка всех систем, узлов и агрегатов. Этот двигатель пройдет переборку на определение его дальнейшей работоспособности, после чего начнется подготовка к приемо-сдаточным испытаниям, отметил специалист.

Он уточнил, что в декабре текущего года планируется поставить авиадвигатель №5 на длительные 100-часовые испытания, после которых также будет проводиться его разборка для определения возможности его дальнейшей работоспособности.

Одновременно, опытный авиадвигатель №6 в начале октября пройдет приемо-сдаточные испытания, потом будет поставлен на контрольные испытания, сказал собеседник.

По его данным, на этом двигателе будут реализованы все доработки, выполненные в ходе испытаний двигателя №5. Двигатель №6 является летным экземпляром и предназначен для установки на учебно-тренировочном самолете МиГ-АТ.

Летные испытания РД-1700 будут проводиться в следующем году в так называемом "косом" варианте - вместо одного из двух штатных двигателей Larcas тягой до 1420 кг будет установлен один РД-1700 с тягой до 1700 кг, уточнил источник.

*источник: AVIAPORT.RU
03.10.05*

РОССИЯ И УЗБЕКИСТАН ДО КОНЦА 2005 Г ОПРЕДЕЛЯТ СОСТАВ УЧРЕДИТЕЛЕЙ СП ПО РЕМОНТУ ВЕРТОЛЕТОВ

Правительства России и Узбекистана до конца 2005 г планируют завершить согласование учредительных документов и принять решение по составу учредителей СП "УзРосАвиа" по ремонту вертолетов на базе Чирчикского авиаремонтного завода (Ташкентская обл). Об этом заявил руководитель Федерального агентства по промышленности (Роспром) Борис Алешин на 8-м заседании российско-узбекской межправительственной комиссии, начавшей работать сегодня в Ташкенте.

"Первоначально необходимо определить стратегического партнера СП, конкретные рынки, подписать лицензионное соглашение и на втором этапе уже выйти на создание СП", заявил Б.Алешин. "Безусловно, лучше обращаться в розницу, цены будут меньше, но в данном случае необходимо стратегическое партнерство... сегодня в "Оборонпроме" аккумулированы в том числе активы вертолетных заводов, здесь и нужно создавать стратегический альянс", отметил он.

Генеральный директор ГАО "Ташкентское авиационное производственное объединение им Чкалова" (ГАО "ТАПОиЧ") Вадим Кучеров сообщил на заседании комиссии, что до настоящего времени с российской стороны не определены состав учредителей СП, условия, формы и размер их вклада в СП. Ранее учредителями СП "УзРосАвиа" назывались непосредственно ОАО "МВЗ им Миля" и ОАО "Казанский вертолетный завод". "На протяжении двух лет в создании СП не принимают участие не один из российских разработчиков вертолетов, переговорный процесс зашел в тупик", отметил В.Кучеров. По его мнению, для активизации работы по созданию СП необходимо подписать рамочный контракт между Минобороны Узбекистана и ФГУП "Рособоронэкспорт" об оказании технического содействия в развитии производственной базы Чирчикского авиаремонтного мехзавода для налаживания капитально-восстановительного ремонта вертолетов Ми-8 и Ми-24.

Проект создания СП "УзРосАвиа" по ремонту вертолетной техники предварительной стоимостью около 20 млн долл включен в перечень 37 узбекско-российских инвестиционных проектов общей стоимостью 2,09 млрд долл. Данный перечень был разра-

ботан в рамках реализации договора о стратегическом партнерстве между Узбекистаном и Россией, подписанного в июне 2004 г в Ташкенте президентами двух стран.

Кроме того, как сообщил Б.Алешин, на заседании российско-узбекской межправительственной комиссии, узбекское ГАО "ТАПОиЧ" может войти в состав создаваемой в России объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). "Сейчас готовится указ об объединенной авиастроительной корпорации, и "ТАПОиЧ" важно найти в ней свое место, необходимо создать группу для дальнейшей переговоров в этом вопросе", сказал Б.Алешин. По его словам, данное решение позволило бы сторонам выйти "на создание стратегического альянса... в этой ситуации все партнерские отношения перейдут в деловые". "Мы предлагаем посмотреть на более стратегические вопросы - на конвертацию акций "ТАПОиЧ" в акции ОАК", сказал Б. Алешин. Он отметил, что для решения данного вопроса необходимо в первую очередь решить вопросы оценки ташкентского авиазавода "в системе общих координат".

Как заявил на заседании комиссии гендиректор ГАО "ТАПОиЧ" Вадим Кучеров, производство 20 самолетов Ил-114, производимых на ташкентском авиазаводе, для российских авиакомпаний сдерживается ограниченностью их доступа к инструментам долгосрочного финансирования - кредитам и лизингу, а также "затягиванием процесса" сертификации двигателей ТВ-117СМ и авионики российского производства. В.Кучеров также указал на срыв сроков производства двух модернизированных самолетов Ил-76МФ из-за отсутствия финансирования со стороны министерства обороны России. "Мы произвели значительные вложения собственных средств в подготовку к производству этих самолетов, однако они оказались невостребованными, их закупка не предусмотрена в бюджете РФ на 2005 и 2006 гг, вместе с тем на предприятии собраны 4 планера Ил-76МФ и один планер Ил-76ТФ и завод полностью готов к их серийному производству".

*источник: ПРАЙМ-ТАСС
10.10.05*

СОЗДАЕТСЯ АССОЦИАЦИЯ ТЯЖЕЛЫХ ВЕРТОЛЕТОВ

19-20 октября в Ростове на Дону на базе ОАО "Роствертол" состоится конференция и учредительное собрание Ассоциации тяжелых вертолетов (АТВ). В ходе запланированных мероприятий должны быть приняты Концепция создания АТВ, Учредительный договор и Устав.

АТВ - некоммерческая организация (добровольное объединение предприятий, разрабатывающих, производящих, эксплуатирующих и ремонтирующих тяжелые вертолеты Ми-26Т), основными целями которой декларируются "организация, проведение и координация мероприятий по созданию благоприятных условий для использования вертолетов Ми-26Т в России и за ее пределами посредством объединения усилий и ресурсов всех, заинтересованных в этом сторон". По мнению организаторов, "конечным результа-

том деятельности АТВ будет являться повышение рентабельности работ на тяжелых вертолетах и сбалансированное обеспечение экономических интересов членов АТВ".

Объединить в одной "упряжке" производителей и эксплуатантов будет достаточно трудно, так как их интересы существенно различаются - чем выше прибыли у первых, тем меньше доходы у вторых. Переломить ситуацию возможно лишь при реализации сразу нескольких условий, одним из главных среди них является демополизация производства и ремонта вертолетов и их основных агрегатов.

*источник: AVIAPORT.RU
18.10.05*

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

ВТО назначит арбитров для рассмотрения конфликта между Boeing и Airbus	31
Гибкий аэробус	31
EADS заплатит \$70 млн	32
Концерн EADS намеревается оборудовать военно-транспортные самолеты A400M системами предупреждения о ракетной атаке	32
Концерн EADS предложил UH-145 для тендера на легкий многоцелевой вертолет СВ США	33
Европейский авиаконцерн создаст самолеты-хамелеоны	33
Авиакомпания Ryanair приобретает девять самолетов Boeing 737 Next-Generation	33
Boeing делает ставку на европейский рынок	34
Boeing обошел Airbus	34
Компания Boeing приступила к серийному производству вертолетов CH-47F Chinook	34
Авиакомпания Austrian Airlines подписывает контракт на поставку еще одного самолета Boeing 777-200ER	35
Boeing подготовит индийских пилотов	35
Авиация СВ США закупит 13 вертолетов AH-64D	35
Airbus A380 совершит турне по городам Европы, Азиатско-Тихоокеанского региона и Ближнего Востока	36
Airbus официально запускает программу A350	37
Airbus приступает к созданию нового сверхзвукового самолета	37
Арабам нужны самолеты	37
Airbus ищет инженеров в США, России и Китае	37
LAN Airlines заказывает 40 самолетов семейства A320	38
Правительство разрешило госрегистрацию корпорации "Антонов"	38
Корпорация "Антонов" не будет ущемлять ничьи права	38
Кабмин утвердил устав государственной самолетостроительной корпорации "Антонов"	39
Египет намерен приобрести 18 самолетов Ан-74	39
Экс-глава "Авианта" требует восстановления в должности	40
Неопределенность с директором вывела "Авиант" на митинг	40
Гендиректор завода "Авиант" надеется возобновить контракты, от которых отказались заказчики	40
Китай разрабатывает новый боевой вертолет Z-10	41

и другие новости

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

ВТО НАЗНАЧИТ АРБИТРОВ ДЛЯ РАССМОТРЕНИЯ КОНФЛИКТА МЕЖДУ BOEING И AIRBUS

Всемирная торговая организация (ВТО) не позднее 17 октября назначит арбитров для рассмотрения конфликта по поводу предоставления государственных субсидий лидерам мирового авиастроения - европейской компании Airbus и американской Boeing, сообщили в понедельник бельгийские СМИ.

Обе стороны подали друг на друга в ВТО практически одинаковые иски. США обвиняют Великобританию, Германию, Испанию и Францию в незаконных

субсидиях Airbus на сумму \$15 миллиардов.

Еврокомиссия, в свою очередь, предъявила претензии властям США в предоставлении Boeing помощи в размере около \$23 миллиардов.

Конфликт между Boeing и Airbus называют самым крупным коммерческим спором, который когда-либо рассматривался в рамках ВТО.

*источник: РИА "Новости"
10.10.05*

ГИБКИЙ АЭРОБУС

Сегодня, как ожидается, наблюдательный совет немецко-французского оборонно-космического концерна EADS объявит об официальном старте амбициозного проекта по созданию аэробуса нового поколения A350. При этом концерн намерен отказаться от использования государственных субсидий в этом проекте, что ликвидировало последний барьер на пути к старту A350: в 2004 году разгорелся финансовый спор между Брюсселем и Вашингтоном относительно способов кредитования и выделения государственных субсидий европейскому самолету A350 и его заокеанскому конкуренту Boeing 787. Обе стороны изложили свои претензии во взаимных жалобах в ВТО, и с тех пор комиссар по торговле ЕС так и не достиг примирительного соглашения со своим американским коллегой. Цена вопроса, как считает руководство Boeing, такова: в этом секторе авиатехники в ближайшие 20 лет возникнет спрос на 25 тыс. новых машин общей стоимостью 2 трлн долл. Иными словами, речь идет о крупнейшем споре в ВТО за всю историю этой организации.

США обвиняют создателей проекта аэробуса A350 в использовании крупных финансовых вливаний со стороны ЕС и его отдельных стран-участниц. Стоимость разработки новой машины оценивается в 4,4 млрд долл., 1,5 млрд из которых предполагалось возложить на плечи правительств Германии, Франции, Великобритании и Испании. Со своей стороны европейцы обвиняют своих американских коллег-конкурентов в получении госдотаций в размере 5 млрд долл. на разработку Boeing 787. Вдобавок к этому американским авиастроителям оказывается косвенная поддержка со стороны федерального правительства США за счет размещения многомиллиардных заказов на производство вооружений. Dreamliner ("лайнер мечты"), как окрестили в Америке создаваемый Boeing 787, должен поступить в серийное производство к 2008 году - на два года раньше аэробуса A350.

Решение относительно отказа (хотя бы и временного) от привлеченного финансирования проекта аэробуса A350 выглядит весьма неожиданным. Ведь

еще менее месяца назад главы концерна EADS - немец Том Эндерс и француз Ноэль Форжар - в совместном интервью Financial Times уповали на необходимость государственных субсидий для успешного старта проекта нового европейского аэробуса. "Тем самым справедливость предстоящих договоренностей с США не будет подвергнута опасности", - заявлял г-н Эндерс. Но до настоящего момента у EADS не прибавилось ни госбюджетных денег, ни согласия со своим заокеанским конкурентом. Ничего пока также не получилось и с дотациями правительства Великобритании - у него Airbus пытался заполучить на проект аэробуса 380 млн фунтов.

Концерн EADS, похоже, собирается опираться на собственную финансовую мощь. Его представитель на днях хотя и не подтвердил, что EADS смог бы самостоятельно финансировать новый аэробус, но тем не менее дал понять, что концерн намерен проявить в этом вопросе "гибкость". Она будет заключаться в том, что концерн будет обходиться без возвратных кредитов из стран - участниц проекта: Германии, Франции, Великобритании и Испании. Тем самым EADS хотя бы на некоторое время сдержит дальнейшую эскалацию спора с американским конкурентом. И в какой-то степени сохранит честь мундира: своим отказом концерн упреждает готовящееся совместное заявление этих стран относительно их готовности рассмотреть вопросы кредитования лишь после старта самого проекта. Впрочем, французы были готовы начать кредитовать проект создания A350 уже в ближайшее время. Но, как сообщила вчера La Tribune, Франция приняла решение не выплачивать деньги "сразу": "Мы хотим настоящих переговоров между Европой и США, - приводит газета слова французского министра транспорта Доминика Пербена. - Реализация этих будущих поддержек произойдет не сразу". В госбюджете на 2006 год, подчеркнул министр, чтобы не быть голословным, такие выплаты не предусмотрены.

*источник: газета "Время новостей"
07.10.05*

EADS ЗАПЛАТИТ \$70 МЛН

Сделка по покупке европейским авиастроительным консорциумом EADS доли НПК "Иркут" близка к завершению. В пятницу совет директоров НПК определил цену, по которой европейцы до конца года должны выкупить до 10% акций "Иркута". Вхождение в НПК обойдется европейскому консорциуму в \$70 млн. Еще два месяца назад эта сумма была примерно на \$10 млн меньше.

"Иркут" объединяет Иркутский и Таганрогский авиазаводы, КБ им. Яковлева и ряд других активов. В 2004 г. выручка компании по МСФО составила \$621,9 млн, чистая прибыль - \$68,4 млн. 53% акций компании контролирует менеджмент "Иркута". Еще 13% акций находятся в собственности корпорации "Сухой", около 28% акций - в свободном обращении.

EADS - одна из крупнейших авиационно-космических и оборонных компаний мира, занимается производством гражданской авиатехники (Airbus), вертолетов (Eurocopter), военно-транспортной и космической авиатехники. Выручка за 2004 г. - 31,8 млрд евро.

О желании EADS приобрести долю в НПК "Иркут" стало известно еще в конце 2003 г. В ноябре прошлого года европейская компания получила санкцию российского правительства на покупку 10% акций "Иркута". Оформление этой сделки уже близится к концу.

На прошлой неделе совет директоров "Иркута" определил цену размещения акций доэмиссии 12,09% акций в пользу EADS. Бумаги будут продаваться по 19,13 руб. (\$0,67) за штуку. Таким образом, 10% акций корпорации обойдутся EADS примерно в \$70 млн.

Вице-президент "Иркута" по корпоративным финансам Дмитрий Елисеев надеется, что сделка будет закрыта до конца года. Впрочем, до 28 ноября преимущественным правом выкупа акций могут воспользоваться действующие акционеры корпорации.

За время подготовки сделки стоимость приобретаемого EADS пакета существенно выросла. В августе партнеры подписали протокол о готовности европейской компании купить 10% акций "Иркута". Министр промышленности и энергетики Виктор Христенко объявил тогда, что сумма сделки составит 50 млн евро (около \$60 млн).

Глава российского представительства EADS Вадим Власов объясняет увеличение стоимости сделки ростом капитализации российской компании. В пятницу в РТС акции "Иркута" стоили \$0,66 (18,87 руб.). Власов поясняет, что в августовском протоколе указывалась не сумма сделки, а цена размещения одной акции - около \$0,6 за бумагу. Кроме того, он указывает, что EADS провел due diligence "Иркута" и цена размещения акций его полностью устраивает.

Полученные от партнера деньги "Иркут" намерен потратить в том числе на финансирование проекта по выполнению заказов Airbus, говорит представитель корпорации. В декабре 2004 г. "Иркут" выиграл контракт Airbus на выполнение заказов стоимостью \$200 млн и сейчас запускает производство компонентов для самолетов A320 в Иркутске.

Но аналитик "ЦентрИнвест Групп" Геннадий Суханов считает, что первоочередной задачей для НПК должна стать реструктуризация долга, превышающего \$400 млн. Он считает, что завершение сделки вряд ли окажет значительное влияние на капитализацию "Иркута". "В текущих ценах она уже учтена", - отмечает аналитик. - Но в долгосрочной перспективе вхождение в состав акционеров НПК такого игрока, как EADS, способно значительно увеличить интерес инвесторов к компании. Кроме того, сделка позволит "Иркуту" успешнее продвигать свою продукцию на зарубежных рынках".

*источник: газета "Ведомости"
17.10.05*

КОНЦЕРН EADS НАМЕРЕВАЕТСЯ ОБОРУДОВАТЬ ВОЕННО-ТРАНСПОРТНЫЕ САМОЛЕТЫ A400M СИСТЕМАМИ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ О РАКЕТНОЙ АТАКЕ

Западноевропейский авиастроительный концерн EADS в сентябре заключил контракт, предусматривающий оборудование перспективных военно-транспортных самолетов A400M системами предупреждения о ракетной атаке. В соответствии с условиями контракта, к 2010 г. предусматривается поставка 85 таких систем, включающих ИК датчики обнаружения приближающейся к самолету ракеты. Об этом сообщил представитель EADS.

Система, получившая наименование MIRAS (Multicolour Infra-Red missile Approach Sensor), разрабатывается совместно подразделением Defense Electronics концерна EADS и фирмой Thales Optonics. В типовом варианте предполагается установка на самолет трех ИК датчиков: по одному с каждой стороны носовой и одного в нижней хвостовой частях фюзеляжа.

Система MIRAS является первым шагом по созданию перспективного бортового противоракетного оборонительного комплекса DASS (Defensive Aids

Sub-System) для самолета A400M. В состав комплекса будут входить бортовой компьютер, система предупреждения о пусках ракет, радиолокационным облучении, а также средства отстрела дипольных отражателей и ИК ловушек. В перспективе в его состав предполагается включить систему DIRCM (Directed IR Countermeasures), обеспечивающую нарушение работы головки самонаведения ракеты с использованием средств направленного воздействия; датчик предупреждения о лазерном облучении; буксируемый источник радиолокационных помех и другие средства защиты.

Контракты на разработку подобных систем уже подписаны или планируются к заключению в ближайшее время. В разработке систем могут принять участие такие фирмы, как Thales, Saïem, Elisra и др.

*источник: АРМС-ТАСС
06.10.05*

КОНЦЕРН EADS ПРЕДЛОЖИЛ UH-145 ДЛЯ ТЕНДЕРА НА ЛЕГКИЙ МНОГОЦЕЛЕВОЙ ВЕРТОЛЕТ СВ США

Концерн EADS предложил вертолет UH-145 производства компании Eurocopter для участия в тендере на легкий многоцелевой вертолет (Light utility helicopter, LUH) для сухопутных войск США. При этом компания Sikorsky Aircraft будет осуществлять логистическое обеспечение данных машин. Об этом сообщила пресс-служба компании Eurocopter.

Общее управление программой UH-145 будет выполнять североамериканское отделение концерна EADS. Компания Sikorsky Aircraft не выпускает легкие многоцелевые вертолеты, но имеет богатый опыт по логистическому обеспечению различных летательных аппаратов. Кроме того, к этой команде присое-

диняются компания West Wing Technologies (г. Хантсвилл, шт. Алабама), специализирующаяся на интеграции вертолетных систем, и компания CAE (г. Тампа, шт. Флорида). CAE специализируется на производстве тренажеров и осуществлении подготовки летного состава.

В перспективе СВ США планируют закупить более 300 вертолетов LUH для замены машин UH-1 и OH-58. UH-145 - вариант многоцелевого вертолета EC145, который выпускается с 2002 г.

*источник: АРМС-ТАСС
12.10.05*

ЕВРОПЕЙСКИЙ АВИАКОНЦЕРН СОЗДАСТ САМОЛЕТЫ-ХАМЕЛЕОНЫ

Авиационный концерн EADS будет выпускать самолеты, неразличимые в небе невооруженным глазом. Высокие технологии придадут поверхности самолета способность сливаться с окружающей средой.

"Мы разработали новые технологии, которые позволяют сделать самолет невидимым в небе на высоте от 800 метров", - рассказал Юрген Крузе (Jurgen Kruse), руководитель отдела маскировочных технологий военного авиастроения EADS, в интервью газете Financial Times Deutschland.

До этого военные самолеты в воздухе были защищены только камуфляжной раскраской. Теперь же инженеры разработали специальное покрытие, которое позволяет самолету "менять внешность" подобно хамелеону. Цвет и яркость поверхности фюзеляжа позволяет самолету сливаться с окружающей средой, даже если машина летит между белыми

облаками и голубым небом. Это дает повышенные гарантии маскировки.

EADS предложил бундесверу контракт на исследовательский проект по разработке оптической маскировки. Если он будет заключен, испытания новой технологии на немецких самолетах продлятся три года. Контракт подразумевает и то, что США и Великобритания тоже включатся в работу над аналогичными проектами.

Создание специального маскировочного покрытия - это новое слово в технологиях маскировки. В предыдущие десятилетия инженеры работали, в основном, над тем, чтобы сделать самолет невидимым для радаров противника и минимизировать его тепловое излучение.

*источник: сайт "Немецкая волна"
12.10.05*

АВИАКОМПАНИЯ RYANAIR ПРИОБРЕТАЕТ ДЕВЯТЬ САМОЛЕТОВ BOEING 737 NEXT-GENERATION

Сегодня представители компании Boeing и Ryanair, крупнейшей европейской авиакомпании с низкими тарифами на билеты, объявили о том, что авиакомпания на основании опциона, предусмотренного ранее подписанным соглашением, приобретет девять самолетов Boeing 737-800 Next-Generation. Их стоимость по ценам каталога превышает \$500 млн.

Пять самолетов будут использованы авиакомпанией Ryanair для замены лайнеров Boeing 737-800, поставленных ей в 1999 г. Еще четыре самолета приобретены в целях расширения парка, обусловленного выходом авиакомпании на новые рынки. Начало поставок лайнеров намечено на сентябрь 2007 г.

В настоящее время в состав парка Ryanair входит 92 самолета Boeing 737 различных модификаций. С учетом данного заказа общее число подтвержденных заказов на самолеты Boeing 737 со стороны Ryanair составит 239. Компания также располагает опционами на приобретение еще 179 лайнеров этой модели.

Марлин Дейли (Marlin Dailey), вице-президент отделения Boeing Commercial Airplanes, отвечающий за продажи в странах Европы, России и Средней Азии, сказал: "Модель Boeing 737 остается самым популярным самолетом среди успешных и эффек-

тивных авиакомпаний с низкими тарифами, таких как Ryanair. Ни один другой самолет не может сравниться с Boeing 737 по показателям эффективности в эксплуатации, экономичности и надежности. Эта модель является гарантией успеха для авиакомпаний из разных стран мира".

Поставляемые авиакомпанией Ryanair самолеты Boeing 737-800 будут оборудованы скошенными законцовками крыла. Это даст возможность авиакомпании снизить потребление горючего до 3%, а также позволит увеличить дальность полета и сократить уровень шума при взлете.

В состав парка авиакомпании Ryanair входит 92 самолета. Авиакомпания обслуживает 266 маршрутов и выполняет полеты в 21 страну. В настоящее время авиакомпания использует 15 узловых аэропортов. Численность персонала авиакомпании - 2900 человек. В следующем финансовом году авиакомпания планирует перевезти более 35 млн. пассажиров.

*источник: компания "Boeing"
06.10.05*

BOEING ДЕЛАЕТ СТАВКУ НА ЕВРОПЕЙСКИЙ РЫНОК

Европейский рынок является весьма перспективным для американского авиастроителя Boeing. Такой вывод следует из опубликованного во вторник прогноза концерна. С 1990 года, благодаря буму "дешевых авиакомпаний", количество прямых внутриевропейских рейсов ежегодно росло на 5 процентов. При этом средние габариты выполняющих рейсы лайнеров непрерывно уменьшались.

Согласно прогнозам менеджеров концерна Boeing только немецкие авиакомпании к 2024 году закажут 1000 новых малых и средних самолетов на сумму 71 миллиард евро. Новый прогноз Boeing показыва-

ет, что американцы выбрали иную бизнес-стратегию, чем их европейский конкурент Airbus. Они считают, что будущее - за небольшими машинами. Ведь перевести пассажира прямым рейсом, скажем, из Женевы в Чикаго на среднегабаритном самолете для авиакомпании значительно дешевле, чем везти его вначале из Женевы - в Лондон, а затем из Лондона - в Чикаго. Тем временем Airbus делает ставку на суперлайнеры, вроде аэробуса A380, способного перевести более 500 пассажиров.

источник: сайт "Немецкая волна"

BOEING ОБОШЕЛ AIRBUS

International Lease Finance Corp. (ILFC), одна из крупнейших в мире компаний в сфере лизинга самолетов, может стать первым покупателем новейших двухмоторных лайнеров Boeing 787 Dreamliner. ILFC готова приобрести около двух десятков этих самолетов у авиастроительной корпорации Boeing.

Сделка, сумма которой оценивается в 2,4 млрд. долларов, может поставить под удар планы европейской авиастроительной корпорации Airbus. Она планировала отвоевать у Boeing до 50% рынка дальнемагистральной авиации с помощью новых самолетов A350.

Хотя, по данным информированных источников, договоренности о поставках стороны достигли еще на прошлой неделе, Boeing до сих пор предпочитает не раскрывать имя заказчика и не комментировать информацию о сделке. Пресс-секретарь авиастроительной корпорации Том Дауни подчеркнул, что таковы пожелания покупателя. Представители самой International Lease Finance подтверждать сообщение о приобретении лайнеров также не стали.

Сделки ILFC с Boeing на рынке ждут уже несколько месяцев. Ранее о переговорах с Boeing заявлял исполнительный директор International Lease Finance Стивен Удвар-Хейзи. По его словам, ILFC собиралась сделать заказ примерно на 20 самолетов.

Выбирая между Boeing и Airbus, International Lease Finance отдавала предпочтение именно американской компании. И хотя позднее Удвар-Хейзи уточнял, что заказ может быть сделан как на Boeing 787

Dreamliner, так и на Airbus A350, участники рынка посчитали это заявление предвестием скорого сотрудничества ILFC с Boeing.

Эксперты считают, что победу Boeing обеспечили заметные уступки, на которые пошло руководство компании. По информации осведомленных источников, статус единственного крупного покупателя позволил International Lease Finance добиться скидки в размере 120 млн. долларов за каждый купленный самолет. При этом Boeing готов приступить к поставкам некоторых самолетов 787-й модели для ILFC еще до 2008 года, на который намечено начало массовой реализации этой авиатехники.

Данные уступки могут дать Boeing конкурентное преимущество в борьбе за рынок дальнемагистральных самолетов. Пока перевес на стороне американских авиастроителей. У Boeing есть заказ от 24 компаний на поставку 293 самолетов, а у Airbus - от 10 компаний на 143 самолета.

В России к Airbus A350 и Boeing 787 Dreamliner относятся осторожно. Новыми разработками Airbus и Boeing в России сейчас интересуются "Аэрофлот" и "Трансаэро". Отечественные авиакомпании неоднократно заявляли о том, что смогут приобретать подобные самолеты лишь при условии отмены ввозных таможенных пошлин и роста спроса на авиaperевозки.

*источник: газета "Газета"
18.10.05*

КОМПАНИЯ BOEING ПРИСТУПИЛА К СЕРИЙНОМУ ПРОИЗВОДСТВУ ВЕРТОЛЕТОВ CH-47F CHINOOK

В рамках программы модернизации парка транспортных вертолетов сухопутных войск США компания Boeing приступила к серийному производству новой модификации тяжелого транспортного вертолета Chinook-CH-47F. Об этом сообщил представитель компании.

В этой модификации вертолета будет применяться новый планер, что существенно сократит объем техобслуживания и ремонта. Новый планер разработан с учетом перспективных технологий производства. В нем увеличено количество крупных конструктивных элементов, что снизит расходы на эксплуатацию и одновременно повысит ресурс вертолетов.

Модернизация конструкции включает также меры по сокращению времени, необходимого для

подготовки вертолета к перевозке воздушным транспортом, и повышению коррозионной стойкости конструкции. Новое оборудование кабины экипажа позволит вертолетам Chinook удовлетворять современным требованиям к информационному обеспечению на поле боя и открывает возможности для дальнейшего совершенствования.

Новые двигатели T55-GA-714A мощностью по 4868 л.с. каждый обеспечат скорость полета 280 км/ч и возможность перевозки полезной нагрузки массой 9,5 тонн. С дополнительными внешними топливными баками боевой радиус вертолета превысит 640 км.

*источник: АРМС-ТАСС
10.10.05*

АВИАКОМПАНИЯ AUSTRIAN AIRLINES ПОДПИСЫВАЕТ КОНТРАКТ НА ПОСТАВКУ ЕЩЕ ОДНОГО САМОЛЕТА BOEING 777-200ER

Авиакомпания Austrian Airlines подписала контракт на поставку самолета Boeing 777-200ER. Это стало существенным шагом на пути совершенствования бизнеса авиакомпании и сокращения затрат на техническое обслуживание парка дальнемагистральных лайнеров.

В настоящее время авиакомпания Austrian Airlines эксплуатирует три самолета Boeing 777 на маршрутах Вена - Сингапур - Мельбурн и Вена - Куала-Лумпур - Сидней. Вновь приобретенный самолет будет в основном использоваться для выполнения рейсов в США и страны Азии.

Стоимость приобретаемого самолета по ценам каталога составляет \$181 млн. Он будет поставлен в конце 2006 г. Одновременно с подписанием нового контракта было отменено соглашение о приобретении Austrian Airlines самолета Boeing 737.

Томас Клайбл (Thomas Kleibl), финансовый директор авиакомпании Austrian Airlines, сказал: "Boeing 777 - очень экономичный и надежный самолет. Эта модель крайне популярна у пассажиров. Стандартизация с модификацией Boeing 777-200ER позволит нам добиться существенных экономических преимуществ и упростит эксплуатацию парка. Кроме того, наш парк по-прежнему будет оставаться одним из самых современных в мире".

Boeing 777, оборудованный двумя двигателями, считается самым экономичным с точки зрения потребления топлива самолетом в своем классе, что обеспечивает прекрасные экономические показатели

модели в целом. Кроме того, он имеет значительно более низкие показатели выбросов по сравнению с самолетами аналогичного класса с четырьмя двигателями.

Марлин Дейли (Marlin Dailey), вице-президент отделения Boeing Commercial Airplanes, отвечающий за продажи в странах Европы и Средней Азии, сказал: "Это очень выгодное приобретение для Austrian Airlines. Аэропорт Вены, где расположена штаб-квартира авиакомпании, рассматривается многими пассажирами из стран Центральной и Восточной Европы как ворота в Азию. Boeing 777, обладающий превосходными показателями экономичности и надежности, позволит авиакомпании и в дальнейшем укреплять свои позиции на рынке".

Boeing 777 - самая популярная в мире модель среди самолетов, рассчитанных на перевозку 300-365 пассажиров. Авиакомпания разместила уже более 700 заказов на лайнеры этой модели. Самолет оборудован одним из самых просторных салонов за всю историю гражданской авиации, который обеспечивает пассажирам непревзойденный уровень комфорта.

На самолете Boeing 777 авиакомпании Austrian Airlines будут установлены двигатели серии GE90 производства компании General Electric.

*источник: компания "Boeing"
07.10.05*

BOEING ПОДГОТОВИТ ИНДИЙСКИХ ПИЛОТОВ

Американская авиастроительная корпорация Boeing создаст в Индии первый центр по подготовке гражданских пилотов, где установит симуляторы полета на 737-й, 777-й и 787-й моделях. Стоимость проекта - 15 млн долларов. В Boeing считают, что ознакомление летного состава с техникой компании приведет к росту продаж и поможет конкурировать с европейским авиаконсорциумом Airbus.

Индийский авиаконсорциум уже закупил 213 самолетов Boeing на 24 млрд долларов, но потенциальный спрос гораздо выше. По словам президента индийского представительства Boeing Динеша Кескара, сегодня многие местные перевозчики задумались о покупке новых авиалайнеров, поскольку в Индии бурно развивается рынок авиаперевозок, увеличивается число рейсов, расширяется маршрутная сеть. Сегодня индийское правительство ведет переговоры с Boeing о покупке 68 лайнеров для государственной

компании Air India. 10 лайнеров заказала местная SpiceJet и сейчас ведет переговоры о покупке еще 15 бортов. 10 самолетов приобрел лидер внутренних авиаперевозок Jet Airways India и собирается купить еще столько же. В Boeing прогнозируют, что в ближайшие двадцать лет индийские компании закажут самолетов как минимум на 35 млрд долларов. Естественно, что при таких темпах приобретения лайнеров индийские авиакомпании нуждаются в обученном персонале. Готовить летчиков в новом индийском центре будет дешевле, чем за границей.

Центры, подобные индийскому, существуют у Boeing в Токио, Сеуле, Австралии и Китае. В скором времени будет построен центр в Сингапуре. Индийский станет шестым в Азии.

*источник: журнал "Эксперт"
17.10.05*

АВИАЦИЯ СВ США ЗАКУПИТ 13 ВЕРТОЛЕТОВ АН-64D

Авиация сухопутных войск США и компания Boeing подписали контракт стоимостью в 192,5 млн долл на закупку 13 вертолетов AN-64D Apache Longbow модификации Block II. Об этом сообщается в пресс-релизе компании Boeing.

Производство машин этой партии начнется в начале 2006 г. и будет осуществляться на заводе в г. Меса (шт. Аризона), где Apache выпускаются с

момента начала программы разработки и производства вертолета данного типа. Этот контракт станет своего рода мостом от дополнительных 96 модернизируемых вертолетов AN-64D для СВ США к выпуску вертолетов Apache Longbow модификации Block III.

*источник:
газета "Военно-промышленный курьер"
03.10.05*

AIRBUS A380 СОВЕРШИТ ТУРНЕ ПО ГОРОДАМ ЕВРОПЫ, АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКОГО РЕГИОНА И БЛИЖНЕГО ВОСТОКА

В конце этого месяца самый новый и крупнейший в мире авиалайнер Airbus A380 полетит во Франкфурт для прохождения проверок по совместимости самолета с инфраструктурой аэропорта. Затем в первой половине ноября он побывает в Сингапуре, Куала-Лумпуре, Сиднее, Мельбурне и Брисбене. Во второй половине ноября A380 будет демонстрироваться на международном авиасалоне в Дубае.

Благодаря этому турне, которое знаменует собой первый показ A380 за пределами Европы, заказчики получат возможность непосредственно ознакомиться с новым самолетом, а аэропорты смогут оценить степень своей готовности к обслуживанию A380 в коммерческой эксплуатации.

В программу испытаний во Франкфурте включены перемещение самолета по рулежным дорожкам, заезды в терминал и отработка положения телескопических рукавов пассажирских посадочных галерей. В ходе проверок также будет продемонстрирована возможность удобного использования движущихся средств наземного обслуживания самолета - таких, как автомобили бортового питания, погрузчики контейнеров и багажа, топливозаправщики и заправщики водой, как по отдельности, так и совместно, имитируя их расположение вокруг самолета во время его подготовки к рейсу.

Турне совершит A380 с заводским номером 001, который выполнил первый испытательный полет и является одним из пяти самолетов, задействованных в программе летных испытаний A380. На самолете установлен огромный комплекс испытательного и контрольно-измерительного оборудования и заполняемые водой емкости для имитации веса пассажиров и грузов, в том числе при полной коммерческой нагрузке.

К настоящему моменту первый A380 выполнил свыше 100 полетов общей продолжительностью около 350 часов. Полученные результаты уже пока-

ли достаточно высокую степень доведенности конструкции самолета и соответствие A380 заявленным характеристикам.

A380 обладает меньшими на 15-20% эксплуатационными расходами на перевозку одного пассажира, предоставляет возможность устанавливать более широкие кресла для всех пассажиров экономического класса и оказывает меньшее воздействие на окружающую среду, поскольку наряду со сниженными выбросами в атмосферу он создает вдвое меньший шум, чем крупнейший эксплуатируемый в настоящее время самолет.

Индустрия авиaperевозок уже проявила сильную заинтересованность в пассажирских и грузовых самолетах семейства A380. К настоящему моменту 16 известных компаний заказали в общей сложности 159 таких лайнеров. В их числе Singapore Airlines, которая первой получит A380 в конце 2006 года, и Qantas Airways и Emirates, поставки таких самолетов которым запланированы на второй квартал 2007 года.

A380 спроектирован для эксплуатации в существующих аэропортах. Его взлетная и посадочная дистанции меньше, чем у крупнейшего эксплуатируемого в настоящее время самолета. A380 тяжелее, поскольку он вмещает больше пассажиров. Однако, его шасси имеет большее количество колес для того, чтобы более равномерно распределять нагрузку и, таким образом, оказывать меньшее воздействие на взлетно-посадочные полосы. Согласно рекомендациям аэропортов размах крыла и длина A380 не превышают 80 м для того, чтобы этот крупнейший в мире авиалайнер мог вписаться в существующую инфраструктуру аэропортов.

*источник: компания "Airbus"
14.10.05*

Представляем Вашему вниманию иллюстрированное издание приключенческой повести Героя Советского Союза, Заслуженного летчика-испытателя СССР, члена Клуба авиастроителей Владимира Николаевича Кондаурова – "БИЗНЕС И ВОЗДУШНЫЕ ПРИКЛЮЧЕНИЯ". Читая повесть, Вы будете поражены тем зарядом юмора и оптимизма, который может быть присущ человеку в столь сложных ситуациях!

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**

AIRBUS ОФИЦИАЛЬНО ЗАПУСКАЕТ ПРОГРАММУ A350

Получив одобрение акционеров EADS и BAe Systems, Airbus официально запустил программу создания дальнемагистрального пассажирского самолета Airbus A350. К настоящему моменту получены заявки на 140 самолетов A350 от 9 заказчиков, говорится в пресс-релизе компании.

Сборка самолетов и выпуск ряда узлов и агрегатов будут осуществляться на заводах, задействованных в настоящее время в производстве лайнеров A330 и A340. Также будут задействованы партнеры из Китая, России и других стран мира, в том числе и на условиях разделения рисков. Рынок самолетов данной размерности, включая грузовые версии, оценивается в 3300 лайнеров на ближайшие 20 лет. Airbus рассчитывает занять половину этого рынка.

Семейство самолетов A350 будет включать в себя два самолета. A350-800 вместимостью 253 пассажира в трехклассной компоновке салона будет иметь дальность полета до 16300 км. Более вместительный A350-900 сможет перевезти до 300 пассажиров на расстояние до 13900 км. Самолеты планируется оснастить двигателями GEnx 1A производства компании General Electric. Кроме того, рассматривается возможность установки двигателей Trent 1711 производства Rolls Royce. В конструкции A350 найдут широкое применение композиционные материалы и Al-Li сплавы нового поколения.

*источник: компания "Airbus"
06.10.05*

AIRBUS ПРИСТУПАЕТ К СОЗДАНИЮ НОВОГО СВЕРХЗВУКОВОГО САМОЛЕТА

Спустя всего два года после окончательного снятия с полетов сверхзвукового самолета Concorde, компания Airbus приступает к созданию второго поколения этого легендарного лайнера. Прототип Concorde-2 способен достигать скорости в 3 тысячи километров в час на высоте 11 тысяч километров. Его вместимость - 250 пассажиров.

Не исключено, что промышленное производство этого самолета начнется уже в 2015 г. По мнению специалистов, к 2025 г. на мировом рынке будет существовать значительный спрос на пассажирские самолеты, способные к предельным скоростям. Не исключено, что из-за убыстрения темпов деловой активности, уже к 2015 г. сверхзвуковые пассажирские самолеты займут до 20% общемирового рынка.

Сейчас пассажирская авиация переживает революционные изменения. Вслед за гигантским широкофюзеляжным самолетом Airbus A380, способным

перевозить до 800 пассажиров, свою новинку готовит и японская промышленность. Как стало известно, в ближайшие две недели Япония проведет мировую премьеру нового самолета стреловидной конфигурации, способного достигать крейсерской скорости, превышающей скорость звука в два раза. Созданный совместно инженерами Франции и Японии, самолет должен появиться на мировом рынке к 2015 г.

Специалисты сообщают, что двигатель для этого лайнера уже создан и прошел испытания. Подсчеты показывают, что для перелета на нем из Лондона в Нью-Йорк потребуется меньше часа. В целом, сверхзвуковые самолеты рассчитаны на деловых людей, которые вынуждены много ездить по миру и всегда опаздывают.

*источник: сайт "Страна.Ру"
05.10.05*

АРАБАМ НУЖНЫ САМОЛЕТЫ

Резкое подорожание нефти и авиационного топлива не только не угрожает мировой авиапромышленности, а наоборот - способствует ее развитию. Так считают ведущие эксперты европейского авиастроительного гиганта Airbus. По их мнению, дороговизна горючего должна спровоцировать спрос на новые, более экономичные машины. Причем динамичнее всего будет развиваться авиарынок арабских стран, богатеющих на экспорте "черного золота".

В Airbus уверены, что в течение ближайших пяти лет общемировой спрос на авиаперевозки будет расти на 5% в год, а в странах Ближнего Востока - на 7,1% в год. В целом же рост прогнозируется не менее чем на пятнадцать лет. За полтора десятилетия в арабские страны будет продано более 1,5 тыс. гражд-

данских самолетов. По уже заключенным сделкам за один только 2006 год авиакомпаниям государств Персидского залива будет поставлено 160 авиалайнеров. Сейчас Boeing и Airbus ведут переговоры о поставке еще 300 самолетов.

Благоприятными тенденциями на ближневосточном авиарынке могут воспользоваться и российские авиастроители - если Россия присоединится к программе разделения рисков в европейском проекте создания лайнера A350. Тогда российский авиапром может получить 3-4% от всех заказов на производство аэробусов. А если проект окупится, то еще и 4% чистой прибыли Airbus.

*источник: журнал "Эксперт"
03.10.05*

AIRBUS ИЩЕТ ИНЖЕНЕРОВ В США, РОССИИ И КИТАЕ

В ближайшие полтора года европейская авиастроительная компания Airbus примет на работу дополнительно 1200 инженеров-конструкторов. Об этом в пятницу сообщил новый глава фирмы Густав Хумберт. Однако найти такое количество опытных специалистов в Германии весьма нелегко. Поэтому

европейский авиастроитель уже создал конструкторские бюро в США, России и Китае, а сейчас планирует открытие аналогичного центра в Индии.

*источник: сайт "Немецкая волна"
02.10.05*

LAN AIRLINES ЗАКАЗЫВАЕТ 40 САМОЛЕТОВ СЕМЕЙСТВА A320

Авиакомпания LAN Airlines, штаб-квартира которой расположена в Сантьяго (Чили), подписала с компанией Airbus контракт, предусматривающий приобретение 25 самолетов семейства A320 и размещение опционов еще на 15 таких лайнеров. Заключение контракта предшествовало соответствующее заявление, сделанное авиакомпанией в июне этого года. Таким образом, общее число заказов LAN на самолеты Airbus достигло 59 единиц. Поставки авиакомпании самолетов A320 в счет нового заказа начнутся в 2006 году. Часть подлежащих поставке лайнеров A318 и A319 постепенно заменит эксплуатируемые LAN самолеты Boeing 737-200.

Благодаря заключенному контракту, LAN становится первым заказчиком самолетов A318, оснащенных новыми двигателями PW6000 фирмы Pratt & Whitney. Завершение сертификации двигателя PW6000 запланировано в конце этого года.

Заказанные LAN самолеты A319 и A320 будут оснащены двигателями V2500-A5 фирмы International Aero Engines.

LAN планирует эксплуатировать заказанные самолеты на сети своих внутренних маршрутов в Перу, Чили и Аргентине.

"Нас радуют превосходные показатели производственной деятельности LAN, - сказал президент Airbus Густав Хумберт (Gustav Humbert). - Мы гордимся этим новым заказом и уверены в том, что использование наших новых самолетов позволит LAN еще сильнее развивать перевозки во всем регионе".

К настоящему моменту общемировой налет наиболее рентабельных узкофюзеляжных самолетов

семейства A320 (в которое входят A318, A319, A320 и A321) превысил 40 млн. летных часов.

Эти лайнеры, оснащенные электродистанционной системой управления, спроектированы для предоставления пассажирам оптимального комфорта и обеспечения экономии всех составляющих прямых эксплуатационных расходов. Использование этих максимально унифицированных и экономичных лайнеров предоставляет эксплуатантам большие преимущества в сегменте рынка перевозок, обслуживаемых 100-220-местными самолетами.

К настоящему моменту общее число заказов на самолеты семейства A320 превысило 3600 единиц. Свыше 2500 таких лайнеров уже получили почти 200 заказчиков и эксплуатантов.

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

*источник: компания "Airbus"
12.10.05*

ПРАВИТЕЛЬСТВО РАЗРЕШИЛО ГОСРЕГИСТРАЦИЮ КОРПОРАЦИИ "АНТОНОВ"

Правительство Украины разрешило госрегистрацию государственной самолетостроительной корпорации "Национальное объединение "Антонов" без соответствующего разрешения Антимонопольного комитета. Как сообщил "Интерфакс-Украина" министр промышленной политики Владимир Шандра, такое решение Кабмин принял на заседании сегодня. По его словам, в настоящее время Минпромполитики продолжает подбирать кадры для создаваемой корпорации.

Напомним, что АМКУ отказал ГП "Авиационный научно-технический комплекс им. Антонова", ГП

"Киевский авиационный завод "Авиант", ГП "Завод 410 гражданской авиации" и Харьковскому государственному авиационному производственному предприятию в их заявлении на согласованные действия в виде создания самолетостроительной корпорации, так как это приведет к монополизации рынка ремонта и технического обслуживания отдельных самолетов типов АН.

*источник:
"Украинский авиационный портал"
20.10.05*

КОРПОРАЦИЯ "АНТОНОВ" НЕ БУДЕТ УЩЕМЛЯТЬ НИЧЬИ ПРАВА

Заявление Антимонопольного комитета Украины, запрещающее создание корпорации "Антонов", начальник областного управления промышленности, транспорта и связи Харьковской облгосадминистрации Виктор Ефремов считает необоснованным.

"Я тут не вижу, кто и с кем конкурирует, и чьи права мы будем ущемлять", - сказал он.

Напомним, что АМК посчитал объединение авиапредприятий в госкорпорацию способом моно-

полизации рынка ремонта и технического обслуживания самолетов отдельных типов АН.

По мнению Виктора Ефремова, такое решение АМК - больше политическое, нежели экономическое. "Так как он (Алексей Костусев, глава АМКУ - ред.) руководит партией, ему надо засветиться или показать себя...", - отметил Виктор Ефремов.

*источник: сайт "медиа-группа Объектив"
17.10.05*

КАБМИН УТВЕРДИЛ УСТАВ ГОСУДАРСТВЕННОЙ САМОЛЕТОСТРОИТЕЛЬНОЙ КОРПОРАЦИИ "АНТОНОВ"

Кабинет Министров Украины утвердил Устав Государственной авиастроительной корпорации "Национальное объединение "Антонов". Соответствующее постановление правительства (номер 998 от 3 октября) опубликовано сегодня на сайте КМУ.

Согласно Уставу, участниками корпорации являются: государственное предприятие "Авиационный научно-технический комплекс имени О.К.Антонова", государственное предприятие "Киевский авиационный завод "Авиант", государственное предприятие "Завод номер 410 гражданской авиации", Харьковское государственное авиационное предприятие "Орден Октябрьской Революции и Трудового Красного Знамени", производственное предприятие (ХГАПП). В состав корпорации, по решению Кабинета Министров Украины, могут входить другие государственные предприятия.

Участники сохраняют свой статус юридического лица со всеми правами, за исключением прав: выхода из состава корпорации без согласия ее органов управления; объединения на добровольных началах с другими субъектами ведения хозяйства без согласия органов управления корпорации; принятия решения о прекращении своей деятельности.

Корпорация образована на основе сочетания производственных, научных и коммерческих интересов участников с целью координации их деятельности для решения общих экономических и социальных заданий, обеспечения развития авиастроительной отрасли, концентрации интеллектуального, технологического, экономического потенциала, кадровых ресурсов, повышения эффективности их использования, достижения мирового уровня конкурентоспособности авиационной техники.

Органом управления корпорации является Правление, которое возглавляет генеральный директор - председатель Правления корпорации. Руководство текущей деятельностью корпорации осуществляется Правлением. В Правление корпорации входят семь членов: генеральный директор - председатель Правления корпорации, руководители участников корпорации и два члена Правления, которые назначаются сроком на пять лет органом, к сфере управления которого принадлежит корпорация.

Генеральный директор корпорации подотчетен Кабинету Министров Украины, органу, к сфере

управления которого принадлежит корпорация, Правлению корпорации и несет ответственность за результаты ее работы. Назначается на должность сроком на пять лет и освобождается от должности Кабинетом Министров Украины по представлению органа, к сфере управления которого принадлежит корпорация.

В состав Наблюдательного совета корпорации входят председатель Наблюдательного совета и шесть членов, один из которых является заместителем председателя Наблюдательного совета. Председатель и члены Наблюдательного совета назначаются и освобождаются Кабинетом Министров Украины по представлению органа, к сфере управления которого принадлежит корпорация. Генеральный директор корпорации и члены ее Правления, согласно Уставу, не могут быть членами Наблюдательного совета.

Напомним, 27 мая 2005 года президент Украины Виктор Ющенко своим Указом поручил Кабмину в двухнедельный срок принять решение о создании национального вертикально-интегрированного научно-производственного объединения "Антонов" с включением в его состав АНТК им. Антонова, завода "Авиант" и ХГАПП.

В конце июня АНТК заявил, что считает более целесообразным создать национальное авиаобъединение в виде корпорации, а не концерна.

Кабинет Министров своим постановлением от 14 июля образовал Государственную самолетостроительную корпорацию "Национальное объединение "Антонов".

Согласно документу, корпорация образована с включением в ее состав Авиационного научно-технического комплекса им. Антонова, Киевского авиационного завода "Авиант", завода номер 410 гражданской авиации (город Киев), Харьковского государственного авиационного производственного предприятия и ОАО "Украинский научно-исследовательский институт авиационной технологии" (город Киев).

*источник: ИА "Подробности"
05.10.05*

ЕГИПЕТ НАМЕРЕН ПРИОБРЕСТИ 18 САМОЛЕТОВ АН-74

В Египте началась эксплуатация первого украинского самолета Ан-74 новой модификации Т-200А производства "Харьковского государственного авиационного производственного предприятия" (ХГАПП).

Как сообщили ЛІГАБізнесІнформ в ХГАПП, в ходе двусторонних переговоров была достигнута предварительная договоренность о закупке египетской стороной в общей сложности 18 самолетов Ан-74. Кроме того, по мнению представителей заказчика, благодаря своим летно-техническим характеристикам самолет имеет хорошие перспективы в целом ряде стран региона.

Напомним, что новая модификация Ан-74Т-200А отличается от базовой модели современным

цифровым комплексом навигационного оборудования и не имеет прямых конкурентов на рынке, так как остается единственным в мире легким транспортным турбореактивным самолетом, производимым серийно.

Сегодня основными конкурентами Ан-74Т-200А на рынке являются турбовинтовые самолеты С-27J Spartan совместного производства США и Италии и CASA 295, производимые в Испании.

*источник: сайт "Лига Бизнес Информ"
02.10.05*

ЭКС-ГЛАВА "АВИАНТА" ТРЕБУЕТ ВОССТАНОВЛЕНИЯ В ДОЛЖНОСТИ

Бывший генеральный директор Киевского государственного авиационного завода "Авиант" Олег Шевченко требует от Минпромполитики принять меры по исполнению судебного решения по восстановлению его в должности руководителя предприятия, сообщает Интерфакс-Украина.

На пресс-конференции в Киеве в понедельник, 3 октября, он заявил, что 10 сентября Святошинский районный суд Киева принял решение о восстановлении его в должности гендиректора "Авианта". Шевченко возглавлял завод с июля 2003 года по июль 2005 года.

Приказом Минпромполитики от 4 июля и.о. гендиректора КиГАЗ "Авиант" назначен Валерий Козорезов.

Олег Шевченко подверг критике действия нынешнего руководства завода. По его данным, по итогам третьего квартала 2005 года по сравнению с аналогичным периодом 2004 года падение производства на предприятии составило порядка 13%, в то же время руководство авиазавода вынуждено брать

кредиты под выплату заработной платы. В ситуации, когда под угрозой срыва находятся контракты "Авианта", Минпромполитики не принимает никаких мер по исполнению решения суда, сообщил он.

В настоящее время предприятие осваивает серийное производство среднего транспортного Ан-70, а также нового реактивного регионального Ан-148, а также ведет сборку легких транспортных Ан-32. Мощности предприятия также позволяют принять участие в кооперационной программе по возобновлению серийного производства тяжелого транспортного Ан-124 "Руслан".

Во исполнение указа Президента Виктора Ющенко от 27 мая предприятие должно войти, наряду еще с четырьмя предприятиями отрасли, в госавиакорпорацию "Национальное объединение Антонов".

*источник: сайт "Korrespondent.net"
03.10.05*

НЕОПРЕДЕЛЕННОСТЬ С ДИРЕКТОРОМ ВЫВЕЛА "АВИАНТ" НА МИТИНГ

С митинга начали свой первый рабочий день недели работники киевского авиационного завода "Авиант". Причина, по их словам, - постоянное давление на предприятие. С начала года к заводским финансистам пять раз наведывались из КРУ.

В результате проверок по нецелевому использованию денег в июле был уволен гендиректор "Авианта" Олег Шевченко. Через три месяца решением суда экс-руководителю предприятия вернули его кресло. Впрочем, по непроверенной информации, чиновники готовят новый приказ - уже не об увольнении, а устранении Шевченко. Из-за неопределенности стра-

дает само предприятие. Под угрозой срыва международные контракты.

Олег Шевченко, гендиректор ГП КиАЗ "Авиант": "Первые, кто позвонил - это компания, Администрация Президента Казахстана. Как у Вас дела? Что происходит? Я говорю: "К сожалению, я уволен с работы!" - Ну, господин Шевченко, тогда мы воздержимся от этого контракта. Следующая - это были Арабские Эмираты - министерство обороны также сняло контракт на пять самолетов Антонова".

*источник: телеканал "НТН"
03.10.05*

ГЕНДИРЕКТОР ЗАВОДА "АВИАНТ" НАДЕЕТСЯ ВОЗОБНОВИТЬ КОНТРАКТЫ, ОТ КОТОРЫХ ОТКАЗАЛИСЬ ЗАКАЗЧИКИ

Генеральный директор Киевского государственного авиационного завода "Авиант" Олег Шевченко надеется, что контракты предприятия, от которых ранее отказались заказчики, будут восстановлены. Об этом он сообщил сегодня на пресс-конференции.

В частности, по словам О. Шевченко, который приступил к исполнению обязанностей после восстановления в должности решением Святошинского районного суда, казахстанская авиакомпания "Беркут" отказалась от реализации ранее заключенного с заводом контракта на поставку самолета Ан-148. Такое же решение приняло Министерство обороны Объединенных Арабских Эмиратов в отношении пяти самолетов Ан-32. О. Шевченко заявил, что будет добиваться восстановления заказов, вероятность этого составляет 90%.

Говоря о производственных планах, гендиректор сообщил, что с 2006 года планируется начало работ по модернизации парка самолетов Ан-32 ВВС Индии. Кроме того, планируется работа специалистов в Мексике по проведению капитально-восстановительного ремонта самолетов Ан-32 и их последующей модернизации.

На заводе находятся также два Ан-32, произведенных по ливийскому контракту. Самолеты будут переданы заказчику после оплаты их стоимости, сообщил О. Шевченко.

Завод "Авиант" специализируется на производстве и ремонте самолетов Ан-32 и Ту-334, а также ведет подготовку к серийному производству нового регионального пассажирского самолета Ан-148.

Завод "Авиант" располагает значительными производственными площадями, имеет комплект специального и универсального оборудования для производства деталей самолётов, оснастки и инструментов, имеется система подготовки серийного производства: все это позволяет освоить изготовление самолётов различного назначения.

Характерной чертой завода "Авиант" стало наличие на заводе практически всех видов производств, необходимых для изготовления и испытания самолётов различных классов и назначения по полному циклу.

*источник:
сайт "Украинские промышленные новости"
04.10.05*

КИТАЙ РАЗРАБАТЫВАЕТ НОВЫЙ БОЕВОЙ ВЕРТОЛЕТ Z-10

В Китае ведется разработка боевого вертолета Z-10. Корпорация-разработчик CHAIC (CHanghe Aircraft Industries Corporation) изготовила три опытных машины, две из которых, по оценкам зарубежных специалистов, проходят летные испытания. Налет опытных образцов вертолетов к настоящему времени составляет более 400 часов. Об этом сообщает еженедельник "Джейнс дифенс уикли" со ссылкой на пекинские источники.

Согласно информации, вертолет Z-10 оборудован пятилопастным несущим винтом, вращающимся по

часовой стрелке, и кабиной экипажа тандемного типа. Машина оснащена крылом малого удлинения и имеет пушку, расположенную под носовой частью фюзеляжа, и подкрыльные пилоны подвески вооружения.

В составе двигательной установки вертолета используются турбовальные двигатели PT6-67C производства канадской фирмы Pratt & Whitney Canada, десять из которых были поставлены в Китай.

*источник:
газета "Военно-промышленный курьер"
13.10.05*

КОРЕЯ НАМЕРЕНА К 2020 ГОДУ РАЗРАБОТАТЬ БОЕВОЙ БЛА

Южная Корея намерена разработать к 2020 г. боевой БЛА. Конструкция аппарата будет включать ряд решений, снижающих демаскирующие факторы (т.н. "технология "стелс"). Как сообщил депутат национального собрания Сон Ен Сун со ссылкой на информацию, предоставленную ему Агентством военных НИОКР, это будет БЛА-истребитель.

Как следует из информации агентства, занимающегося научно-исследовательскими и опытно-конструкторскими разработками в области обороны, в Южной Корее уже ведутся работы над созданием решений по снижению демаскирующих факторов боевой техники. Эта организация вложила 6 млн дол в разработку красок и обшивки, поглощающих волны, излучаемые РЛС.

Причем, "технологии "стелс" планируется применять не только в авиации, но и при постройке ракетных катеров и эсминцев следующего поколения.

В Сеуле надеются, что успехи в создании к 2020 г. БЛА-истребителя позволят Южной Корее наравне с США, Францией, Россией и другими государствами, войти в число мировых лидеров в области военных технологий. В США, как сообщило агентство Ренхап, в настоящее время ведутся работы по созданию для ВВС и ВМС БЛА-истребителей с использованием "технологии "стелс".

*источник:
газета "Военно-промышленный курьер"
13.10.05*

ЯПОНИЯ ПРОВОДИТ ИСПЫТАТЕЛЬНЫЙ ЗАПУСК МОДЕЛИ СВЕРХЗВУКОВОГО САМОЛЕТА

В понедельник Япония проводит испытательный запуск модели сверхзвукового самолета на полигоне "Вумера" (Woomera) в южной Австралии, где ранее испытывались боевые ракеты вооруженных сил Великобритании.

Как сообщил представитель Агентства аэрокосмических исследований, "ракета с экспериментальным летательным аппаратом разделились и начался полет с измерением различных параметров".

По плану, 11,5-метровая модель самолета должна быть поднята ракетой на высоту 20 километров. После отделения она должна развить скорость, вдвое превышающую звуковую, после чего спуститься на землю на парашюте.

Предыдущий пробный запуск в 2002 году закончился неудачей, когда после отделения аппарат вне-

запно сорвался в штопор и разбился о землю. Нынешний запуск несколько раз откладывался из-за плохой погоды.

Программа совместных японско-французских исследований и экспериментов направлена на создание сверхзвукового самолета нового поколения, значительно превосходящего по всем параметрам самолеты Concorde и способного совершать перелеты из Токио в Нью-Йорк вдвое быстрее нынешнего, то есть за шесть часов, с 300 пассажирами на борту.

Во вторник Агентство проведет в Токио пресс-конференцию, на которой сообщит результаты эксперимента, заявил его представитель.

*источник: РИА "Новости"
10.10.05*

УЗБЕКСКИЕ САМОЛЕТЫ ПОЛЕТЯТ НА СЕВЕР

Контракты на приобретение 30 самолетов, произведенных в Узбекистане для авиакомпаний северных регионов России, могут быть подписаны в ближайшее время.

Об этом сообщил генеральный директор ГАО "ТАПОиЧ" Вадим Кучеров на встрече с представителем Российского фонда "Политика".

"В России очень остро стоит вопрос о создании нового поколения среднемагистральных самолетов,

идет достаточно острая конкуренция с различными компаниями, которые предлагают свои проекты.

И у Ил-114, произведенных в Ташкенте, есть хорошие перспективы для того, чтобы именно они насыщали не только российский рынок", сказал президент фонда "Политика" Вячеслав Никонов.

*источник: сайт "ВЕСТИ.UZ"
21.10.05*

ОБЗОР ПРЕССЫ

Судьба российского авиапрома: радужные прогнозы и мрачное будущее	43
Авиакомпании обзаводятся "иностранцами"	44
Кому взлет, кому посадка	45
Интеллектуальное безобразие	48
Нашли виноватых	49
Ил-96 полетел. За новым скандалом	50
"Ил"люзии авиапрома	51
Аварийная посадка	52
Авиа хакари	54
\$1,5 млрд на самолеты	56
Авиапром взлетит на деньгах ВТБ	57
Как остановить инвестора	58
Среднемагистральное столкновение	59
"Авиакор" не пропустит бразильский самолет	60
МДМ толкает "Иркут" ввысь	61
"Иркут" взлетел в цене	62
RRJ улетает из бюджета	63
Лоббируя западных производителей	64
Непростой интерес	65
Раскол инвестфонда	68
Алешин решил покопаться в моторах	69
ММП "Салют" выходит в лидеры	71
Лицемерные запчасти	72
НАРЗ крепнет контрактами	74
КНААПО устремилось на Камчатку	75

ОБЗОР ПРЕССЫ

за октябрь 2005 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

СУДЬБА РОССИЙСКОГО АВИАПРОМА: РАДУЖНЫЕ ПРОГНОЗЫ И МРАЧНОЕ БУДУЩЕЕ

Российский авиапром находится в глубоком системном кризисе, последствия которого уже через несколько лет могут стать необратимыми. Такое пессимистичное будущее нарисовали сегодня на парламентских слушаниях чиновники и представители авиапредприятий.

Это замечание профессионалов прозвучало диссонансом с радужными прогнозами чиновников про жизнь после создания Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК).

Пока представители правительства говорили о долях рынков, которые займут наши крылатые машины в мире, и о миллиардных прибылях, которые обязательно придут, эксперты со скепсисом отзывались о формировании ОАК. Принятое президентом РФ политическое решение о консолидации самолетостроительных активов в форме объединенной корпорации до сих пор осталось на бумаге, отметили участники слушаний.

Действительно, неопределенность с судьбой ОАК может поколебать даже самых убежденных оптимистов. Политическое решение о создании ОАК было озвучено президентом России Владимиром Путиным еще 22 февраля этого года. Даже оставив за скобками несколько предшествовавших лет обсуждения этого вопроса, нельзя не отметить мизерные продвижения в создании объединенной компании.

"Судя по тому, что я услышал, ни у кого нет сомнений в том, что это надо делать", - сказал тогда президент. Сомнений действительно ни у кого не было, вопрос лишь только в деталях. Путин не даром тогда обмолвился о конфликтах групповых и национальных интересов в сфере развития авиапрома. Лоббизм и межкорпоративные конфликты стали лицом отрасли. Разные корпорации, проталкивая свои образцы техники, не гнушаются поливать конкурентов "черным PR-ом", а также прибегать к совсем нерыночным лоббистским технологиям против российских же коллег. За примерами далеко ходить не надо - спорят между собой "Миг" и "Сухой", особенно жесткая борьба развернулась между "Камовым" и "Милем". Такие разновекторные движения формируют не только негативный образ отрасли, но и тормозят принятие последовательных решений в области госзакупок и поддержки наиболее приоритетных направлений.

На сегодняшний день, как считает глава департамента оборонно-промышленного комплекса Юрий Коптев, 90% всех усилий тратятся на внутреннюю конкуренцию за доступ к государственным ресурсам и на конкуренцию между российскими фирмами на внешнем рынке.

Все признают, что концом противостояния и шагом вперед может быть только объединенная корпорация. Но у проекта ОАК непростая судьба. Недавно он был забракован в администрации президента. Как недавно рассказал в интервью "Ведомостям" министр промышленности и энергетики Виктор Христенко, переработанный текст не только указа, но и постановлений правительства, ряда законопроектов был направлен в министерства на согласование. Похоже, что на этом этапе процесс вновь затянется.

Нет никакой ясности и по срокам формирования ОАК. Изначально планировалось закончить ее формирование к 2005 году. Потом появилась более реалистичная дата - 1 декабря 2006 года. Но в последних интервью руководитель департамента оборонно-промышленного комплекса Минпромэнерго Юрий Коптев уже ориентируется на 2007 год.

Одним из наиболее сложных этапов станет выбор приоритетных направлений, на которых нужно будет сконцентрировать все усилия, не транжиря деньги на неконкурентоспособные и дублирующие образцы - в чем, в общем-то, и заключается основной смысл ОАК.

Главы крупнейших российских авиастроительных компаний - "Туполев", "Сухой" и "Миг", которые подтверждают свое участие в ОАК, вроде бы договорились о продукции, которую они совместно будут продвигать на внутреннем и внешнем рынке. Устами генерального конструктора и президента фирмы "Туполев" Игоря Шевчука, авиапроизводители делают ставку на Ту-334, Ту-204, Ту-214 и Ил-96. Это сравнительно современные и сертифицированные самолеты. Но для достижения конкурентоспособности не только машин, но и выпускающих их заводов, производство этих самолетов должно быть массовым.

В публичный спор с авиаторами по поводу "крылатых локомотивов" российского авиапрома никто не вступил. Но, как сообщили СМИ, 22 сентября премьер-министр Михаил Фрадков в кулуарах заседания российского правительства заявил, что производство в России самолетов Ил-96 и Ту-204 не имеет перспектив. "Мы проиграли конкурентную борьбу Boeing, и это необходимо признать", - сказал, по словам очевидцев, Фрадков.

Как теперь реагировать авиапроизводителям на то, что две машины из четырех, на которые возлагались немалые надежды, должны будут заменить в российском небе иностранные самолеты? И о каких прогнозах развития авиапрома можно говорить, если ключевые вопросы по-разному воспринимаются чиновниками и авиаторами?

источник: сайт "Правда.ру"
18.10.05

АВИАКОМПАНИИ ОБЗАВОДЯТСЯ "ИНОСТРАНЦАМИ"

К 2010 году из эксплуатации может быть выведено до 70% самолетов российских авиакомпаний – такие тревожные прогнозы обнародовало Федеральное агентство воздушного транспорта. Между тем высокие таможенные пошлины на ввоз в Россию иностранной авиатехники (до 40% от ее стоимости) оставляют возможность эксплуатации только поддержанных зарубежных самолетов. При этом обновить свои авиапарки смогут только лидеры авиарынка. Небольшие региональные авиакомпании будут вынуждены с него уйти.

По данным Западно-Сибирского АТУ Росавиации, при ежегодном увеличении спроса на перевозки (в среднем прирост отправок рейсов из региона составляет 10-12% ежегодно) снижение технических возможностей становится все более явным: парк самолетов изнашивается. В результате наступит момент, когда спрос на перевозки превысит возможности авиакомпаний. По оценкам специалистов, этого следует ожидать в 2010 году.

Ситуацию усугубляет еще и безудержный рост цен на авиатопливо. Напомним, что сегодня основной статьей расходов российских авиакомпаний является авиатопливо (топливная составляющая в общих расходах российских авиакомпаний - около 60%). "\$600 за тонну керосина - предел рентабельности российских авиакомпаний, парк которых состоит в основном из топливозатратных самолетов отечественного производства.

Например, один час эксплуатации Ту-154Б обходится авиаперевозчику в \$4 тысячи", - говорит первый заместитель гендиректора авиакомпании "Сибирь" Александр Виндермут. В таких условиях работа на устаревших российских самолетах ведет к резкому снижению рентабельности компании, считают аналитики.

Одной из первых в России решила на эксплуатацию иностранных самолетов авиакомпания "Трансаэро". Ее авиапарк (16 воздушных судов) составляют самолеты Boeing различных модификаций. Причем безусловным преимуществом "Трансаэро", например, перед "Сибирью" является то, что авиакомпания пользуется таможенными льготами при ввозе иностранной авиатехники. А тип самолета может сыграть немаловажную роль при выборе авиаперевозчика. В этом году "Трансаэро" первой в России взяла в операционный лизинг на пять лет четыре самолета Boeing 747-200.

Сделка была заключена с британской авиакомпанией Virgin Atlantic. "Сибирь" в этом году взяла в лизинг пять самолетов Boeing 737-500 и пять лайнеров Airbus A310. А до конца 2006 года компания планирует увеличить количество иностранных самолетов до 20 единиц. Зарубежная авиатехника эксплуатируется компанией как на зарубежных рейсах, так и на внутрироссийских, что позволяет ей снижать эксплу-

атационные расходы. В середине августа руководство авиаальянса AiRUnion (куда входит авиакомпания "КрасЭйр") объявило о намерении приобрести в 2005-2006 годах 12 самолетов Boeing 737-300. Первые самолеты могут появиться в авиапарке альянса уже в октябре. Финансовые основы для дальнейшего обновления авиапарка альянса обеспечит соглашение о партнерстве с Внешэкономбанком, которое "КрасЭйр" подписала на МАКСе-2005, состоявшемся в августе в Жуковском (Москва). Сегодня в авиапарке компании два самолета Boeing 767.

Между тем, обновляя авиапарки "иностранцами", большинство авиакомпаний вынуждено брать в лизинг зарубежные самолеты, уже бывшие в эксплуатации. Это связано с действующими в России таможенными пошлинами (около 40% от стоимости самолета) на ввоз иностранной авиатехники в страну.

Купить или взять в лизинг новый самолет сегодня может не каждая авиакомпания. В то же время авиакомпании не отказываются от приобретения российской авиатехники. Главное требование, которое авиаперевозчик предъявляет к самолетам, - достоинства в плане эксплуатации. "Мы готовы рассмотреть предложения отечественных авиапроизводителей. Однако пока изношенность российского авиапарка и незначительное количество выпускаемых сегодня отечественным авиапромом самолетов заставляют перевозчиков делать выбор в пользу иностранных производителей авиатехники", - говорят в авиакомпании "Сибирь".

Впрочем, специалисты авиарынка уверены, что процесс обновления российских авиапарков иностранными самолетами имеет и свои минусы. "Приобретение иностранной авиатехники сегодня - очень сложный и дорогой процесс.

Это связано с тем, что таможенные пошлины и налоги наполовину увеличивают стоимость иностранного самолета. Кроме этого, покупка иностранной авиатехники требует создания соответствующих технических баз, обучения летного состава и прочее. Большинству региональных авиакомпаний такие финансовые нагрузки вряд ли под силу", - сообщил "СУ" заместитель гендиректора авиакомпании "Томскавиа" Иван Никитин.

Аналитики поддерживают это мнение: обновить свои авиапарки смогут только лидеры авиарынка. Небольшие авиакомпании будут вынуждены с него уйти. По данным Росавиации, только за последний год количество небольших авиакомпаний сократилось на 41% - с 328 до 192, а около 90% всех объемов перевозок выполняют 30 крупнейших компаний.

Оксана СНИЦАРЬ

источник: газета "Континент Сибирь"

03.10.05

КОМУ ВЗЛЕТ, КОМУ ПОСАДКА

Специальная программа "Первого канала" и телеканала "Россия" – "Прямая линия с президентом Российской Федерации Владимиром Путиным", проведенная на прошлой неделе, добавила ясности по перспективам развития ОПК страны, в частности авиастроительной отрасли. По линии гособоронзаказа в нарастающих объемах продолжится финансирование разработки и производства ракетных и авиационных комплексов. А вот для гражданской авиации места в нынешней системе приоритетов пока не нашлось.

Предварила прямой диалог с телезрителями информация главы государства о том, что "продолжалось хорошее, позитивное укрепление нашей экономики", с темпом экономического роста "около 7% ежегодно". В 2005-м ожидается снижение показателя с 7,1 до 5,9%, при сохранении профицита "и внешней торговли, и бюджета", а также увеличение золотовалютных резервов Центрального банка (достигли 155 млрд. долл.). Растущие резервы, как следует со слов Владимира Путина, частично будут использованы для укрепления национальной обороны.

НАЧЕМ С "БОЛЬШИХ ПАРТИЙ НОВЫХ ТАНКОВ"

"За последние годы с точки зрения финансового оздоровления оборонных отраслей производства сделано очень много. Это касается и погашения долгов, это касается заказов, это касается сохранения рабочих мест и развития высокотехнологичных производств", - отметил президент. В 2004 г. Россия преодолела "психологический барьер": ВС страны стали закупать для собственных нужд вооружение и технику на общую сумму, превосходящую выручку от продажи нашего вооружения за границу. Среди российского оружия, пользующегося авторитетом в мире, Путин первыми назвал "авиацию и системы ПВО" и лишь затем - бронемшины, стрелковое вооружение, корабли и их системы вооружения. Когда же разговор пошел о новых закупках, президентский список начался с "больших партий новых танков". Затем Путин заговорил о баллистических ракетах сухопутного и морского базирования, а также гиперзвуковых ударных ракетах. Авиационные средства поражения прямо не фигурировали. Правда, Владимир Путин подчеркнул, что "недавно принимал участие" в испытаниях крылатых ракет стратегических бомбардировщиков.

"Я НЕ СЛУЧАЙНО ПОУЧАСТВОВАЛ В ЭТИХ УЧЕНИЯХ"

Президент еще раз вернулся к военной авиации, когда вопросы ему задавали летчики стратегических бомбардировщиков с авиабазы в Энгельсе. "Что касается авиации, то, конечно, я не случайно участвовал в этих учениях (полет на Ту-160. - Прим. ред.), - гово-

рил Верховный главнокомандующий. - Связано это было и в том числе с трагедией, которая произошла у вас некоторое время назад (катастрофа Ту-160 почти два года назад. - Прим. ред.). Мы с вами знаем, что разбился самолет и погиб экипаж. И я полагал, что мое участие в этих учениях должно быть связано с мобилизацией организационных, административных, а если нужно, и финансовых ресурсов для того, чтобы закрыть эту страницу, чтобы все, от кого зависит безопасность полетов, обеспечение нормального функционирования нашей стратегической авиации, обратили на это особое внимание".

Далее Владимир Путин вспомнил беседы с летчиками после того полета. "Действительно, наша стратегическая авиация... на должном уровне находится сегодня, хотя и там существует много проблем, - отметил президент. - Для меня это был очень полезный опыт, чтобы погрузиться в проблемы не только Дальней авиации, но и Вооруженных Сил и авиации в целом". Далее он повторил тезис из предыдущего прямого диалога с телезрителями о месте боевой авиации в системе Вооруженных Сил: "В ... будущих возможных ... конфликтах ... авиации принадлежит особая роль. К сожалению, могу сказать, что до сих пор вот этому направлению нашей деятельности мы должного внимания не уделяли". При этом президент заявил, что "планы развития авиации, конечно же, существуют и планы строительства новых самолетов, в том числе и самолета пятого поколения".

Главковерх, как выяснилось, также знает о проблемах с ГСМ и с подготовкой молодых летчиков - по ним он дал соответствующие поручения министру обороны и председателю правительства. "Конечно, хотелось бы больше, - продолжил Владимир Путин тему гособоронзаказа. - Но мы должны это сопоставлять с общими возможностями экономики и с необходимостью решения социальных проблем". Поэтому президент, видимо, и сказал затем, что он не волшебник и у него нет "волшебной таблетки" для чудесного решения всего комплекса проблем Вооруженных Сил и ОПК страны.

В словах президента также не содержалось чего-либо, внушающего оптимизм по перспективам гражданского сектора авиастроения. Руководство страны, вероятно, уже выбрало основные направления для вложения государственных ресурсов. За почти три часа общения с телезрителями Владимир Путин лишь однажды коснулся темы гражданской авиации. Это произошло в беседе с жителями Геленджика: "Мы намерены и дальше развивать инфраструктуру на юге Российской Федерации, это прежде всего строительство дорог и аэропортовых сооружений... развитие аэропортов в Сочи, Геленджике и Краснодаре."

ОБЕЩАННОГО ЛИЗИНГОВЫЕ КОМПАНИИ НЕ ДОЖДАЛИСЬ

Похоже, что по линии гражданской авиации главу государства "подвели" чиновники в правительстве, отвечающие за данное направление. Посудите сами.

Во-первых, тогда не был решен вопрос с возобновлением полетов флагмана российского Воздушного флота Ил-96. Ведущие авиакомпании страны "Аэрофлот", "КрасЭйр", "Домодедовские авиалинии" и "Атлант-Союз" продолжают нести убытки, исчисляемые десятками миллионов долларов. Да и сам руководитель страны вынужден летать на тесном и прожорливом Ил-62.

Во-вторых, нет продвижения в деле создания ОАК. Первоначальная концепция объединенной компании образца 2003 г. (предусматривалось создание монстра из всех авиационных предприятий страны, включая прибористов и двигателестроителей) постепенно трансформировалась в современную идею (образца 2005 г.) объединения только лишь самолетостроительных КБ, крупнейших авиазаводов и двух лизинговых компаний. А пока государственные мужи перечерчивали схемы и графики, состояние авиапрома продолжало ухудшаться. Критические сроки лечения болезни давно прошли, и сегодня больному нужна не терапия, а серьезная хирургическая операция (отделить еще живую ткань от мертвой, спасти хотя бы то, что в перспективе может достичь рентабельности).

Без серьезных кадровых перестановок перелома в решении проблем авиапрома не будет. Об этом говорил премьер-министр Михаил Фрадков на заседании правительства 22 сентября, когда обсуждалась стратегия развития авиапрома России до 2015 г. Нужны способные управленцы и большая их заинтересованность в результатах своей деятельности. Отсутствие высококвалифицированных специалистов, которые бы профессионально занимались выработкой подходов к решению непростых проблем авиапрома, брали на себя ответственность, - одна из причин того, что в глазах авиационного сообщества имидж нынешнего правительства остается невысоким. Вторая причина - отсутствие единства во взглядах членов кабинета министров на состояние и перспективы авиационной отрасли. Это еще раз продемонстрировало сентябрьское заседание: его участники фактически занимались не конструктивной критикой позиций, озвученных основным докладчиком (Виктор Христенко), а высказыванием собственных (отличных от докладчика) взглядов.

В принципе озвученные Виктором Христенко тезисы "стратегии" ничего нового не содержат. По-прежнему говорится о необходимости участия государства в программах авиапрома (производство новой техники, создание новых материалов, финансирование перспективных НИОКР, участие в продвижении и продажах готовой продукции), развитии схем частно-государственного партнерства и создание государством условий для привлечения в отрасль коммерческих инвестиций. Но ожидалось, что заседание даст ответ на такой вопрос: а собирается ли правительство РФ выполнять собственные обещания по вложению в этом году еще 6 млрд. рублей в уставный капитал лизинговых компаний "Ильюшин-Финанс Ко." (ИФК) и "Финансовая Лизинговая Компания" (ФЛК)? До сих пор средства ИФК и ФЛК не получили. Но члены кабинета не стали обращать на это внимания, занявшись поиском виновных в тяжелом положении авиапрома. Впрочем, и здесь у них не обнаружилось единства.

Создается впечатление, что внутри правительства созрело решение: по каким-то причинам не выделять средства лизинговым компаниям. Это может стать сигналом к пересмотру ранее принятых правительственных решений, в частности программе Юрия Коптева по

смешанному государственно-частному финансированию строительства Ил-96, Ту-204 и Ту-214 на трех основных заводах в Воронеже, Ульяновске и Казани. Эта программа предусматривает строительство 135 новых "Илов" и "Ту" в 2005-2008 гг.

ПОМОЛЧИ - ЗА УМНОГО СОЙДЕШЬ

Попавшие на телекамеры и в прессу высказывания членов кабинета во время заседания 22 сентября только снизили имидж правительства в глазах авиационных специалистов. Вот пара примеров. Виктор Христенко и Игорь Левитин высказались за "более либеральный режим ввоза" для тех классов самолетов, что не производятся российским авиапромом. К таковым они причислили Boeing 787 и Airbus A350. Но, пардон, эти самолеты точно попадают в размерность Ил-96.

"Вы разберитесь, почему покрышки лопаются и почему до кнопки нужной дотронуться нельзя, потому что она разогрелась до высокой температуры", - бросил премьер в адрес Александра Лебедева, имея в виду трастовое управление со стороны НРК госпакетом акций ВАСО, где собираются Ил-96. Авиационные специалисты, однако, знают, что на ВАСО ни шины, ни кнопки не изготавливаются (и на АК "Ильюшин" не разрабатываются). Ими занимаются специализированные заводы и конструкторские бюро, причем никогда не относившиеся к авиапрому. В случае с шинами сами за себя говорят названия соответствующих предприятий: разработчик - Научно-исследовательский институт шинной промышленности (-НИИШП), изготовитель - Ярославский шинный завод (ЯШЗ). Трудно понять, как с ними будут "разбираться" сотрудники НРК.

На сентябрьском заседании Михаил Фрадков потребовал от Виктора Христенко: "Меняйте людей, меняйте картинку". Это указание в буквальном смысле принял к рассмотрению руководитель Федерального агентства по промышленности Борис Алешин. Один из его замов (Рыбаков) уже покинул свой пост. По информации из Роспрома, в аналогичной плоскости рассматривается вопрос и по Гаривадскому. Наверное, в некоей перспективе ведомство Христенко найдет замену руководителю департамента авиационной промышленности Юрию Коптеву. По требованию ФАП более не работает генеральным директором ВАСО Вячеслав Саликов. Наверное, следующей жертвой станет гендиректор "Авиастара" Виктор Михайлов. Вместе с Саликовым он много и резко критиковал правительство за развал авиапрома. Также отметим попытки посадить нового человека на место президента ГК "Волга-Днепр". Причина: Алексей Исайкин в последнее время подписал несколько важных соглашений с ИФК по вышедшим из фавора самолетам Ил-96-400, Ту-204С и Ан-148.

КОМАНДУЕТ BOEING?

"Отрасль больна и заражена государством. Сколько себя помню, столько мы эту тему обсуждаем, а вот и ныне там", - сказал про авиапром министр экономического развития Герман Греф. Интересно, а с кем собственно обсуждает данную тему Герман Оскарович? Как следует из информации на правительственном Интернет-сайте, в день заседания правительства, 22 сентября, министр встретился с послом США в России Уильямом Бернсом. Речь шла о вступлении России в

ВТО, причем переговорщики констатировали возможность завершить переговоры между США и Россией на данную тему до конца года.

Свет на причины прогресса в трудном диалоге с США пролил сопредседатель Совета по национальной стратегии Иосиф Дискин. Он сказал, что для вступления в ВТО Россия согласилась с американским требованием снять пошлины и открыть свой рынок для американских дальнемагистральных самолетов. Источник заявил, что США настаивали на снятии пошлин и других ограничений для российских компаний, рассматривающих закупку иностранных дальнемагистральных авиалайнеров. "Все остальные противоречия несущественны - именно это имел в виду Герман Греф, когда говорил о том, что на переговорах в Вашингтоне намечется значительный прогресс", - утверждал Дискин.

Требование снять импортные пошлины на иностранные воздушные суда не новое. Пока же ни один состав российского правительства не решился взять на себя ответственность за столь непопулярное решение, которое лишит работы десятки тысяч специалистов в Воронеже, Самаре, Ульяновске, Казани, Перми и Саратове. И вот американцы смягчили позицию, требуя отмены пошлин "только" на дальнемагистральные самолеты. Им это выгоднее, чем европейцам: "Аэрофлот" ведь традиционно берет самолеты для дальних маршрутов у Boeing, а для средних - у Airbus. Напомним также, что сегодня в СНГ практически нет дальних авиалайнеров европейского производства, зато немало самолетов типа 767.

В Европе снятие ограничений только на дальние самолеты может вызвать сильную отрицательную реакцию. Действительно, сегодня европейцы более сильны в "среднем" секторе: базовый узкофюзеляжный A320 представляет собой более современную и комфортабельную конструкцию по сравнению с американским 737. Первая машина получила сертификат типа в 1988 г., вторая - еще в 1966-м. В ближайшей перспективе Boeing выгоднее, чтобы пошлины в этом сегменте оставались (разве что были бы сокращены), а российские перевозчики продолжали практику "сбора" со вторичного рынка дешевых 737-300/400/500, таким образом поднимая ликвидность и "очищая" рынок от избытка старых самолетов семейства 737. Это, в свою очередь, стимулирует спрос на более современные модели 737-600/700/800.

Если (под давлением США) пошлины на новые 767, 777 и 787 будут сняты или уменьшены, а на A320 - сохранены, то американский производитель укрепит лидерство по поставкам авиатехники в Россию. Нынешнее же правительство России постарается "сохранить лицо", заявив, что такое решение не противоречит ранее высказанной позиции о том, что беспошлинный ввоз может быть разрешен для тех классов воздушных судов, что не производятся в самой России. Для этого радеющим за судьбу отечественной промышленности господам осталось лишь довести до логического завершения дело по постановке на прикол Ил-96 и ВАСО посредством лишения его финансовой поддержки со стороны НРК и ИФК. Если выпуск Ил-96 действительно прекратится, тогда промышленность страны и в самом деле не сможет заявить о наличии в ее продуктовой линейке аналога дальнебойным "боингам". В данном контексте появляется новый смысл в словах Михаила Фрадкова, сказанных им 22 сентября: "Это очень печально, что мы вынуждены констатировать,

что не способны своими силами производить конкурентную авиапродукцию. В ходе сегодняшнего заседания стало понятно, что если мы ничего не сможем сделать, то будем приобретать самолеты из-за рубежа. Это печально, плохо, но это факт".

ОТ ОБСУЖДЕНИЯ "СТРАТЕГИЙ" - К РЕШЕНИЮ ПРАКТИЧЕСКИХ ЗАДАЧ

Ожидать серьезных перемен к лучшему в боевой и особенно гражданской авиации не придется до тех пор, пока в составе правительства не появится высокопоставленный ответственный за состояние дел в отечественном авиапроме. Сегодня такого человека в правительстве нет (о чем говорил премьер на сентябрьском заседании). Попытки решать системные проблемы отрасли отдельными действиями министерств Христенко, Грефа и Кудрина, Федерального агентства по промышленности (Алешин), но при отсутствии единого координатора не приносят ожидаемых результатов. Авиационная промышленность страны, где сегодня трудится более полумиллиона человек, имеет полное право на собственного руководителя-профессионала, не обремененного задачами по множеству других направлений.

Второе необходимое условие - переход от обсуждения "стратегий" к решению практических задач. Это не правда, что российская гражданская авиатехника не находит спрос на мировом рынке. Правда в том, что помощь правительства разработчикам и производителям такой техники недостаточна и не позволяет переживающей системный кризис авиапромышленности удовлетворить существующий спрос на ее продукцию. За примерами далеко ходить не надо. Ан-124-100 "Руслан" разработки ОКБ им. О.К. Антонова прочно занял свое место на рынке перевозок уникального крупногабаритного груза. В последние годы самолеты данного типа приобретали не только отечественные "Волга-Днепр", "Полет" и "Авиалинии Антонова", но и заказчики из Ливии и ОАЭ. Однако до сих пор правительство РФ не нашло путей оказания действенной помощи программе по возобновлению производства "Руслана". И это несмотря на наличие консолидированного заказа авиакомпаний "Волга-Днепр" и "Полет", вполне достаточного в качестве стартового.

Не спешат госчиновники делом помочь и другой перспективной программе "Авиастара" - строительству авиалайнеров Ту-204 для отечественных и иностранных авиакомпаний. Без всякого принуждения еще в 2001 г. на Ту-204-120С подписались китайские заказчики, выдав твердый заказ на 5 машин и опцион еще на десять. Президент - генеральный конструктор ОАО "Туполев" Игорь Шевчук говорит о возможном увеличении опциона до 25 машин. Предварительное соглашение на десять Ту-204 подписал Иран. Рассматривают данный самолет ливийцы и сирийцы, которым трудно по политическим причинам закупить аналогичную западную технику. Если бы на протяжении последних трех лет господа в правительстве больше занимались реальной поддержкой авиапрома, а не "стратегическим" словоблудием, эти и другие проекты сегодня находились бы на более продвинутой стадии реализации.

Владимир КАРНОЗОВ
источник: газета "Военно-промышленный курьер" 05.10.05

ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЕ БЕЗОБРАЗИЕ

Недалекий "полет мысли" ведет к краху. В конце своего существования авиапром СССР представлял собой глобальную корпорацию, выпускавшую 57 моделей самолетов и 70 типов авиадвигателей. Реалии российской приватизации 1992-1994 годов полностью абстрагировались от мировых канонов специфики отраслевого управления. Только газовая и атомная промышленности сохранили тогда конкурентную организацию деятельности.

"РУЛЕТКА" ПРОМПРИВАТИЗАЦИИ

Сегодня обрабатывающие отрасли представляют собой жалкое зрелище. Основной ошибкой государства явилась отдельная приватизация предприятий-разработчиков и предприятий-изготовителей. Это решение поставило на грань катастрофы всю оборонную, судостроительную и авиационную промышленность. В Перми в 1992 году предприятие-изготовитель "Пермские моторы" и предприятие-разработчик "Авиадвигатель" были приватизированы раздельно-принудительно, несмотря на общий продукт и единую территорию. Советы директоров "Пермских моторов" и "Авиадвигателя" добились выхода распоряжения Госкомимущества России № 777 в 1994 году о внесении в уставный капитал ОАО "Пермские моторы" 29% акций ОАО "Авиадвигатель" в целях создания современной двигателестроительной корпорации. В процессе реструктуризации "Пермских моторов" были созданы восемнадцать 100%-ных дочерних обществ с самостоятельной организацией бизнеса.

"Интеррос", ставший в 1997 году крупным акционером "Пермских моторов", круто изменил концепцию реструктуризации и приступил к спекулятивным сделкам с акциями "Протона", "Редуктора", "Пермского моторного завода" и "Авиадвигателя". Руководители и специалисты, противодействующие развалу промышленного холдинга, были уволены. Под давлением здравого смысла и губернатора области курс на объединение предприятия-разработчика "Авиадвигатель" и серийного изготовителя "Пермский моторный завод" в ноябре 1998 года был восстановлен. Оба предприятия возглавил один генеральный директор Юрий Решетников. Однако "интерросовцев" полностью захватила жажда спекулятивной наживы, и в июне 2001 года планы объединения двух предприятий были тихо свернуты, а "Авиадвигатель" получил собственного генерального директора.

КТО В ДВИГАТЕЛЯХ ХОЗЯИН?

После этих событий резко усилилось организационное и экономическое обособление предприятия-разработчика. "Авиадвигатель" получил самостоятельные лицензии на производство и ремонт авиационной техники, в том числе двойного назначения, не имея мощностей для полноразмерного производства двигателей. Предприятие приступило к

интенсивному оформлению на себя полных прав интеллектуальной собственности на промышленные газотурбинные установки и авиационные двигатели. Однако распоряжением Росавиакосмоса права разработчика двигателей Д-30КУ/КП, созданных под руководством Павла Соловьева в Пермском МКБ для самолетов Ту-154М, Ил-62М и Ил-76, в июле 2001 года перешли к их серийному изготовителю НПО "Сатурн".

Нематериальных активов (патентов и промышленных образцов) на балансе "Пермского моторного завода" практически нет. За право производства авиационных и промышленных двигателей он в последние годы платит десятки миллионов рублей роялти предприятию-разработчику - "Авиадвигателю".

В мировой практике во всех авиапромышленных компаниях конструкторы-разработчики двигателей и серийные производители работают в одной компании: Rolls Royce, Pratt&Whitney, Snecma, General Electric и др., являясь собственниками как прибыли, так и рисков производителя.

РОБКИЙ ИНТЕЛЛЕКТ

Фундаментальная практика деятельности предприятия в авиационной промышленности показывает, что на один авторский лист двигателя приходится более тысячи авторских листов технологий, оснастки, инструмента, нестандартного оборудования, методов контроля и испытаний узлов и деталей и т. п., имеющих все признаки для оформления по акту на изобретение, промышленный или полезный образец. При разработке деталей и узлов новых авиационных и промышленных двигателей все чертежи проходили через цеха и отделы "Пермских моторов" и "Пермского моторного завода" на предмет возможности изготовления, технологичности. К каждому из них были сделаны замечания для обязательного устранения. Таким образом, каждый узел, двигатель или редуктор создавались совместно специалистами завода и конструкторского бюро. Доли можно проанализировать и определить. Интеллектуальная масса технологии изготовления двигателя превышает интеллектуальную массу его конструкции в чертежах. При учреждении "Пермского моторного завода" акционерное общество "Пермские моторы" не внесло в его уставный капитал объекты интеллектуальной собственности серийного производства. Не позволяли размеры уставного капитала "ПМЗ" и незавершенность процедуры оформления патентов.

Позднее проблема нематериальных активов была "забыта" Советами директоров "Пермских моторов" и "Пермского моторного завода". Зато для "Авиадвигателя" это крупный источник доходов. По иронии судьбы, ваш покорный слуга, зам. генерального директора ЗАО "Искра-Энергетика", и Анатолий Васильев, генеральный директор ЗАО "Искра-Энергетика" (бывшие руководители предприятий "Пермских моторов"), добились отмены налогообложения нематериальных активов (патентов, промышленных образцов, изобретений, ноу-хау, прав на промыш-

шленные секреты) с 2001 года - в Пермской области, с 2004 года - в целом в Российской Федерации, за что были награждены Благодарственным письмом губернатора Пермской области.

Р. С. Вчера "Пермские моторы", а сегодня "Пермский моторный завод", вынужден в полной мере брать на себя все промышленные риски: гарантийный ремонт досрочно снятых двигателей, затраты на устранение конструктивно-производственных дефектов и предъявляемые штрафные санкции. Такова практика последних лет взаимоотношений разработчиков и изготовителей в Перми...

Ничего не сделала для устранения этой несправедливости и "Управляющая компания пермского моторостроительного комплекса", занявшая, кстати говоря, в 2004 году "почетное" 13-е место среди авиационных и космических предприятий Приволжского федерального округа в рамках проекта "Лидеры бизнеса Поволжья" (всего в рейтинге участвовало 13 предприятий).

Сергей СЕДУНОВ
источник: газета "Пермский обозреватель"
04.10.05

НАШЛИ ВИНОВАТЫХ

Разнос, который устроил авиапрому премьер-министр Михаил Фрадков на заседании правительства, не остался без последствий. Прошлая неделя в авиаотрасли стала неделей отставок - на Воронежском авиазаводе, в ОКБ "Ильюшин" и Роспроме. Эксперты считают, что дальше этого чиновники не пойдут, ограничившись разработчиками и производителями Ил-96.

Воронежский авиазавод ВАСО выпускает Ил-96 с 1993 г. Контролируется госкомпаниями МАК "Ильюшин" (30% ВАСО) и АК "Ильюшин" (26%). До последнего момента их акциями управляла "Ильюшин финанс", через которую идут продажи Ил-96. В "Ильюшин финанс" у государства 38% акций, 36% - у Национальной резервной корпорации Александра Лебедева.

Страсти по авиапрому не утихают с тех пор, как 22 августа Ространснадзор запретил полеты Ил-96. Непосредственной причиной запрета стал отказ тормозной системы у президентского Ил-96, из-за чего самолет не смог вылететь из финского Турку 2 августа. На заседании правительства 22 сентября премьер устроил авиапрому настоящий разнос. "Меняйте людей, меняйте картинку, - бушевал тогда Михаил Фрадков. - Меняйте! Предел терпения наступает".

Чиновники не стали тянуть с исполнением воли премьера. Первым должности лишился глава управления авиационной промышленности в Роспроме Вячеслав Рыбаков. В пятницу стало известно об отставке гендиректора ВАСО Вячеслава Саликова. В среду своего поста лишится главный конструктор по Ил-96 АК "Ильюшин" Вячеслав Терентьев, обещает гендиректор компании Виктор Ливанов, тем же приказом будет упразднена его должность, введена новая - главный инженер по эксплуатации Ил-96 - и состоится назначение на нее. Все перестановки делаются по поручению Роспрома, уверены участники рынка.

В Роспроме от комментариев воздерживаются. Гендиректор компании - разработчика Ил-96 - АК "Ильюшин" Виктор Ливанов уверяет, что Саликов ушел по собственному желанию. Терентьев останется в ОКБ, но разработку Ил-96 курировать больше не будет.

Саликов проработал на ВАСО 38 лет. Начинал с мастера, а в 1998 г. возглавил завод. Рыбаков - выходец из расформированного Росавиакосмоса. Терентьев пришел в ОКБ в 1970-х после того, как основате-

ля бюро Сергея Ильюшина сменил сегодняшний генконструктор - Генрих Новожилов. Пришел вместе с Ливановым. И вместе с Ливановым и Саликовым получил в декабре 2000 г. госпремию за разработку Ил-96 по указу Владимира Путина.

Замену Рыбакову уже нашли - это экс-глава Лето-исследовательского института им. Громова Евгений Горбунов. Но сам Рыбаков ежедневно появляется в Роспроме, пока не решится ситуация с Ил-96, рассказывают сотрудники агентства. Ливанов говорит, что кандидат на место главного инженера по эксплуатации Ил-96 будет выбран из "среды эксплуатантов". "Профессионал от авиации" станет и во главе ВАСО, а список кандидатур еще изучается, добавляет он. В их числе, по словам двух близких к "Ильюшину" источников, основатель "Каскола" Сергей Недорослов. Но сам он говорит, что таких предложений пока не получал. Саликов же перейдет на работу в "Ильюшин финанс", на пост заместителя гендиректора, говорит глава компании Александр Рубцов.

На этом кадровые перестановки не закончатся, предупреждают сразу несколько участников рынка. По их словам, Роспром обсуждает еще одну отставку - замруководителя агентства Игоря Гаревадского. Инженер по образованию, выпускник МАИ, до 2003 г. он пять лет проработал в Минэкономразвития. А затем стал помощником тогдашнего вице-премьера и сегодняшнего главы Роспрома Бориса Алешина. В числе кандидатов на замену Гаревадскому - Лев Хасис, совладелец "Перекрестка" и глава совета директоров "Трансаэро", говорят сразу два авиастроителя. В 1994-1998 гг. Хасис возглавлял самарский авиазавод "Авиакор". Сам он, как и представители Роспрома, информацию о назначении не комментирует.

На этом история с отставками должна закончиться, уверены эксперты. "Это абсолютно локальная история, такой "ЮКОС" в авиапроме", - считает Константин Макиенко из Центра анализа стратегий и технологий. Он уверен, что больше претензий к руководителям авиапредприятий не будет. А смену Саликова одобряет, отмечая, что тот был не слишком успешным управленцем. "Это был чистый производственник", - соглашается с ним один из авиаторов.

Елена МАЗНЕВА
источник: газета "Ведомости"
03.10.05

ИЛ-96 ПОЛЕТЕЛ. ЗА НОВЫМ СКАНДАЛОМ

Наконец-то завершился трагифарс с прекращением эксплуатации гордости российского авиапрома - самолета Ил-96-300. В начале недели руководитель Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Александр Нерадько подписал приказ о возобновлении полетов "в связи с разработкой и реализацией комплекса мер по обеспечению безопасности полетов и надежности комплектующих изделий".

Уже можно подвести предварительные итоги этой истории. Пять российских авиакомпаний, эксплуатирующих Ил-96-300, подсчитывают убытки. И есть что считать. Если ОАО "КрасЭйр" оценивает их в 50 млн руб., то "Аэрофлот" - аж в \$20 миллионов. Чиновники, лоббирующие поставку западных самолетов в Россию, радостно потирают руки, поскольку отечественный авиапром снова оскандалился на весь мир. Кто-то подает иски в суд на главу правительства, обвиняя его в развале российской авиапромышленности. Рабочие ВАСО, где строится Ил-96-300, митингуют, требуя зарплаты и призывая вместе со студентами авиационных вузов к ответу западных акул капитализма - концерны Boeing и Airbus. И никто не задает главный вопрос: что же будет дальше?

А дальше будет еще хуже, поскольку в России полностью разрушена система поддержки летной годности новой авиатехники, существовавшая в Советском Союзе. Если бы подобное ЧП случилось, предположим, 25 лет назад, никто бы не останавливал полеты. Если бы на любом самолете отказало такое изделие, как злополучный агрегат тормозной системы (УГ-151), применяемый в системе торможения колес Ил-96-300, его просто заменили бы на новый, без всякой мысли о приостановке полетов. Тем более что данный агрегат не относится к так называемым ответственным деталям, разрушение которых может привести к катастрофе.

Конечно, и в СССР были случаи прекращения полетов, например, после катастроф самолетов Ан-10 и Як-42. Но это было связано с гибелью людей, а не с отказом второстепенных деталей. Стоит заметить, что на Западе, который нам постоянно пытаются приводить в пример, к данной проблеме относятся еще более философски: в течение августа этого года потерпели аварию 5 Boeing 737, погибли сотни пассажиров, но никому не пришлось в голову приостановить полеты этих машин. Наверное, там знают и чтут русскую пословицу: не падает тот, кто не летает.

Второй большой точкой отечественного авиапрома, которую вскрыл инцидент с Ил-96, станет проблема влияния на безопасность полетов так называемой "массовой" эксплуатации самолетов, которая присуща и западной авиапромышленности. Всем понятно, что чем больше лайнер летает, тем больше со временем на нем возникает всяких дефектов, пока детали не "притрутся" друг к другу. Но безопасным и кондиционным авиалайнер, как любой сложный агрегат, станет тогда, когда он будет строиться в сотнях и тысячах экземпляров и когда в процессе эксплуатации будут устранены все мыслимые и немыслимые дефекты и неисправно-

сти.

Самолетов Ил-96 летает всего 14 штук и за почти 10 лет эксплуатации на них были выявлены сотни дефектов (ни один из которых не угрожал безопасности полетов!), что, в общем-то является нормальной практикой. И только потому, что один из этих лайнеров перевозил президента России, полеты все-таки были приостановлены. Напомним, что это произошло из-за жесткого давления управления делами президента, а не эксплуатантов Ил-96 и его конструкторов.

Генрих Новожилов, Генеральный конструктор авиакомплекса имени С.В. Ильюшина, где был спроектирован Ил-96, считает, что решение Ространснадзора о прекращении эксплуатации Ил-96-300 из-за отказов в системе торможения необоснованно. "Самолет Ил-96 имеет многократное резервирование. Ни к каким неблагоприятным последствиям выявленный в тормозной системе одного из самолетов дефект не мог привести, и поэтому приостанавливать полеты всего парка Ил-96 не было никакой необходимости. На мой взгляд, это просто негосударственный подход", - подчеркнул Новожилов. И он прав. Поскольку, если останавливать эксплуатацию самолетов после возникновения незначительных дефектов, российской авиации скоро не станет.

В России же пытаются "перевести стрелки" на авиакомпанию и заставить их платить за ремонт и поставку бракованных и некондиционных изделий. И здесь возникает третья проблема создания новой отечественной авиатехники: проблема запасных частей, появления контрафактной продукции, черный рынок "левых" авиационных агрегатов. Даже национальный авиаперевозчик "Аэрофлот", которому должны поставлять только исправные детали, выявляет около 5% сомнительных запчастей, которые могут повлиять на безопасность полетов.

И здесь опять возникает замкнутый круг: чтобы больше летать, надо иметь больше запасных частей; зная об этом, заводы-изготовители, являющиеся монополистами в этой сфере, бесконтрольно поднимают на них цены. Авиакомпания, вынужденные платить за запчасти больше денег, поднимают цены на билеты. В результате в проигрыше остается пассажир. В СССР цена запчастей при ремонте не превосходила 15% от стоимости узла или агрегата; в сегодняшней России она составляет более 60%. Например, если стоимость ремонта среднестатистического двигателя превышает \$200 тыс., то стоимость запасных частей к нему составит около \$120 тысяч. А это уже не лезет ни в какие ворота.

Таким образом, инцидент с Ил-96 является, скорее всего, лишь прелюдией к будущим скандалам и происшествиям. То же самое ожидает все наши новые самолеты, вне зависимости от того, кто на них летает: президент или челноки. Судя по всему, скандал с Ил-96 возник не просто так - как говорят знающие люди, если бы он не произошел, то его надо было бы придумать. По крайней мере, российские чиновники от авиации получили дополнительные козыри в игре против отечественных авиалайнеров в пользу "иномарок".

Валерий ПЕТРОВ
источник: сайт "Утро.Ру"

"ИЛ"ЛЮЗИИ АВИАПРОМА

Ространснадзор наконец-то разрешил полеты всех самолетов Ил-96-300, эксплуатация которых, напомним, была приостановлена этим ведомством 22 августа по итогам расследования отказа в тормозной системе президентского лайнера Ил-96-300ПУ в аэропорту города Турку во время визита главы нашего государства в Финляндию.

Конечно, этим решением сняты все вопросы по обеспечению безопасности полетов и надежности комплектующих изделий этих самолетов, но общая ситуация в авиастроительной отрасли остается напряженной, не решены и многие проблемы создания Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК).

Именно "домашний арест" Ил-96-300 вновь привлек внимание всех ветвей российской власти к нарастающим как снежный ком проблемам авиапрома. Как заявил премьер-министр Михаил Фрадков на заседании Правительства РФ в конце сентября, он обеспокоен ситуацией в авиапромышленности и качеством выпускаемых российских самолетов. Было отмечено, что приостановка эксплуатации самолетов Ил-96-300 из-за проблем в тормозных системах связана со "слабой работой отдельных заводов, конструкторских бюро, недостаточным вниманием со стороны правительства". При этом М. Фрадков признал, что не надо отбрасывать версию, согласно которой причиной ряда проблем в отрасли являются предстоящее открытие рынка авиаперевозок и попытки зарубежных компаний завоевать его в ущерб российским авиапроизводителям.

"Мир идет семимильными шагами в направлении создания современной авиатехники. Я не могу сказать, что в России делается все, чтобы занять место на этом рынке, между тем развитие авиапромышленности является одним из десяти стратегических направлений развития страны", - подчеркнул премьер-министр и потребовал от Минпромэнерго в кратчайшие сроки представить в правительство детальный план мероприятий по развитию авиапромышленности до 2010 года и повышению качества авиационной техники, а также детальный план реализации проекта по созданию Объединенной авиастроительной компании. При этом главе Минпромэнерго Виктору Христенко предписано в случае необходимости менять директоров авиапредприятий на более профессионально подготовленных людей.

Не очень понятно отреагировал на сложившуюся ситуацию Минтранс РФ. Ведомство выступило за ввод временных таможенных льгот на ввоз новых самолетов западного производства, которые не имеют аналогов в России. "Мы закрылись пошлинами от новых самолетов. Старые ввозим, хлам", - сказал глава Минтранса Игорь Левитин. Впрочем, руководитель Минпромэнерго Виктор Христенко сообщил, что снижение пошлин на западные самолеты возможно только на условиях, если западные авиастроители станут партнерами России. "Мы разрабатываем офсетные соглашения с целью вхождения российского авиапрома в стратегическое партнерство с западными компаниями", - сказал он. Министр сообщил, что сейчас прорабатывается вариант такого соглашения с компанией "

Боинг". Но, может, прежде чем открывать рынок для новых западных авиакомпаний, вначале следовало бы создать максимальные условия для продвижения отечественных самолетов?

Или наш авиапром уже не способен создавать современные пассажирские самолеты? Конечно, ему трудно сегодня конкурировать с такими гигантами, как Boeing и Airbus, а если на их сторону встают некоторые "бескорыстные" российские чиновники, то и вовсе невозможно.

Только в этом году произошли четыре авиакатастрофы с участием самолета Boeing 737: 3 февраля авиалайнер потерпел крушение в небе над Красным морем у побережья Египта (погибли 104 человека), 14 августа в Греции разбился самолет кипрской авиакомпании Helios Airways (погибли все 115 пассажиров, в том числе 48 детей, и шестеро членов экипажа). Немного позже в джунглях Перу разбился Boeing 737-200 - из 100 человек погибли 47, а 5 сентября авиакатастрофа в индонезийской провинции Северная Суматра унесла жизни 117 пассажиров и членов экипажа... Вот такая горькая статистика...

Как же получилось, что обычный производственный дефект, обнаруженный на Ил-96, преподносится как событие вселенского масштаба, а четыре крыду катастрофы "Боингов" не привлекают внимания Федерального агентства по надзору в сфере транспорта, а ведь в России эксплуатируются несколько десятков самолетов этой марки?

Очевидно, что ряд российских авиакомпаний мечтает заполучить в свой авиапарк подержанные "иномарки". Не из-за их технических характеристик, а из-за boldly уж привлекательных схем кредитования и лизинга зарубежными компаниями своей продукции. И в этом нет их особой вины, просто при покупке новых российских лайнеров таких привлекательных схем не предлагается.

В том числе и поэтому депутат Госдумы Александр Лебедев собирался судиться с правительством страны из-за кризисной ситуации в авиапроме. Депутат заявил, что лизинговая компания "Ильющин Финанс Ко" является фактически частно-государственным партнерством, поскольку контрольный пакет акций принадлежит государству. "Но правительство палец о палец не ударило, чтобы защитить партнерство", - сказал А. Лебедев, имея в виду недавний арест акций "Ильющин Финанс Ко".

Александр Лебедев заявил, что подконтрольные ему бизнес-структуры больше не будут участвовать в каком-либо частно-государственном партнерстве в сфере авиации. Он также выразил уверенность, что правительство столкнется с серьезными проблемами в подборе частных партнеров при формировании Объединенной авиастроительной компании. Депутат в том числе предложил правительству передать частному сектору Ульяновский и Воронежский авиастроительные заводы.

Сегодня очевидно, что если удастся создать ОАК как эффективно работающую структуру, то многие проблемы авиапрома будут, как говорится, закрыты. Но вот насколько эффективно это удастся сделать? До сих пор нет новой федеральной целевой программы

развития авиационной промышленности. Не принято окончательное решение о формировании Объединенной авиастроительной компании, а этот вопрос рассматривается уже четыре года.

Между тем не стихают споры и вокруг того, кому будет принадлежать ОАК. Глава Минэкономразвития Герман Греф предлагает сразу после создания холдинга приватизировать его. Но государство, напомним, в последнее время последовательно наращивало свое влияние в стратегических направлениях промышленности, в том числе оборонной и авиастроительной. Поэтому скорее всего форма собственности ОАК будет частно-государственной.

Дата завершения формирования Объединенной авиастроительной компании уже озвучена - это 1 декабря 2006 года. Таким образом, на все остается немногим более одного года. Порядок формирования компании предусматривает три этапа.

Первый уже пройден - Минпромэнерго в соответствии с поручением Президента РФ разработало и согласовало на межведомственном уровне проекты нормативных документов по созданию ОАК. Авиастроительными компаниями создано некоммерческое партнерство, которое в настоящий момент вырабатывает единую политику развития, осуществляет работу по подготовке активов к объединению. На вто-

ром этапе государство внесет в уставный капитал корпорации принадлежащие ему активы. Частные акционеры при вхождении в корпорацию обменяют свои активы на часть акций ОАК по согласованной цене. На третьем - предполагается осуществить действия по повышению инвестиционной привлекательности корпорации и превращению ее в публичную компанию с существенным повышением капитализации.

Словом, планируется создать компанию, ориентированную на глобальный мировой рынок, а это, как думается, вряд ли удастся за год с небольшим. К сожалению, наше отставание от Boeing и Airbus сегодня слишком велико. Мы не защищаем своих авиапроизводителей, как это делается во всем мире, что, кстати, и подтвердил скандал с Илами, произошедший на фоне настоящего "боингопада". Поэтому Правительство России, авиастроители и авиаперевозчики должны за одним столом формировать новый облик ОАК и дальнейшую стратегию развития авиапрома, чтобы не получилось, как в известной пословице - хотели как лучше, а получилось, как всегда. Сегодня мы еще можем открыть отечественному авиапрому второе дыхание.

*Андрей ГАРАВСКИЙ
источник: газета "Красная звезда"
15.10.05*

АВАРИЙНАЯ ПОСАДКА

Лишь две авиационные державы безвозвратно потеряли способность строить самолеты - Германия и Япония. Обе - в результате поражения во Второй мировой войне. Россия может пополнить этот список в мирное время.

Без малого полтора десятка лет авиастроительный комплекс России находится в неуправляемом полете. Рассмотрение на недавнем заседании кабинета министров стратегии развития авиационной промышленности страны до 2015 года лишний раз подтвердило, что авиапром может не выйти из штопора.

ПОСЛЕДНИЙ МИГ БЛИЗОК

С начала 1990-х годов производство магистральных самолетов в России стало катастрофически падать. В 1992-м мы построили 81 авиалайнер. В 1993-м - 72. В 1994 г. - 27, в 1995-м - 22. В 1996 г. достигли дна пропасти - всего 5 самолетов. В 1997 г. построено 9 самолетов, в 1998 г. - 14, в 1999 г. - 9. Повторив эту цифру, ушел в небытие 2000 год.

В новом столетии картина не улучшилась. В 2001 г. авиапром поставил 6 машин, в 2002 г. - 10, в 2003 г. - 11 и в 2004 г. - 13. Для сравнения укажем, что европейский "Эрбас" и американский "Боинг" выпускают примерно по одному самолету в день.

Все реальнее такая перспектива: вначале Россия потеряет гражданское самолетостроение, потом военное. Российская самолетостроительная корпорация "МиГ", производящая лучшие в мире истребители МиГ-29 и МиГ-31, уже объявила о сокращении персонала примерно на 40%. Этот новый настораживающий симптом, похоже, никого не насторожил.

Очень похоже, что авиационная эпоха в России неумолимо движется к завершению. Такое случилось только с двумя странами - Германией и Японией. Однако они потеряли авиастроение в результате поражения во второй мировой войне. Восстановить способность создавать авиатехнику эти не самые бедные страны так и не смогли. Главная причина в том, что потеряны авиационные школы с их кадровым и научным потенциалом. Исчезли производства, испытательная инфраструктура.

В чем дело у нас? Кое-что можно понять, если проанализировать бурные дискуссии в правительстве вокруг стратегии развития отечественного авиапрома.

"МОЛОТИТЬ МОЖНО БЕСКОНЕЧНО"

Глава Минэкономразвития Герман Греф считает необходимым "скорейший уход государства из авиапрома" и перевод его на рыночную основу. Министр добавил, что "последняя надежда российского авиапрома - это самолет RRJ". Правда, тут же принялся себе противоречить. Многие аэропорты России, сказал он, не обеспечены бетонной полосой и не смогут принимать самолеты RRJ.

Для кого тогда на деньги российских налогоплательщиков строится этот самолет, который не будет приспособлен для полетов в нашем небе? Греф также отметил, что другой крупный проект Ту-334 "не летает", напомним при этом, что "Коптев обещал уйти в отставку, если в 2004 году Ту-334 не начнут выпускать". "2004 год прошел, уже 2005-й, а Коптев работает, а самолет не летает, - продолжал Греф. - Что это, - обратился он к Христенко, - выброшенные деньги?"

Руководитель Минпромэнерго Виктор Христенко не согласился с Грефом, сказав, что новые модели

туполевских самолетов сертифицированы и летают, а производство Ту-334 "можно уже разворачивать".

Председатель правительства пытался укротить пыл своих разгоряченных министров, справедливо заявив: "Это все разговоры; нет решений, выработанных позиций, молотить это можно бесконечно". Справедливые слова. Спросите у главы экономического ведомства, почему он поддерживает RRJ и отвергает Ту-334? Ведь самолет RRJ, который создается одним из подразделений фирмы "Сухого" при обещанной маркетинговой поддержке со стороны фирмы "Боинг", действительно существует только на бумаге. Еще неясно, насколько он подойдет российским авиакомпаниям, если учитывать не только состояние отечественной аэродромной сети России, но и его стоимость.

Затем спросите у господина Христенко, почему до сих пор не развернуто производство Ту-334, если его строительство, как он говорит, "можно уже разворачивать". Да, действительно, Ту-334 летает, отвечает всем международным стандартам. Внутреннему рынку требуется несколько сотен среднемагистральных самолетов. Казанский завод готовит серийное производство, но приступить к строительству сможет только тогда, когда от компаний поступят твердые заказы с соответствующей предоплатой. Господин Христенко не может не знать эту технологию, но почему-то умалчивает о ней.

Пока наши министры, несмотря на некоторые разногласия, энергию направляют на то, чтобы наводнить внутренний рынок зарубежной авиатехникой. Герман Греф, предлагая снизить импортные пошлины на зарубежные самолеты, нарочито педалирует вопросы безопасности. А потому, дескать, применять защитные меры по отношению к отечественным самолетам нельзя. В качестве иллюстрации министр воспользовался нелепой ситуацией, возникшей в августе с самолетами Ил-96-300. Но подобные неполадки случались и с зарубежными самолетами. А в целом уровень технической безопасности пассажирских самолетов, будь то "Эрбас", "Боинг", "Туполев" или "Ильюшин", примерно одинаковый.

Руководитель Минтранса РФ Игорь Левитин также высказался за разрешение ввоза в Россию иностранных самолетов, "аналоги которых не производятся в России". В какой-то степени понять министра транспорта, радеющего за свое ведомство, можно - он отвечает за перевозки, а не за авиапром. Но чиновник такого уровня не имеет права руководствоваться только своими узковедомственными интересами. Есть еще общегосударственная задача - обеспечение экономической и военной безопасности страны.

Дальше всех пошел глава Минпромэнерго. Если упомянутые министры говорили о ввозе в страну иностранных самолетов нынешнего поколения, то Виктор Христенко предлагает либерализовать ввоз в Россию авиалайнеров, которые только еще разрабатываются за рубежом. Среди таких самолетов Христенко назвал "Боинг-787" и европейский А-350. Столь откровенно защищать интересы авиационных конкурентов России не осмеливался раньше ни один министр.

КОНКУРЕНТЫ "БОИНГУ" НЕ НУЖНЫ

Между тем в нашей стране имеется полный набор почти всех типов современных, экономически эффективных, безопасных и удовлетворяющих международным стандартам пассажирских самолетов. Скажем, дальнемагистральный Ил-96Е много лет назад серти-

фицирован не только по российским, но и американским нормам летной годности. Но государственным мужам это неинтересно.

В течение нескольких лет грузовой самолет Ту-204С использовался европейской компанией "Ти-Эн-Ти" для доставки срочных грузов между городами Европы. Полеты осуществлялись главным образом ночью. В течение суток самолету приходилось по несколько раз взлетать и садиться. Ту-204С прозвали в Европе "Тихим бизоном".

Известен ли господам министрам, которые бесконечно вбивают в головы непосвященным мысль о ненадежности российской авиатехники, случай с авиалайнером Ту-204-100 с пассажирами на борту, имевший место несколько лет назад? За 25 км до посадочной полосы в топливных баках самолета не осталось ни капли горючего. Оба двигателя остановились. Причина, сразу скажем, была все в том же пресловутом человеческом факторе, по причине которого происходит более трети всех авиационных происшествий в мире. Как вел себя при этом отечественный самолет?

Все системы, предусмотренные для использования в экстремальных ситуациях, работали безукоризненно. Благодаря высоким аэродинамическим качествам машины экипажу удалось осуществить планирование и приземлиться не в поле "на брюхо", а на аэродромную полосу. Повторим - без работающих двигателей. Никто из пассажиров не пострадал.

Существует Федеральная целевая программа развития гражданской авиационной техники на 2002-2010 гг. и на период до 2015 г. Идеология такова: поскольку, как утверждается, по современным машинам Россия уже не может составить конкуренцию "Боингу" и "Эрбасу", нужно сконцентрировать внимание на перспективном самолете. В качестве прорывного избран проект ближне-среднемагистрального самолета МС-21. По критерию стоимость - эффективность он должен превзойти аналогичные перспективные западные воздушные суда. Планируется изготовить примерно 600 самолетов типа МС-21 при ежегодном темпе выпуска 30-35 машин. Но только началось его проектирование, как руководитель Федерального агентства по промышленности Борис Алешин заговорил, что исследуется вопрос о "целесообразности создания МС-21". "Боинг" разрабатывает свой перспективный проект, "Эрбас" - свой. Им не нужен третий мировой авиационный центр в лице России.

Скорее всего, сотрудничество если и будет, то отнюдь не равноправным. О том, как оно понимается высокопоставленными российскими чиновниками, проговорился сам Христенко, когда привел в качестве примера подписанный на МАКС-2005 контракт о сотрудничестве между "Эрбас" и НПК "Иркут". Согласно контракту, "российская сторона будет производить комплектующие для "Эрбас", - сказал глава Минпромэнерго.

Именно в качестве такого партнера - в лучшем случае поставщика комплектующих - видят и в Европе, и в Америке российский авиапром. С такой печальной перспективой, очевидно, согласны нынешние наши министры.

Евгений НИКИТИН
источник: газета "Труд"
27.10.05

АВИА ХАРАКИРИ

Всего чуть более месяца назад на авиасалоне в Жуковском о российской авиации говорили исключительно победным тоном. На МАКСе Путин заявил, что "наша страна известна как одна из наиболее передовых в авиакосмической области". А на прошлой неделе на заседании правительства, где рассматривалась стратегия развития авиапромышленности, Фрадков констатировал "неспособность своими силами производить конкурентную авиапродукцию". И если Министерство промышленности и энергетики делает вывод о том, что "нет другого пути, как сдаваться, то правительство готово это осудить".

На выездном заседании Госсовета в Жуковском в феврале этого года было решено создать Объединенную авиастроительную корпорацию (ОАК), в которую войдут крупнейшие предприятия отрасли. Предполагается, что ОАК станет компанией со смешанным капиталом, контрольный пакет акций которой будет принадлежать государству. Надо сказать, само по себе подобное объединение противоречит логике "рыночных реформ" в России. Общий подход либеральных идеологов - не объединение, а наоборот, дробление крупных единых систем - чтобы была эта пресловутая конкуренция. Однако с точки зрения конкуренции отечественное самолетостроение устроено идеально - самолеты создают разные конструкторские бюро, казалось, пусть бы и соперничали между собой "Илы" и "Ту", "Су" и "МиГи". Но имеющиеся в России авиастроительные компании министр промышленности и энергетики Виктор Христенко считает "не очень" конкурентоспособными. В общем, "реформировать" берутся сложную систему, которая нормально работала и, как видно хотя бы на примере той же ИФК, даже стала приносить прибыль.

Герман Греф открыто призывает государство уйти из авиационной промышленности. "Отрасль неконкурентоспособна. Диагноз один - отрасль заражена государством". А государство у нас - неэффективное. И об этом заявляет министр - часть государственной системы. А ведь это значит, что неэффективен и сам министр. И хотя у неэффективного государства, говорит Герман Греф, и не может получиться эффективная ОАК, создать ее нужно как можно быстрее. И тут же приватизировать.

Правительство рассматривает "стратегию развития" отечественной авиационной промышленности, но вместо поддержки российской авиации министры считают необходимым либерализовать режим ввоза в Россию отдельных видов иностранных самолетов (- такое решение может быть принято уже до конца года, сообщил Христенко). В качестве примера Христенко назвал "Boeing-787" и "Airbus-A350" - это большие самолеты вместимостью до 300 человек, их серийное производство планируется только через несколько лет. Хотя вовсе не факт, что такие большие самолеты вообще будут востребованы российскими авиакомпаниями. Например, провозглашенная несколько лет назад политика "Аэрофлота", его текущее расписание, в

котором велика доля рейсов средней дальности, и активный интерес к небольшому бразильскому самолету "Embraer" указывают на то, что самолеты типа А350 авиакомпании не нужны. Однако "Аэрофлот" все равно почему-то доволен, его представители заявили, что давно предлагали такой законопроект. Министр транспорта Игорь Левитин посоветовал на то, что высокие пошлины не позволяют авиакомпаниям импортировать новые самолеты, и поэтому они покупают десяти-пятнадцатилетней давности "Боинги". То есть министр обеспокоен лишь возрастом самолетов, а не их иностранным происхождением.

Кстати говоря, требование либерализации таможенно-тарифной политики в отношении ввозимых самолетов выдвигалось как одно из условий вступления России в ВТО. Развитию отечественного авиапрома снижение пошлин на импортируемые лайнеры явно не поспособствует - не верится, что российские министры этого не понимают. Заявление Христенко могло обрадовать только зарубежных производителей.

В ответ на снижение пошлин Христенко ждет от иностранных авиапроизводителей сотрудничества с российскими предприятиями, такого, например, как заключенный на МАКСе контракт между Airbus и НПК "Иркут", который предусматривает производство российской компанией комплектов для Airbus.

Из небольших самолетов планируется активно продвигать проект RRJ (Russian Regional Jet). Однако это опять же вряд ли можно рассматривать как поддержку отечественной авиации - RRJ более чем наполовину состоит из западных комплектующих. Создаваемый в кооперации с иностранными компаниями RRJ (совместный проект "Сухого", французской компании Спекта и концерна Boeing) ориентирован на международный рынок - этого не скрывал и Христенко. Подобный самолет даже использовать в России будет проблематично - его взлетная масса и конструкция с низко расположенными двигателями требуют идеальной взлетно-посадочной полосы, которой не имеют многие едва живые российские региональные аэропорты.

Столь пристальное внимание к RRJ не совсем понятно. Самолет и существует пока только на бумаге, его первый полет планируется в 2006-2007 годах. А его конкурент Ан-148, имеющий ряд технических и эксплуатационных преимуществ, уже построен. Кстати, на МАКСе АНТК имени Антонова, ИФК и Воронежский авиазавод заключили соглашение об условиях лицензионных договоров на производство в Воронеже российско-украинского самолета Ан-148.

На заседании правительства Герман Греф заявил о том, что России необходим не RRJ, рассчитанный на 70-95 мест, а самолет на 15-30 мест для Сибири и Дальнего Востока. Между прочим, в Советском Союзе аэропорты, способные принимать по крайней мере небольшие самолеты типа Ан-24 и Як-40, существовали в каждом областном центре. Новых самолетов такого типа промышленность не создает, заявил министр. Руководители предприятий с Грефом не согласились, сказав, что производят небольшие Су-80 и Ан-38. Просто у местных авиакомпаний нет денег на их покупку. Есть и другой момент, о котором министр экономического развития Греф не может не знать - кто

из жителей маленьких российских городов полетит на этих самолетах, если размеры зарплат не всегда позволяют людям купить даже более дешевый билет на поезд? На Западе подобные самолеты не получили широкого распространения - с точки зрения капитализма строить аэропорты в маленьких городках и использовать авиацию для перевозки небольшого количества небогатых пассажиров просто невыгодно.

Вообще-то есть и другие самолеты класса Ан-24 - Ил-114 и Ан-140. Первый собирается полностью из российских комплектующих в Узбекистане - Ташкентский авиазавод после заключения контракта с лизинговой компанией "Выборг" о сборке крупной партии Ил-114 впервые за последние годы объявил о начале приема на работу. Сборка Ан-140 осуществляется на Украине и в России. На примере этих двух самолетов видно, что использование советских традиций и связей различных заводов на территории бывших республик СССР возможно и взаимовыгодно. Но вместо того, чтобы их сохранять, в авиастроение призывают чуждый Boeing и Airbus. Кроме того, заявленное в стратегии развития авиапромышленности продвижение этих самолетов на рынке не приветствует Фрадков, считая их вместе с Ил-96, Ту-204, Ту-214, Ту-334 и Ан-38 устаревшими моделями, и непонятно откуда ждет новых "прорывных" проектов. А названные модели "устарели" лишь потому, что их внедряли в производство по 10-15 лет вместо обычных четырех-пяти. Не из-за низкого качества самолетов, а из-за политики государства и развала в стране. В качестве меры по спасению авиапрома Фрадков в частности призвал Христенко менять директоров авиапредприятий - так опять всплыла "проблема менеджмента".

"Правительству нужно не директоров заводов менять, а политику финансовой поддержки отрасли", - прокомментировал слова Фрадкова генеральный директор Казанского авиазавода Наиль Хайруллин. И напомнил о том, что когда Airbus обошел Boeing, американское правительство не стало менять менеджмент компании, а просто увеличило субсидии. Именно это, старшее поколение руководителей, позволило отрасли сохранить достижения и традиции, говорит директор ульяновского авиазавода "Авиастар-СП" Виктор Михайлов. "Эти директора не дали полностью развалить авиапром".

Отставки не заставили себя долго ждать: в пятницу был уволен генеральный директор Воронежского авиазавода Вячеслав Саликов. (Именно на этом заводе производится Ил-96). По официальной версии, он подал в отставку по собственному желанию. "Интерфаксу" Саликов заявил, что решил уйти со своего поста добровольно - под угрозой закрытия завода. Сообщается, что на днях будет уволен и главный конструктор по Ил-96 КБ Ильюшина Вячеслав Терентьев.

Скандалы с Ил-96-300 и компанией ИФК, представляющей в том числе этот самолет авиакомпаниям в лизинг, - вообще представляют собой наглядный пример того, как продолжают разрушать авиапромышленность. Напомним, в конце июля этого года была арестована часть акций "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК). Основанием стало то обстоятельство, что из выделенных государством 2,5 млрд. рублей в бухгалтерской отчетности 200 тысяч были учтены как уставный капитал, а остальные средства - как добавочный. В апреле на генерального директора ИФК Александра Рубцова было заведено уголовное дело по статье "Превышение должностных полномочий". Газета "Коммерсантъ-Воронеж" ссылается на мнение представителей Воронеж-

ского института регионального законодательства, считающих, что с точки зрения бухучета и юридических норм компания ИФК действовала правильно. К тому же аудит финансовой отчетности компании за 2004 год был проведен международной ассоциацией RSM International, и никаких нарушений выявлено не было. 16 сентября Левобережный районный суд Воронежа признал необоснованным возбуждение уголовного дела против директора ИФК. Воронежская областная прокуратура оспорила это решение суда.

Финансирование лизинговых компаний, ИФК в частности, является формой поддержки государством отечественных авиапредприятий. Лизинговые компании покупают все произведенные заводом самолеты и дальше занимаются предоставлением этих самолетов авиакомпаниям в долгосрочную аренду с правом выкупа. Механизм чрезвычайно запутанный, и в нем в целом, равно как и в сути претензий к ИФК, сложно разобраться человеку, не имеющему специального образования. Искусственная сложность в принципе характерна для капиталистической финансовой системы. Ну а в нашем случае она позволяет всегда иметь рычаги давления на предприятия, так, чтобы граждане страны в большинстве своем просто не понимали, что происходит с той или иной отраслью промышленности.

Все беды обрушились именно на ту компанию, которая как раз в последнее время успешно работала - семь контрактов на Ил-96 было заключено только на авиазаводе в Жуковском. В следующем году планировалось продать как минимум семь Ту-204 и одиннадцать Ил-96. После ареста акций и запрета на эксплуатацию Ил-96 многие контракты оказались под угрозой срыва, а авиакомпания, в частности "Аэрофлот", прекратили лизинговые платежи по договорам с "Ильюшин Финанс".

"Газета" цитирует вице-президента НРК (корпорация является одним из акционеров ИФК) Леонида Душатина: "Вместо помощи от авиационных властей компания получает прямое противодействие". Еще более откровенно высказался коммерческий директор Пермского моторного завода Олег Королев (завод производит двигатели ПС-90А для Ил-96 и Ту-204, лизингом которых занимается ИФК) в интервью газете "Капитал Weekly": "Весь этот процесс идет в русле последовательной политики нашего государства, направленной на планомерное уничтожение российской авиационной промышленности". Арест акций ИФК повлек за собой прекращение финансирования Воронежского авиационного завода (ВАСО) и "Авиастар-СП" в Ульяновске, отметил он.

До сих пор не снят запрет на полеты самолета Ил-96-300. Разрешить эксплуатацию обещают в ближайшие дни. Много говорилось о том, что единичный отказ системы торможения не является достаточным основанием для столь строгого решения Ростехнадзора, поэтому причины запрета полетов Ила нужно искать не в технических недостатках. "Остановка эксплуатации - это когда самолеты начинают падать один за другим, и причина этого непонятна", - говорят специалисты. После всех аварий "Боинги" продолжают летать, а ни разу не падавшему Ил-96 запрещено подниматься в небо.

Скандал с Илами дал "Аэрофлоту" повод потребовать гарантий сборки самолетов на Воронежском авиазаводе без дефектов, на что "Ильюшин Финанс" заявила, что все необходимые гарантии надежности уже предусмотрены в контракте. Понятно, что в случае внесения любого изменения в договор окончательное при-

нятие решений в который раз бы затянулось. Как сообщается, на внеочередном собрании акционеров "Аэрофлота" 19 сентября сделка с ИФК на лизинг шести Ил-96-300 все же была одобрена. До этого звучали заявления представителей авиакомпании о том, что собрание может быть перенесено "до прояснения ситуации".

Атака на российский авиапром предпринята в тот момент, когда разработки еще советского времени, не уступающие тем не менее современным летающим западным образцам, наконец готовы к массовому производству и эксплуатации вопреки многолетнему лоббизму западных конкурентов. Необходимо иметь в

виду, что российский парк самолетов, унаследованный от СССР, стремительно изнашивается. К 2010 г. половина воздушных судов России выработает свой ресурс. При государственной политике уничтожения наукоемких отраслей, к которым относится и авиостроение, легко догадаться, в чьих руках окажется российское небо. Оно будет оккупировано иностранными самолетами.

Ольга ГАРБУЗ
источник: газета "Советская Сибирь"
04.10.05

\$1,5 МЛРД НА САМОЛЕТЫ

На деньги инвестфонда, припасенные в бюджете будущего года, нашлись новые претенденты – авиапромышленники.

Как стало известно "Ведомостям", компания "Волга-Днепр" и завод "Авиастар" при поддержке Виктора Христенко пытаются восстановить производство большегрузных самолетов "Руслан" на \$1,5 млрд. Их конкурент - Олег Дерипаска со своим проектом достройки Богучанской ГЭС, одобренным Владимиром Путиным.

С 1986 г. выпущено 56 Ан-124-100 ("Руслан"), из которых сейчас эксплуатируются 49. Из них 16 - у российских авиакомпаний "Волга-Днепр" (10) и "Полет" (6), семь - у украинской Antonov Airlines, 23 - у Минобороны России, два - у правительства Ливии и один - у ОАЭ. ЗАО "Авиастар-СП" специализируется на выпуске пассажирских Ту-204. Крупнейший его акционер - подконтрольное государству АО "Туполев" (73,75%). В 2004 г. выручка "Авиастар-СП" составила 1,49 млн руб., чистая прибыль - 118 950 руб.

Из бюджета-2006 на инвестфонд выделены 70 млрд руб. Кто и как будет отбирать инвестпроекты на эти средства, правительство еще не определило. Правительство обещает официально утвердить правила отбора до конца месяца. А тем временем Минпромэнерго обнаружило проект, на который можно потратить эти деньги. Это восстановление производства самолетов "Руслан".

"Руслан" - единственный в мире самолет, способный перевозить грузы диаметром 6,5 м и весом 150 т. С 1992 г. на ульяновском "Авиастаре" собрали несколько штук, а в 2004 г. производство заглохло совсем.

Включить проект в список претендентов на инвестфонд поручил своим подчиненным глава Минпромэнерго Виктор Христенко. Об этом говорится в проекте протокольного решения недавнего совещания у министра. Копия документа есть у "Ведомостей", а его достоверность подтверждают два участника заседания. Авторы бизнес-плана и будущие заказчики самолета - украинский холдинг АНТК им. Антонова и российская авиакомпания "Волга-Днепр".

Весь проект разбит на два этапа. На первом - в 2005-2027 гг. - в НИОКР и модернизацию завода нужно вложить \$407 млн. Выпустить первый самолет в 2008 г., а через два года - поставить в серию. В 2010-2035 гг. начнется второй этап. Тогда "Руслан" уже должен получить западную начинку. А очередные вложения оцениваются в \$1,08 млрд, рассказывает замдиректора по маркетингу и стратегическому развитию

"Волга-Днепра" Дмитрий Опшаров. Финансировать проект предполагается из инвестфонда, а управлять им будет компания, где 51% пополам поделит правительство Украины и России, рассказали "Ведомостям" в "Волга-Днепре". Выпускать самолет будет ульяновский завод "Авиастар-СП".

В АНТК и "Волга-Днепре" уверены, что проект окупится через 22 года, утверждается в бизнес-плане проекта (презентация также есть у "Ведомостей"). Авторы исходят из предположения, что ежегодно спрос на Ан-24 будет расти на 12% в год начиная с 2005 г. Сейчас есть заказы на 20 самолетов: от самого "Волга-Днепра", "Антонова", "Полета" и "Атлант-Союза" - по пять на каждого. Все они подписывались на Международном авиасалоне в Жуковском, напоминает Опшаров. С учетом списания старого парка и новых заказов до 2030 г. можно продать 50-55 лайнеров. Их предварительная цена - \$100-110 млн. А общие продажи на 25 лет вперед - \$6 млрд.

Сколько на "Руслан" будет потрачено из инвестфонда, еще не решено, говорит замдиректора департамента ОПК Минпромэнерго Валерий Воскобойников. Но первым в очереди за деньгами инвестфонда стоит не "Руслан", а проект Олега Дерипаски. Деньги из инвестфонда тот попросил на достройку инфраструктуры вокруг Богучанской ГЭС и нового алюминиевого завода - всего на \$1,8 млрд. Две эти стройки должны привести к общему развитию района, поэтому и достойны финансироваться за счет инвестфонда. В августе Дерипаска заручился поддержкой Германа Грефа и Владимира Путина по своему инвестпроекту. Но Воскобойников отмечает, что и проект "Руслана" достоин инвестфонда, поскольку эти деньги "наукоемким технологиям нужны не меньше инфраструктурных проектов".

Чиновник Минэкономразвития уверяет, что шансы у всех претендентов пока равные. По его словам, выбирать проект будут только тогда, когда будет объявлен конкурс и собраны официальные заявки. Гендиректор консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак рад, что нашелся проект, который готово поддержать правительство. Но он сомневается, что все запланированные 50-55 "Русланов" найдут своих покупателей. "Но если выбирать из двух проектов - это определенно должен быть "Руслан", уверен Константин Макиенко из Центра анализа стратегий и технологий. Авиапрому деньги нужнее, чем энергетике и металлургии, считает он.

Елена МАЗНЕВА
источник: газета "Ведомости"
13.10.05

АВИАПРОМ ВЗЛЕТИТ НА ДЕНЬГАХ ВТБ

Как рассказал RBC daily управляющий директор Первого управления по работе с крупными клиентами Внешторгбанка Вячеслав Шеянов, в следующем году кредитная организация планирует вложить в отечественную авиационную отрасль 1,5 млрд долл. Однако на эти деньги, по его словам, смогут претендовать только стабильно работающие российские предприятия и авиакомпании. Аналитики считают, что заявление представителей банка по времени совпало с общим одобрением концепции создания Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) и таким образом ВТБ попытается стать расчетным банком ОАК.

Внешторгбанк - крупнейший коммерческий банк России по размеру уставного капитала (42,1 млрд руб.). По итогам 2004 г. активы группы ВТБ достигли 20 млрд долл., капитал - 3 млрд долл., кредитный портфель - 11 млрд долл., чистая прибыль - 440 млн долл. Кредитные вложения в нефинансовый сектор на 1 сентября 2005 г. составили 6,9 млрд долл. Общий объем кредитов, выданных ведущим российским авиаперевозчикам ("Аэрофлот", "Сибирь", "КрасЭйр", "Домодедовские авиалинии", "ЮТэйр", "Дальавиа" и пр.), составляет 400 млн долл.

Внешторгбанк все больше увлекается авиационной отраслью. Весной за 300 млн долл. он выкупил у группы "ГУТА" контрольные пакеты акций предприятий Пермского моторостроительного комплекса. Тогда же в сотрудничестве с Внешэкономбанком, Сбербанком и "Росэксимбанком" ВТБ подписал долгосрочное соглашение об установлении кредитно-документарного лимита в размере 195 млн долл. на проведение операций с компанией ЗАО "Гражданские самолеты Сухого", разрабатывающей российский региональный самолет RRJ. А вчера управляющий директор Первого управления по работе с крупными клиентами ВТБ Вячеслав Шеянов рассказал RBC daily, что госбанк готов увеличить кредитные вложения в отечественную авиационную отрасль до 1,5 млрд долл. По его словам, на эти деньги могут претендовать только стабильно работающие отечественные предприятия и авиакомпании.

По информации г-на Шеянова, на авиационную отрасль банк планирует потратить 3,5% всего кредитного портфеля, "что вполне адекватно отраслевой структуре экономики России". "Из этих денег 350 млн долл. уже точно выберут авиакомпании на свое развитие (для сравнения, в этом году банк предоставит кредиты на сумму около 200 млн долл.)", - сказал г-н Шеянов. По его словам, деньги в основном пойдут на финансовое обеспечение кассовых разрывов в бюджетах авиакомпаний, а часть средств уйдет на покупку бывшей в употреблении иностранной авиационной техники и участие авиакомпаний в финансировании лизинговых сделок по судам отечественного производства. "ВТБ может дать любую сумму, вопрос в том, смогут ли предприятия и авиакомпании взять эти деньги, - говорит представитель ВТБ. - Авиацион-

ные предприятия получают средства только в том случае, если у них будут твердые заказы на их технику".

Самые большие инвестиции ВТБ готов выделить на восстановление производства самолетов Ан-124 ("Руслан") в новой модификации на ульяновском "Авиастаре". На это требуется 1,08 млрд долл. Однако данный инвестиционный проект у ВТБ может и не осуществиться, если "Волга-Днепр" (компания, заинтересованная в восстановлении производства и обещающая купить пять таких самолетов в ближайшее время) договорится с правительством о его финансировании из средств Стабилизационного фонда. В таком случае ВТБ готов участвовать в менее масштабных проектах. В самом банке относятся к проекту "Авиакора" осторожно. "В производстве Ан-140 есть как преимущества, так и недостатки. Несмотря на это, проект интересный, и у него уже есть твердые заказчики", - говорит Вячеслав Шеянов.

Сами авиапроизводители уже выстраиваются в очередь за деньгами Внешторгбанка. "На следующей неделе мы придем в ВТБ за 20 млн долл.", - заявил RBC daily председатель совета директоров самарского авиационного завода "Авиакор" Сергей Лихарев. Он приветствует инициативу банкиров. "Авиационная отрасль очень инвестиционнотемкая и сможет освоить любую сумму. Ее недостаток в наличии длинных циклов производства, уже не говоря о стоимости разработки новых моделей", - отмечает глава "Авиакора". По его словам, возможность привлечения в отрасль длинных и дешевых кредитов очень важна. Но если большая часть денег уйдет на финансирование проекта RRJ и авиакомпаний, которые покупают иностранные воздушные суда, то ни о какой поддержке отечественного авиастроения быть не может, предупреждает г-н Лихарев.

На заявление представителей ВТБ рынок также отреагировал положительно. В "МДМ-Банке", который участвовал в IPO корпорации "Иркут", понимают стремление ВТБ дать много денег отрасли. "Банк заинтересован в том, чтобы помочь правительству. Эти деньги будут способствовать проведению НИОКР и других работ. Однако существует опасность недостаточного эффективного расходования средств, - отмечает начальник аналитического управления "МДМ-Банка" Ким Искиян. - Таким образом, главная задача состоит в организации использования отраслевого ресурса наилучшим образом". Аналитик ИГ "АТОН" Татьяна Капустина отмечает, что ВТБ давно говорил о своих намерениях начать кредитовать отечественный авиастроительный комплекс, но до сих пор крупных инвестиций у него не было. "Это похоже на скоординированные правительством усилия по реанимации отрасли. Заявление об открытии кредитных линий и выделение этих средств на авиационную отрасль по времени совпало с утверждением концепции создания ОАК, тем самым ВТБ, возможно, претендует на то, чтобы стать расчетным банком авиационной корпорации", - предполагает Татьяна Капустина.

Сергей СТАРИКОВ
источник: газета "RBC Daily"
15.10.05

КАК ОСТАНОВИТЬ ИНВЕСТОРА

Условия допуска зарубежных инвесторов к российским стратегическим предприятиям стали предметом острого спора. Администрация президента категорически не приемлет разрешительный принцип, положенный Минпромэнерго в основу законопроекта. В Кремле подозревают, что процедура рассмотрения заявки иностранных покупателей – это прямой путь к коррупции.

В майском послании Федеральному собранию Владимир Путин потребовал от правительства законодательно ограничить участие зарубежного капитала в предприятиях, обеспечивающих безопасность государства, выполняющих оборонзаказ, разрабатывающих стратегические месторождения полезных ископаемых. К 1 ноября законопроект должен быть внесен в Думу. Рассмотреть его правительство предполагало 13 октября.

Михаил Фрадков, по словам чиновника Белого дома, ответил резким отказом на просьбу Минпромэнерго отодвинуть на месяц внесение документа в правительство. Но, как стало известно "Ведомостям", дискуссия 13 октября не состоится. Причина – коренные разногласия чиновников по условиям допуска нерезидентов.

Минпромэнерго настаивает на согласовании заявки инвестора на покупку стратегического предприятия. Указом президента должен быть утвержден перечень отраслей, обеспечивающих безопасность государства. В нем, по замыслу разработчиков, выделяются предприятия, работающие по лицензии: скажем, производство вооружений или конструирование ядерных установок.

Зарубежная компания, претендующая на долю в таком предприятии, подает заявку в уполномоченный федеральный орган (возможно, ФАС). Здесь рассматривают обращение инвестора, если он рассчитывает на пакет акций свыше 25%, 50%, 75%. Затем заявка попадает в правительственную комиссию, состоящую из чиновников силовых и гражданских ведомств, для проверки на соответствие закону о гостайне, на участие предприятия во внешнеэкономической деятельности, на исполнение оборонного заказа в течение пяти лет. Неодобрение комиссии не означает отказа инвестору: окончательное решение принимает правительство. Оно может согласовать сделку, выставив для сохранения безопасности государства дополнительные условия ведения бизнеса.

Такая процедура провоцирует подкуп чиновников, убежден сотрудник администрации президента, где законопроект курирует помощник Путина Игорь Шувалов. По словам знакомого с его позицией чиновника, Шувалов настаивает на узаконивании списка стратегических отраслей, в каждой из которых следует установить предельный процент участия иностранного капитала. Сейчас доля зарубежных инве-

сторов в предприятиях авиапрома и страховых организациях не должна превышать 25%, в "Газпроме" (до либерализации) – 20%, в авиакомпаниях – 49%. Кремлевский чиновник полагает, что законопроект в редакции Минпромэнерго будет отклонен после совещания у руководителя администрации президента Дмитрия Медведева.

Столкновение позиций уже произошло – 3 октября на совещании у министра промышленности Виктора Христенко. По словам знакомых с дискуссией двух федеральных чиновников, к кремлевской точке зрения в целом склоняются силовики. Совбез требует перечисления в законе стратегических отраслей и процентного потолка для нерезидентов. ФСБ предлагает не ограничивать перечень оснований для отказа инвесторам, напоминая, что только предприятий, имеющих лицензию и ограничения по закону о гостайне, – 40 000. Получить комментарии в этих ведомствах не удалось.

Представителям гражданских министерств ближе подход Минпромэнерго. По мнению руководителя департамента Минэкономразвития Игоря Гречукина, нерационально закрывать для иностранцев целые отрасли: предпочтительнее выделить виды деятельности, в которых участие вообще невозможно, например систему управления войсками или шифровальную технику.

Но в целом согласительный порядок сделок более гибок и не столь взяткоемок, если четко прописать критерий рассмотрения заявок и конечный перечень документов, полагает Гречукин. Зачем усложнять процедуру, недоумевает руководитель ФСФР Олег Вьюгин, надо разрешительный порядок применить к конечному числу действительно стратегических предприятий.

В компаниях Siemens и United Technologies от комментариев отказались, сказав, что это внутренняя дискуссия российского правительства. А гендиректор оборонного НИИ стали Валерий Григорян считает обе концепции туловыми: в варианте Минпромэнерго согласование никогда не уложится в отведенные законом три месяца, а вариант Шувалова плох тем, что мало кому из иностранцев нужен миноритарный пакт. "Правительство может поддержать стратегические предприятия госзаказом и экспортными контрактами", – заключает Григорян.

Елена Федорова, пресс-секретарь компании "Иркут", в которой около 25% принадлежит зарубежным инвесторам, говорит, что наша оборонка неоднородна с точки зрения финансового состояния и перспектив на рынке, поэтому индивидуальный подход при рассмотрении заявок лучше.

*Александр БЕККЕР
источник: газета "Ведомости"
07.10.05*

СРЕДНЕМАГИСТРАЛЬНОЕ СТОЛКНОВЕНИЕ

Бразильский авиаконцерн Embraer намерен начать сборку самолетов ERJ-145 в России. Эту инициативу уже одобрили президенты России и Бразилии на встрече в Москве. Действительно ли заинтересована Россия в таком проекте – большой вопрос: ERJ российской сборки может стать конкурентом отечественного самолета RRJ.

Планы Embraer по выходу на российский рынок получили поддержку президентов России и Бразилии Владимира Путина и Лулы да Силвы.

Министр иностранных дел Бразилии Сельсо Аморим в среду подтвердил, что Embraer намерена строить собственный завод по сборке самолетов ERJ-145 и ищет партнеров в России.

Empresa Brasileira de Aeronautica SA (Embraer) - один из крупнейших производителей самолетов в мире, основана в 1969 году по инициативе бразильского правительства. Приватизирована в 1994 году. 60% акций компании владеют пенсионные фонды Previ и Sistel, а также инвесткомпания Cia Bonzano. Миноритарными пакетами акций владеют Dassault Aviation, EADS, Snecma и Thales.

Как пояснили в "Газете.Ru" в Роспроме, бразильские власти делают слишком поспешные заявления, и "говорить о строительстве завода пока рано".

Пока подписан только меморандум о сотрудничестве в области авиапрома и "протокол о реализации договоренностей, достигнутых на четвертом заседании межправительственной российско-бразильской комиссии по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству", в котором сказано только то, что обе стороны с удовлетворением отметили намерение Embraer.

"Но пока мы не располагаем никакими конкретными документами по строительству завода по производству ERJ-145", - отметили в пресс-службе Роспрома. В бразильской же компании пока не комментируют сообщение высших чиновников.

О возможности создания предприятия Embraer на территории России говорилось на авиакосмическом салоне МАКС-2005 после переговоров между руководителем Федерального агентства по промышленности Борисом Алешиным и президентом Embraer Маурисио Новисом Ботелью.

ERJ-145 - среднемагистральный пассажирский самолет для местных авиалиний. Свой первый полет совершил в 1989 году, в 1992 году началась его эксплуатация. Вместимость - 48-50 пассажирских мест.

После переговоров Ботелью особо подчеркнул, что будет создаваться бразильский проект, где бразильская сторона хотела бы иметь контрольный пакет акций. Он также добавил, что подобными заводами Embraer владеет в нескольких странах мира, в том числе в Китае. Роспром обещал разработать конкретный проект к визиту бразильского президента в Москву.

В конце августа генеральный директор "Русских машин" (машиностроительный холдинг, входящий в компанию Олега Дерипаски "Базовый элемент") Петр Золотарев объявил, что авиационный завод "Авиакор", переданный в холдинг, ведет переговоры о строительстве самолетов как Embraer, так и канадских Bombardier на мощностях завода.

Как объяснили "Газете.Ru" в "Русских машинах", переговоры по сотрудничеству с Embraer действительно ведутся, но с августа никакого прогресса не наблюдалось. "У нас по-прежнему есть свободная площадка и рабочие руки, мы готовы предложить их Embraer", - сообщили в "Русских машинах".

Сейчас у российского авиапрома нет в распоряжении самолетов, подобных ERJ-145, но он должен появиться в ближайшем будущем.

Надежда российского авиапрома - региональный самолет RRJ, серийный выпуск которого может начаться уже в 2008 году, - также среднемагистральный пассажирский самолет. Стоимость строительства российского самолета сопоставима с ERJ-145. Правда, даже самая маленькая модификация RRJ рассчитана на большее количество мест: в RRJ-60 может быть установлено 60-63 пассажирских кресел по сравнению с 48-50 в самолете Embraer. Подобные среднемагистральные самолеты производит и украинский концерн "Антонов" - базовая конфигурация этого самолета рассчитана на перевозку 52 пассажиров.

"Решение о строительстве завода выглядит странно, - недоумевает аналитик ИК "Антанта Капитал" Илья Макаров. - Если строительство скоро начнется, то по срокам начало сборки ERJ совпадет с началом серийного производства RRJ. Будет лишняя конкуренция отечественному производителю.

Кроме того, речь не идет о больших инвестициях: построить цех по производству самолетов будет стоить около \$200 млн. Возможно, президенты подписали в большей степени политический, а не экономический документ".

По данным Минтранса России, сегодня российскими авиакомпаниями не эксплуатируется ни один ERJ-145.

В то же время спрос на среднемагистральные самолеты в России сейчас достаточно велик. Так, генеральный директор "Аэрофлота" Валерий Окулов в кулуарах форума "Крылья России-2005" признавался, что компании помимо 50-52 самолетов RRJ к 2012 году потребуются и самолеты меньшей вместимости.

Сейчас вопрос выбора между Ан-140 и ERJ-145 российскими авиакомпаниями может быть решен только в одну сторону: Ан-140 в два раза дешевле. Кроме того, ввозные пошлины при поставке бразильского самолета съедают еще 40% стоимости самолета, а Ан-140 есть возможность строить в России.

*Александр ПОЛИВАНОВ
источник: сайт "Газета.Ru"
19.10.05*

"АВИАКОР" НЕ ПРОПУСТИТ БРАЗИЛЬСКИЙ САМОЛЕТ

Как стало известно "Ъ", гендиректор самарского завода "Авиакор" Сергей Лихарев в ближайшее время проведет переговоры с бразильским производителем самолетов Empresa

Brasileira de Aeronautica SA (Embraer). Embraer проявляет интерес к организации на базе "Авиакора" отверточной сборки самолета ERJ-145, относящегося к тому же классу, что и производимый заводом Ан-140. Однако в Роспроме эту идею считают неперспективной и заявляют, что инициатива правительства носит "политический характер". Сергей Лихарев готов идти на переговоры с Embraer, но при условии, что сотрудничество компаний не будет "подрывать основы производства российских самолетов".

В минувшую среду президенты России и Бразилии Владимир Путин и Луис Инасиу Лула да Силва по итогам переговоров в Москве подписали совместное заявление, в котором говорится о вариантах сотрудничества двух стран в области авиапрома. В документе особо отмечается "стремление бразильской компании Embraer к установлению партнерского сотрудничества с российскими предприятиями, в том числе в создании реактивных самолетов ERJ-145 в России". По информации "Ъ", Embraer проявила интерес к организации сборочного производства ERJ-145 на базе самарского завода "Авиакор". Главным условием компания ставит выделение ей контрольного пакета акций авиазавода в 51%. Примечательно, что российские компоненты в производстве лайнера Embraer использовать категорически не желает и готова обсуждать только организацию сборки самолетов из собственных готовых комплектов. Примечательно, что Embraer не собирается также вкладывать в проект собственные средства, определив свое доленое участие в поставках самолетоконструкций, консалтинге и раскрытии "Авиакору" нескольких производственных ноу-хау. "Вообще, предложения Embraer не очень похожи на взаимовыгодное сотрудничество и больше напоминают жесткие условия", - пояснили в пресс-службе Роспрома РФ. "Это скорее политическое решение, готовность продемонстрировать Бразилии расположение России и пойти на уступки", - отметил собеседник.

По данным "Ъ", больших инвестиций в завод с российской стороны также не требуется. "Все зависит от глубины отверточной сборки. В зависимости от этого стоимость вложений может колебаться от \$2 до \$10 млн", - пояснили "Ъ" в Роспроме, отметив, что организовать производство ERJ-145 "вполне возможно на любом авиаремонтном заводе, где есть свободный ангар". Однако бразильская сторона предпочитает вести переговоры с входящим в управляющую компанию Олега Дерипаски "Базовый элемент" "Авиакором", имеющим опыт работы в том же сегменте рынка среднемагистральных самолетов. Сейчас предприятие выпускает Ан-140.

Отвечая на вопрос "Ъ" о возможности сотрудничества с Embraer, гендиректор "Авиакора" Сергей Лихарев заметил, что завод "заинтересован в сотрудничестве с мировыми авиационными производителями и рассматривает все возможности кооперационных проектов". Единственное условие, выдвигаемое "Авиакором" - проект не должен быть конкурентом лайнеру Ан-140, производство которого уже налажено. "Ни один кооперационный проект не должен подрывать

основы производства российских самолетов, которое уже действует и имеет сформированный пакет заказов", - заявил Сергей Лихарев, подчеркнув, что это "государственная политика развития авиапрома".

Тем не менее, по словам господина Лихарева, "Авиакор" готов идти на переговоры с Embraer, которые должны состояться в ближайшем будущем. Гендиректор самарского авиазавода собирается предложить бразильцам сотрудничество в другой отрасли - к примеру, в совместном проекте на рынке малой бизнес-авиации, которая в России практически не развита. "Возможностей для совместной работы полно, может быть, это будет тот же консалтинг или передача ноу-хау, но какие-то конкретные решения можно озвучить только после проведения переговоров", - сказал он.

Как пояснили в Роспроме, даже если допустить, что Embraer наладит на базе "Авиакора" на своих условиях производство ERJ-145, лайнеру "вряд ли найдется применение в России". Во-первых, бразильский самолет существенно дороже российского Ан-140 - \$15,9 млн. против \$9,8 млн. Во-вторых, поскольку ERJ-145 является реактивным самолетом, расход топлива у него значительно выше, чем у турбовинтового Ан-140. Единственный показатель, по которому лайнер Embraer выигрывает у Ан-140, - это скорость. Количество пассажирских мест и коммерческая нагрузка у него несколько меньше, чем у российского аналога. "Вряд ли найдется перевозчик, который захочет купить более дорогое воздушное судно, чьи характеристики заводом хуже, чем у его аналога", - отметили в Роспроме. На вопрос "Ъ", не может ли сам факт российской сборки существенно удешевить стоимость ERJ-145, собеседник "Ъ" ответил, что, поскольку Embraer хочет собирать самолет из готовых комплектов, "говорить о снижении себестоимости не приходится". Кроме того, создание совместного с бразильцами предприятия на их условиях невозможно по действующему российскому законодательству - оно не позволяет отдавать иностранным компаниям более 25% пакета акций заводов авиационной промышленности. "Хотя, вполне возможно, под политический проект законы и поменяют", - считают в Роспроме.

Ан-140 - 52-местный региональный турбовинтовой самолет, был разработан украинским Авиационным научно-техническим комплексом им. Антонова в 1993 году. Максимальная дальность полета - 2,1 тыс. км. Крейсерская скорость - 575 км/ч. Коммерческая нагрузка - 6 тонн. Первый украинский серийный Ан-140 был поднят в воздух в 1999 году. Сейчас эти самолеты производятся в Харькове, в городе Иншахаб (-Иран) компанией HESA и на самарском "Авиакоре". Потребность рынка в Ан-140 в России может достигать 80-100 самолетов в год.

ERJ-145 - среднемагистральный пассажирский реактивный самолет для местных авиалиний. Свой первый полет совершил в 1989 году, в 1992 году началась его эксплуатация. Вместимость - 48-50 пассажирских мест. Крейсерская скорость - 760 км/ч. Коммерческая нагрузка - 5,5 тонны. Выпускается в Бразилии компанией Embraer. По расчетам маркетологов компании, востребованность ERJ-145 на российском рынке может составлять до 30 лайнеров в год.

Михаил ЕЛИСЕЕВ

источник: газета "Коммерсантъ-Самара"
21.10.05

МДМ ТОЛКАЕТ "ИРКУТ" ВВЫСЬ

Создание Объединенной авиационной корпорации кардинально изменит российское авиастроение. В своем последнем обзоре аналитики "МДМ-Банка" пишут, что консолидацию отрасли должен возглавить "Иркут"

Когда на прошлой неделе премьер-министр Михаил Фрадков критиковал идею Объединенной авиационной корпорации, все аналитики расценили это как негативный поворот событий для отрасли. Однако в последнем аналитическом отчете "МДМ-Банка" его авторы пишут, что рост конкурентоспособности российского авиапрома возможен только благодаря запуску новых современных моделей и за счет консолидации усилий по разработке и финансированию производства перспективных моделей в рамках единой организационной структуры. А чтобы ускорить создание ОАК, считают аналитики "МДМ-Банка", правительству необходимо более тесно взаимодействовать с крупнейшими российскими представителями отрасли.

"Иркут", ранее носивший название ИАПО, - второй по величине российский производитель военных самолетов. Компания выпускает реактивные истребители Су-30 поколения 4+, а также самолет-амфибию Бе-200. В состав корпорации входят Иркутский авиационный завод, ТАНТК им. Бериева, КБ "Иркут АвиаСТЕП", а также недавно приобретенное ОКБ им. Яковлева. По итогам 2004 года выручка компании составила 622 млн долл., чистая прибыль - 67,3 млн долл. (рост в 36 раз). "Иркут" - единственный российский представитель авиационной отрасли, чьи акции в настоящий момент торгуются на бирже. Капитализация компании составляет 615 млн долл. С начала года акции компании выросли на 27%, тем не менее заметно отставая в росте от рынка. Публикация хороших финансовых данных за 2004 год по МСФО и сделка с EADS вызвали рост интереса инвесторов к акциям компании в последнее время.

Образование ОАК, в которую, по предварительным оценкам, должны войти ведущие российские производители самолетов, станет финальным этапом консолидации российского авиапрома. Правительство считает, что российский оборонный комплекс в целом и авиастроение в частности заметно уступают по своим размерам и отчасти по конкурентоспособности ведущим мировым производителям. В 2004 г. совокупная выручка российских производителей вооружений составила порядка 7 млрд долл. против 111 млрд долл., заработанных в 2004 г. всего лишь пятью ведущими американскими компаниями. Российские оборонные компании не поднимаются выше 29-го места в мировом табеле ведущих производителей оборонной продукции. В частности, "Иркут" в 2004 г. занял лишь 76-е место среди 100 крупнейших оборонных корпораций мира, оказавшись, правда, третьим среди российских участников глобального списка. По словам начальника аналитического управления "МДМ-Банка" Кима Искияна, "по итогам 2004 года чистая рентабельность "Иркута" достигала 11%, что является очень высоким показателем как по российским, так и по мировым меркам, особенно с учетом специфики отрасли".

Выделиться среди российских предприятий "Иркуту", по мнению аналитиков "МДМ-Банка", позво-

лет хорошее позиционирование на отечественном и мировом рынках, где он является одним из ведущих и наиболее эффективных производителей реактивных многофункциональных истребителей, а также уникальной модели самолета-амфибии Бе-200. По мнению аналитиков банка, компания занимает около 12-15% мирового рынка истребителей, получая порядка 90% выручки от экспорта своей продукции. На данный момент объем продаж корпорации "Иркут" составляет около 634 млн долл., в 2006 г. компания может достичь отметки в 1 млрд долл., говорит аналитик ИК "Тройка Диалог" Гайрат Салимов. "Если учесть, что продажи во всей отрасли составляют 2,7 - 2,8 млрд долл., то "Иркут" займет треть", - считает он. А если к "Иркуту" в скором времени будет присоединена и РСК "МиГ", то объединенная компания станет одной из лидирующих в отечественном самолетостроении, оставив далеко позади компанию "Сухой", прогнозирует г-н Салимов. При этом в перспективе компания намерена выйти на рынок гражданского самолетостроения, уделяя больше внимания диверсификации бизнеса. Та же самая цель и у ОАК, считают в "МДМ-Банке": она должна разработать и запустить в производство новый тип среднемагистрального гражданского самолета, способного конкурировать не только на внутреннем, но и на мировом рынке. "Иркут" выступает с совместной разработкой модели MS-21, в создании которой участвует также КБ им. Ильюшина.

Отрасль не будет объединяться под "Иркутом", но этот процесс будет идти при активном участии компании, считает аналитик UFG Елена Сахнова. ОАК будет новой компанией, в которую вольются активы всех авиастроительных компаний страны, говорит аналитик. Менеджмент, находившийся у истоков формирования компании, сейчас возглавляет другие российские авиационные предприятия или участвует в создании ОАК. В частности, Валерий Безверхний, до последнего времени занимавший пост президента "Иркута", в 2005 г. был назначен на должность главы ОАК, тогда как бывший глава компании Алексей Федоров в сентябре 2004 г. возглавил корпорацию "МиГ", куда вслед за ним перешел и бывший вице-президент "Иркута" по корпоративным финансам Сергей Цивилев. Такое делегирование полномочий руководству "Иркута" является своего рода вотумом доверия как менеджменту, так и корпорации в целом. "Менеджмент "Иркута", который является мажоритарным акционером компании, имеет большой вес в российской авиационной отрасли и, по всей видимости, будет стоять у руля вновь создаваемой авиационной корпорации", - говорит Ким Искиян.

Впрочем, несмотря на все плюсы создания ОАК, оно несет для потенциальных участников и определенные риски. На текущей ранней стадии еще не проработаны многие вопросы образования корпорации. В частности, то, в какой пропорции будет разделен капитал будущей компании между основными российскими авиационными производителями. Для "Иркута", акции которого торгуются на фондовой бирже и распределены между частными инвесторами, этот вопрос является далеко не последним. Как считают в UFG, благодаря личности Валерия Безверхнего миноритарные акцио-

неры "Иркута" получат "не то что преференциальное положение, но, по крайней мере, их акции будут конвертированы на справедливых условиях". С этим утверждением согласна и аналитик ИГ "АТОН" Татьяна Капустина. "Другое дело, что когда это процесс начнет происходить - пока неизвестно", - добавляет она.

Для правительства "Иркут" - наиболее понятный и финансово состоятельный партнер по формированию ОАК. В настоящий момент только он, ведущий поставщик российских военных самолетов в Индию и Малайзию, имеет подписанных контрактов на общую сумму около 4 млрд долл. В скором времени компания может подписать новые контракты на сумму порядка 0,7-1,4 млрд долл. Ким Искиян говорит, что "показатель стоимости компании к размеру ее портфеля заказов - один из ключевых для оценки авиапроизводителей - у "Иркута" самый низкий среди ведущих мировых представителей отрасли. В частности, он практически в два раза ниже соответствующего среднего показателя у ведущих мировых авиапроизводителей. В свою очередь, отношение заказов к выручке - максимальное среди конкурентов. Это хорошие индикаторы того, насколько компания будет способна генерировать выручку и денежный поток в будущем". Елена Сахнова считает, что на сегодняшний день компания недооценена. "Рейтинг для этой компании выше рынка, однако для всех стал сюрпризом облигационный заем, так как до настояще-

го времени компания декларировала снижение долговой нагрузки. То есть менеджмент не выполнил свое обещание", - резюмирует г-жа Сахнова. "Разрыв между реальной и рыночной ценой составляет порядка 50%", - считает Татьяна Капустина. Потенциально акции могут расти, и они начнут расти ближе к дате конвертации акций при создании ОАК, уверена она.

Кроме того, "Иркут" единственный, кто работает на внешнем рынке с ведущими зарубежными компаниями. В августе "Иркут" подписал соглашение о намерениях, которое предусматривает приобретение до 10% акций компании корпорацией EADS. Благодаря этому сотрудничеству "Иркут" может упрочить позиции на мировой арене, заручившись поддержкой одной из ведущих глобальных авиастроительных корпораций. "Иркут" уже имеет опыт работы с EADS: компания имеет заказ на производство компонентов для самолетов Airbus. Кроме того, EADS и "Иркут" занимаются совместным продвижением Бе-200 на мировом рынке. Аналитики "МДМ-Банка" отмечают, что более тесное сотрудничество выгодно обеим сторонам. Это интеграция в мировой авиапром для "Иркута" и возможность для компании получить новые заказы. Для EADS "Иркут" - это пропуск к научно-исследовательским работам в России.

*Екатерина ЕФИМОВА
источник: газета "RBC Daily"
06.10.05*

"ИРКУТ" ВЗЛЕТЕЛ В ЦЕНЕ

Сделка по покупке европейским авиастроительным консорциумом EADS доли в 10% акций ОАО НПК "Иркута" близка к завершению: поздно вечером минувшей пятницы в Москве совет директоров "Иркута" определил цену, по которой европейцы до конца года должны выкупить долю корпорации - около \$70 млн. Первоначально речь шла о \$60 млн, однако возросшая капитализация "Иркута" позволила увеличить сумму сделки на \$10 млн.

Вчера директор по связям с общественностью ОАО "НПК Иркут" Елена Федорова сообщила "Ъ", что сделка по покупке европейским авиастроительным консорциумом EADS доли в 10% акций "Иркута" близка к завершению. Акции будут продаваться по 19,13 руб. (\$0,67) за штуку. Таким образом, 10% акций корпорации обойдутся EADS примерно в \$70 млн. Вице-президент "Иркута" по корпоративным финансам Дмитрий Елисеев подчеркнул "Ъ", что "сделка с EADS будет закрыта до конца года". Впервые о намерении получить долю акций в НПК "Иркут" концерн EADS заявил в марте прошлого года, когда корпорация проводила размещение IPO. Также в марте 2004 года концерн создал свое дочернее предприятие в России - ООО EADS. Заявка EADS на приобретение до 10% акций ОАО "НПК Иркут" была подана в правительство России в июне 2004 года.

В начале октября председатель совета директоров НПК "Иркут" Алексей Федоров сообщил, что заявка EADS рассматривается с учетом объединения "Иркута" и МиГа. В начале 2005 года правительство РФ разрешило EADS приобрести 5-10% акций "Иркута". Для этого "Иркут" выпустит допэмиссию акций в пользу EADS. А

уже 16 августа в подмосковном Жуковском в рамках международного авиакосмического салона между "Иркутом" и EADS был подписан меморандум, подтверждающий желание европейского концерна приобрести 10% акций "Иркута". Присутствовавший на подписании министр промышленности и энергетики РФ Виктор Христенко сообщил, что стоимость сделки составляет 50 млн евро (около \$60 млн). Теперь же стоимость пакета акций выросла на 11%, или \$10 млн, и составила \$70 млн.

Участники сделки объясняют удорожание ростом стоимости бумаг "Иркута" на рынке. Вчера генеральный директор ООО "EADS" Вадим Власов пояснил "Ъ", что увеличение стоимости сделки, прежде всего, связано с ростом капитализации "Иркута". По словам господина Власова, в протоколе, подписанном на МАКСе-2005, не была указана точная сумма сделки, а всего лишь подчеркнута, что цена размещения одной акции составит около \$0,6. При этом он подчеркнул, что EADS уже провел юридическую и финансовую экспертизу активов российской корпорации (due diligence - "Ъ"). "После due diligence мы уверены, что цена размещения нас полностью устраивает", - заметил Вадим Власов.

НПК "Иркут" создана в сентябре 2002 года, в ее состав входят Иркутский авиазавод, ОАО "ТАНТК им. Бериева", ЗАО "Техсервисавиа", ЗАО "БеТа-Ир" (Таганрог), ЗАО "ОКБ "Русская авионика" (Жуковский), ЗАО "Итела" (Рыбинск) и ЗАО "ИркутавиаСТЕП". В 2003 году корпорация приобрела более 75% акций ОКБ им. Яковлева. Более 50% акций корпорации напрямую принадлежат менеджменту. Принадлежащие государству 13,8% акций переданы в управление ОАО "АХК "Сухой". EADS - вторая в мире аэрокосмическая корпорация с оборотом более \$30 млрд (2003 год). Входящие в

состав корпорации предприятия выпускают самолеты Airbus, вертолеты Eurocopter, боевые управляемые ракеты. Выручка в 2004 году составила 31,8 млрд евро.

Эксперты считают, что \$70 млн - приемлемая цена для 10% акций. Так, по мнению аналитика БКС Вячеслава Жабина, "время покупки по дешевке отходит, крупным компаниям сейчас вполне резонно затребовать адекватные деньги". "Конечно, эта цена несколько завышена, из-за премии за пакет, но в целом такая стоимость пакета реальна", - отметил Вячеслав Жабин.

Аналитик "ИнтексГрупп" Евгений Иванов считает, что первоочередной задачей для "Иркута" должна стать реструктуризация долга, превышающего \$400 млн. Он

считает, что завершение сделки вряд ли окажет значительное влияние на капитализацию "Иркута". "В текущих ценах она уже учтена, - отметил аналитик, - но в долгосрочной перспективе вхождение в состав акционеров НПК такого игрока, как EADS, способно значительно увеличить интерес инвесторов к компании". В то же время аналитик ИК "Атон" Алексей Языков отметил, что в перспективе EADS может увеличить свою долю в капитале "Иркута" до 25%.

Константин ПАРФЕНЕНОК
источник: газета "Коммерсантъ-Иркутск"
18.10.05

RRJ УЛЕТАЕТ ИЗ БЮДЖЕТА

Как стало известно "Ъ", Счетная палата РФ заинтересовалась расходованием бюджетных средств на проект по созданию самолета Russian Regional Jet (RRJ), реализуемый сейчас госхолдингом "Сухой", и попросила Роспром предоставить подробную информацию о финансировании проекта. Выяснение отношений между Счетной палатой и Роспромом может заморозить планируемое в 2006 году выделение на RRJ 3,6 млрд. руб. госсредств.

Аудитор Счетной палаты Михаил Бесхмельницын обратился с письмом к руководителю Роспрома Борису Алешину в конце сентября. В рамках подготовки аналитической записки о мерах по поддержке отечественных предприятий и организаций оборонно-промышленного комплекса (подготовку документа палата планирует завершить до конца года) аудитор попросил Бориса Алешина направить информацию об общей сумме денежных средств на создание RRJ и подготовку его производства, данные о фактически выполненных по проекту работах, сведения об источниках и объемах внебюджетного финансирования RRJ, а также об объемах финансирования работ по проекту MC-21 (ближнесреднемагистральный самолет, разрабатываемый ОКБ имени Яковлева) и распределении госсубсидий в размере 1,2 млрд. руб., предусмотренных проектом бюджета 2006 года по ФЦП "Развитие гражданской авиатехники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года".

"При проведении Росавиакосмосом (этот орган был упразднен в ходе административной реформы. - "Ъ") конкурса на создание среднемагистрального самолета победителем признан проект RRJ, так как предполагалось, что работы по указанному проекту будут выполнены без привлечения средств федерального бюджета", - отмечается в письме. Однако господин Бесхмельницын, ссылаясь на слова господина Алешина, указывает, что в 2006 году на программу RRJ, включая создание двигателя, планируется выделение 3,6 млрд. руб., а общая сумма госфинансирования составит 8,6 млрд. руб. "При этом, по имеющимся у Счетной палаты РФ сведениям, господдержка Ту-334 и Ан-148 (самолеты схожей типоразмерности. - "Ъ") не предусматривается", - говорится в письме.

Проект RRJ запущен в 2001 году. Его при консультационной поддержке компании Boeing ведет ЗАО "Гражданские самолеты Сухого", дочерняя компания госхолдинга "Сухой", специализирующегося на производстве и продажах военной авиатехники. Общая стоимость проекта - \$750-770 млн., еще примерно в такую же сумму обойдется разработка НПО "Сатурн" и компанией Snecma (Франция) двигателя SaM146. Первые серийные образцы должны появиться в 2007-2008 годах.

"Обязанность аудитора - сомневаться в целесообразности расходования госсредств, - заявил "Ъ" Михаил Бесхмельницын. - Поэтому мы и потребовали аргументации уже принятых решений и того, что будет реализовано". Аудитор уточнил, что, если СП не устроит ответы Роспрома, будет проведено "полномасштабное контрольное мероприятие" по проверке распределения средств на авиапром.

Борис Алешин, в свою очередь, заявил "Ъ", что ответ Счетной палате будет готов на следующей неделе. По его словам, при проведении конкурса, выигранного "Сухим", речь шла скорее об ограничении госфинансирования, но не полном его отсутствии. "Сейчас речь идет в основном о финансировании научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ проекта RRJ. Ту-334 и Ан-148 не финансируются только потому, что они эти стадии уже прошли", - пояснил чиновник. При этом он не исключил, что оба эти самолета смогут рассчитывать на господдержку в части лизинговых программ, но "при наличии твердых контрактов" с перевозчиками.

В ГСС официально комментировать претензии Счетной палаты отказались. Однако источник "Ъ" в компании заметил, что пока на RRJ госсредства и не тратились. Госгарантии под банковские кредиты в размере 2,7 млрд. руб., предусмотренные в бюджете этого года, еще не освоены, а основной объем кредитных денег со стороны госбанков планируется только в следующем году. Отметим, что если выяснение отношений между СП и Роспромом затянется, ГСС рискует не получить и 3,6 млрд. руб., которые, согласно первоначальному плану, компания должна была получить из бюджета 2006 года.

Сергей РЫЖКИН
источник: газета "Коммерсантъ"
20.10.05

ЛОББИРУЯ ЗАПАДНЫХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

В статье Сергея Старикова (ежедневная аналитическая газета "RBC Daily" за 29.08.2005 г.) сделана попытка определения причин убытков, понесенных российскими авиакомпаниями в первом полугодии 2005 г. По мнению автора, самолеты российского производства расходуют неоправданно много топлива (в расчете на одно пассажирское кресло при перевозке на заданное расстояние), а это, естественно, при нынешних высоких ценах на авиационный керосин – и есть одна из основных причин убытков отечественных компаний-перевозчиков.

В обоснование своего мнения автор цитирует г-на Норманда (директора департамента по экономике ООО "Эйр Юнион"): "Если сравнить топливные расходы в расчете на одно пассажирское кресло в Boeing 767 и Ил-96-300, то разница составит 25-30% в пользу первого". Далее С. Стариков приводит объяснение причин "большого потребления топлива" самолетами российского производства, данное экспертом Центра по изучению проблем разоружения г-ном Кенжетаевым. Оно сводится к утверждению о том, что двигатели российского и российско-украинского производства значительно уступают по топливной экономичности двигателям западного производства.

Однако оставим на совести автора "RBC Daily" и цитируемых им экспертов утверждения о "низкой" топливной эффективности самолетов российского производства. Просто рассмотрим выполненное специалистами сравнение двигателей российского и российско-украинского производства с двигателями западного производства по тем параметрам, которые наиболее сильно влияют на топливную эффективность самолета. Как известно, критерием топливной экономичности двухконтурных турбореактивных двигателей (ТРДД), установленных на упомянутых в статье самолетах Boeing 767, Ил-96-300 и Ту-334, является удельный расход топлива, который равен расходу топлива за 1 час работы двигателя, деленному на его тягу, и измеряется в кг/кг.час.

Сравнение ТРДД по топливной экономичности корректно только в одном случае: если сравниваются удельные расходы топлива двигателей близкой размерности (по тяге на взлетном режиме), работающих на одинаковых режимах, при одинаковых скорости и высоте полета.

Для двигателей коммерческих (пассажирских) самолетов наиболее показательным сравнением удельных расходов топлива при их работе на крейсерском режиме, в крейсерских (оптимальных для данного типа самолета) условиях полета. Кроме удельного расхода топлива, на топливную эффективность самолета влияет также масса двигателя.

Сравнение двигателей российского производства, установленных на упоминаемых в статье С. Старикова самолетах Ил-96-300 (ТРДД ПС-90А) и Ту-334 (ТРДД Д-436Т1), с зарубежными двигателями

близкой размерности выполнено на основе данных, взятых из общедоступных источников (рекламных проспектов фирм-изготовителей, справочников Janes Aero-Engines, российских и зарубежных журналов). И что же показывает сравнение ТРДД ПС-90А (изготовители - ОАО "Авиадвигатель" и ОАО "Пермский моторный завод", тяга на взлетном режиме - 16000 кг, на крейсерском - 3500 кг) с одним из наиболее экономичных зарубежных ТРДД - английским двигателем RB211-535E4/E4B (изготовитель - фирма Rolls-Royce, тяга на взлетном режиме - 17800 кг, на крейсерском - 3850 кг)? А вот что: удельный расход топлива (в крейсерских условиях полета, на крейсерском режиме работы) и сухая масса ТРДД ПС-90А (0,595 кг/кг. час и 2950 кг соответственно) существенно меньше, чем у ТРДД RB211-535E4/E4B (0,620 кг/кг. час и 3295 кг соответственно). А при сравнении ТРДД Д-436Т1 (изготавливается в кооперации несколькими российскими и украинскими предприятиями, тяга на взлетном режиме - 7570 кг) с одним из самых новых европейских ТРДД - германо-английским двигателем BR710-48 (изготовитель - совместное предприятие, созданное фирмами BMW и Rolls-Royce, тяга на взлетном режиме - 6980 кг) видно, что удельный расход топлива (в крейсерских условиях полета, при одинаковой с BR710-48 тяге, равной 1588 кг) ТРДД Д-436Т1 (0,634 кг/кг. час) меньше, чем у ТРДД BR710-48 (0,64 кг/кг. час). Сухая масса ТРДД Д-436Т1 (1450 кг) значительно меньше, чем у ТРДД BR710-48 (1818 кг).

Еще один пример. Сравнение двигателя Д-436Т1 с двигателем SaM 146 (разрабатывается Power Jet - совместным предприятием, созданным французской компанией Snecma и российским НПО "Сатурн") показывает, что при близких значениях тяги на взлетном режиме (7345 кг у Д-436Т1 и 6990 кг у SaM 146) они имеют практически одинаковый удельный расход топлива на крейсерском режиме (0,634 кг/кг. час у Д-436Т1 и 0,629 кг/кг. час у SaM 146). Но при этом двигатель Д-436Т1 (и его модификации) изготавливается серийно, сертифицирован и устанавливается на самолеты Ту-334, Бе-200, а двигатель SaM 146 существует только "на бумаге" (или "виртуально" в компьютерах Power Jet). Таким образом, ТРДД российского и российско-украинского производства ПС-90А и Д-436Т1 (каждый в своем классе тяги) по удельному расходу топлива и сухой массе (то есть по тем параметрам, которые наиболее сильно влияют на топливную эффективность самолета) даже несколько лучше серийно изготавливаемых западных ТРДД. Причем, еще раз отметим, ТРДД Д-436Т1 (сертифицированный и серийно изготавливаемый) по указанным выше параметрам практически не уступает разрабатываемому (с участием зарубежных фирм) ТРДД SaM 146.

Вероятно зная, что правильно выполненное сравнение будет не в пользу ТРДД западного производства, г-н Кенжетаев сознательно вводит в заблуждение читателей "RBC Daily" тем, что для ТРДД западного производства приводит удельный расход топлива

на взлетном режиме, в земных статических условиях (0,3:0,4 кг/кг.час), а для ТРДД российского и российско-украинского производства на крейсерском режиме, в крейсерских условиях полета (0,6:0,63 кг/кг.час). То есть этот эксперт, как говорят в народе, "сравнивает красное с длинным". Такой подход к анализу проблемы может быть объяснен только установкой любым способом доказать превосходство двигателей западного производства над двигателями российского и российско-украинского производства.

Да и в целом общая направленность статьи С. Старикова и ее тональность дают все основания прийти к выводу: цель этой публикации - создать мнение о неконкурентоспособности российских авиадвигателестроительных предприятий.

*Александр БАКЛАНОВ
источник: газета "Военно-промышленный
курьер" 05.10.05*

НЕПРОСТОЙ ИНТЕРЕС

Скупка акций Уральского завода гражданской авиации (УЗГА) продолжается. Причем, если еще совсем недавно, в сентябре, неизвестные предлагали за одну акцию этого авиаремонтного завода 350 тыс. руб, то, начиная с минувших выходных, уже по 500 тыс. руб.

Таинственный микроавтобус "Газель", с наклеенным на его стеклах объявлением, "дежурит" у заводоуправления с утра и до вечера каждый день. Молодые и крепкие ребята из этой "Газели" представляются отказываются, заявляя, что "представляют людей, у которых есть деньги". Точных данных о том, сколько акций работниками завода уже проданы, к сожалению, у нас нет, - сообщил помощник коммерческого директора УЗГА Александр Плотников, - Деньги, конечно, предлагаются несусветные... у меня у самого есть акция, но я её не продал".

Краткая справка: ОАО "УЗГА" является правопреемником завода 404 Гражданской авиации и работает более 65 лет, основное направление деятельности - ремонт авиационных двигателей ТВ2-117А/АГ, ТВ3-117 (всех модификаций), главных редукторов ВР-8А, ВР-14, ВР-24. Свою ремонтную деятельность завод осуществляет на собственных производственно-технических базах. Капитальный ремонт авиатехники производится в полном объеме. Выручка УЗГА в 2004 году составила \$51,8 млн, чистая прибыль - более \$1 млн. Около 59% акций УЗГА контролируется менеджментом, еще 41,96% распределены среди трудового коллектива.

Скупке акций Уральского завода гражданской авиации предшествовала крупномасштабная PR-кампания. В сентябре в СМИ появилась информация о том, что на УЗГА при ремонте самолетов и вертолетов используется контрафактная продукция, и это привело к нескольким авиакатастрофам. Скандальные сообщения привели к тому, что на заводе начались проверки свердловской транспортной прокуратуры, а гендиректор предприятия заявил, что под угрозой срыва оказались несколько крупных контрактов.

Вообще, на фоне все возрастающего внимания российского правительства к авиапромышленности, PR-атака на УЗГА выглядела весьма эффектно. Губернатор Свердловской области Эдуард Россель даже отдал поручение "соответствующим структурам" выяснить "заказчика" этих скандальных сообщений. "

Я не знаю, делает ли это компания "Ренова" или нет. Сейчас идет расследование и предполагается, что это действительно "Ренова". Я поручил соответствующим службам заняться этим вопросом. Завод хорошо работает, и мы будем следить за происходящим, чтобы не допустить развала предприятия", - заявил на пресс-конференции Эдуард Россель, комментируя развернувшуюся скупку акций УЗГА. Добавим, что информация о выпуске заводом контрафактной продукции не подтвердилась. В возбуждении уголовного дела было отказано, - сообщил Накануне.RU старший помощник прокурора Свердловской области по связям с общественностью Виктор Яксон.

В то же время руководство самого завода своих "захватчиков" до сих пор внятно не обозначает, ссылаясь на предположение, публично озвученное губернатором. Среди независимых наблюдателей, заметим, такая версия также не исключается, учитывая хотя бы возможности УЗГА как авиаремонтной базы и удачное расположение принадлежащих заводу земельных и производственных площадей - по соседству с международным аэропортом "Кольцово" (45,26% акций которого владеет компания "Кольцово-Инвест", подконтрольная структурам "Реновы"). "- Факты, говорящие в пользу этой версии, общеизвестны: заявление Росселя о том, что скупку ведет "Ренова", заявление Вексельберга о том, что ему интересен авиастроительный бизнес, расположение одного из производственных корпусов УЗГА недалеко от аэропорта "Кольцово", - отмечает в интервью Накануне.RU руководитель отдела M&A инвестиционного банка "ФИНАМ" Михаил Кузнецов. А аналитик "Банка Москвы" Дмитрий Скворцов в интервью Накануне.RU напомнил, что "Ренова" таким вот "частным методом" в 2003 году скупала акции Верхнесалдинского титанового комбината.

Добавим, что совсем недавно представитель "Реновы" Андрей Шторх признался журналистам, что "Ренова", будучи акционером корпорации "ВСМПО-Ависма", видела ее будущее в интеграции с отечественным авиапромом.

Тем временем накануне в Екатеринбурге состоялась пресс-конференция с участием главы Правления АНО "Институт корпоративного развития", члена Наблюдательного комитета Группы компаний "РЕНОВА" Александра Зарубина. Он категорически опроверг информацию о причастности "Реновы" к скупке акций Уральского завода гражданской авиа-

ции: "В ряде СМИ можно было прочесть такое выражение: какому СМИ "Ренова" "заказала" этот завод? - припомнил он, - Нет, здесь пиар явно представлен определенными технологами, которые, к сожалению, используют чужой брэндинг для достижения своей цели. Мы не интересуемся этим заводом. Официально заявляю, Группа компаний "Ренова", все ее партнеры, не имеют к этому отношения. Готов нести ответственность за сказанные мною слова". Он подчеркнул, что у "Реновы" "нет принятых решений или проектов в области авиастроения, ремонтных работ, обслуживания самолетов или вертолетов". Здесь, правда, стоит напомнить, что в свое время представители родственной "Ренове" структуры также со всей ответственностью заявляли, что титановая промышленность не входит в сферу их интересов. И, когда началась масштабная скупка акций ВСМПО и Ависмы, слухи о причастности решительно опровергались... Как выяснилось спустя четыре месяца, "захватчиком" была именно "Ренова", компания, управляющая активами Виктора Вексельберга.

Комментируя ситуацию вокруг УЗГА, Александр Зарубин особо акцентировал внимание на том, что г-н Вексельберг, говоря о планах, имел в виду не авиастроение, а кооперирование бизнеса "СУАЛа" и "ВСМПО-Ависмы" в качестве основных поставщиков продукции для отечественного авиастроения. "У нас есть такие планы и в России, и на Украине [на Украине "Ренова" владеет 70% акций ЗАО "Титано-апатитовая компания", - прим.ред]. Но что касается присутствия в группе активов, занимающихся непосредственно авиастроением - сборкой самолетов - мы пока этот вопрос не решили. Сказать честно, мы не готовы к этому", - заверил он.

Кстати говоря, независимые эксперты рынка недоумевают, как "Ренова", лишившись доли в "ВСМПО-Ависме", продолжает строить амбициозные планы по созданию некоего титаново-алюминиевого холдинга. Ведь даже если "Ренове" удастся-таки вернуть свой 13-процентный пакет акций в титановой корпорации, шансов по объединению активов от этого не прибавится. "С "СУАЛом" "ВСМПО-Ависму", конечно, можно будет объединить, но только если "Ренова" получит 60% акций этой титановой корпорации", - отмечает аналитик "Банка Москвы" Дмитрий Скворцов. К тому же, продолжает он, российскому авиастроению отнюдь не грозят проблемы с поставками продукции "ВСМПО-Ависмы", в общем-то и смысла особого в объединении титанового комбината с какими бы то ни было активами нет. "Вексельберг заявлял, что ВСМПО может поставлять больше продукции отечественному авиапрому, поскольку потребности страны в титане возрастут с созданием, по инициативе российского правительства, Объединенного авиастроительного холдинга. Но на самом деле, производственные мощности ВСМПО загружены сегодня менее чем на 50% и, если спрос со стороны российских авиастроительных заводов возрастет, ВСМПО сможет нарастить производство и поставлять титан как для Boeing и Airbus, так и на внутренний рынок. Проблемы нет, - подчеркивает Дмитрий Скворцов. - Будут заказы в России - ВСМПО увеличит производство".

Но вот что еще примечательно. Александр Зарубин, будучи в Екатеринбурге и рассказывая о планах Группы, заявил, что "Ренова" готова построить титано-

алюминиевый холдинг на принципах государственно-частного (!) партнерства: "Что касается ВСМПО, как возможного базиса для создания некоего холдинга, вы знаете, что г-н Тетюхин [совладелец и генеральный директор Корпорации "ВСМПО-Ависма", - прим.ред] предлагал участие государства. Это [титан] все же достаточно стратегический продукт, мы поддерживаем такую идею, ведем консультации на эту тему с Минпромом и областным правительством в том числе. У нас есть активы, которые могут также участвовать в этом холдинге - мы не претендуем на доминанту, нас устроило бы партнерство с государством и другими корпорациями". Любопытно, что на самом деле первой реакцией на предложение г-на Тетюхина (высказанное, кстати, во время обострения отношений со своим компаньоном г-ном Брештом и миноритарным акционером - "Реновой") было непонимание и откровенное негодование со стороны его партнеров. По мнению экспертов, заявление Тетюхина о том, что он выступает за вхождение государства в капитал "ВСМПО-Ависмы" было не более, чем неким устрашением своих партнеров и говорило, скорее, о серьезных разногласиях относительно будущего титановой корпорации.

Сегодня "Ренова", пересмотрев, по всей видимости, некие жизненные ценности, не только зовет государство в партнеры, но и амбициозно заглядывает за горизонт. "Что греха таить, - признался Александр Зарубин, - в дальнейшем мы видим межнациональный холдинг российско-украинских активов, что позволит двум странам сохранить эту отрасль [титановую промышленность] и получить, если не доминанту на международном рынке, то позицию, с которой можно развиваться. Иначе и там, и там это все погибнет", - убежден он. Очень интересный, учитывая современные политико-экономические российские тенденции, подход, согласитесь. Который, кстати, крепко бьет по репутации Тетюхина, как не слишком ответственно заявлявшего некогда - мол, государство, я же готов с тобой поделиться. И забывшего, по крайней мере, пока о собственном высказывании. Правда, есть нюанс. В сентябре Березники (там расположена "Ависма") посетил с совершенно почти закрытым для прессы визитом российский премьер Михаил Фрадков. Зачем? Пока ответа нет, но встречал и сопровождал премьера по заводу именно Тетюхин.

"Ренова", напомним, уже владеет на Украине титано-апатитовой компанией, получившей в 2003 году лицензию на разработку Федоровского титано-апатитового месторождения, в планах - строительство комбината по выпуску титаномагнетитового, апатитового и ильменитового концентратов (последний необходим для производства титановой губки - сырья для производства титановых слитков и проката). И, несмотря на значительные политические риски, "Ренова" готова инвестировать в создание на Украине титановой вертикально-интегрированной компании, объединяющей в себе добычу, производство и сбыт продукции.

Определенный смысл в этом, конечно же, есть, хотя бы потому, что российский титановый гигант "ВСМПО-Ависма" до сих пор не имеет собственной сырьевой базы. Так исторически сложилось, что в титановой промышленности СССР была выстроена сложная схема кооперативных поставок: добыча и обогащение титан-циркониевых песков были полно-

стью сосредоточены на Украине - сырьем обеспечивалось производство титановой губки на трех титано-магниевого комбинатах СССР – Запорожском (Украина), Березниковском ("Ависма", Россия) и Усть-Каме-ногорском (Казахстан); производство титановых слитков и проката было сосредоточено в России на Верх-несалдинском МПО.

Сегодня 90% потребностей "Ависмы" в ильмени-товом концентрате по-прежнему закрывает украинский Вольногорский ГМК, еще один вид сырья (-рутил) на комбинат поставляет украинский Иршанский ГОК. В свою очередь, у "ВСМПО-Ависма", хорошая контрактная база. "ВСМПО-Ависма" обеспечивает около 30% мирового производства губчатого титана и 20-25% титановых полуфабрикатов, экспортирует свою продукцию в 39 стран мира, является основным поставщиком титана для Airbus (70% потребности) и поставщиком номер два для Boeing (17% потребности).

Однако главным препятствием для создания титанового холдинга является утрата "Реновой" своей доли в "ВСМПО-Ависме" и конфликт с ее основными акционерами. "С учетом выхода "Реновы" из ВСМПО, предпосылки для создания холдинга отсутствуют", – считает руководитель отдела М&А инвестиционного банка "ФИНАМ" Михаил Кузнецов. "Ренова" не является акционером ВСМПО, объединить ВСМПО с "СУАЛом", например, она никак не сможет. Сейчас отношения "Реновы" с собственниками "ВСМПО-Ависма" – это, скорее, корпоративный шантаж, в лучшем случае, можно получить некие откупные, но никак не пакет акций", – убежден его коллега Владислав Кочетков. При этом Михаил Кузнецов отмечает, что "УЗГА - не та база, на которой можно строить холдинг. А "Кольцово" имеет лишь косвенное отношение к авиастроению".

Впрочем, "Ренова", как известно, не теряет надежд повернуть "русскую рулетку" вспять и вернуться в состав акционеров "ВСМПО-Ависма", затем - усилить позиции, предприняв еще одну попытку выкупить у своих партнеров 60% акций этой титановой корпорации, о чем мы уже писали.

НЕПРОСТОЙ ИНТЕРЕС

Что же касается Уральского завода гражданской авиации, несмотря на решительные заявления "Реновы" о своей непричастности к скупке акций этого завода, у участников рынка нет уверенности в том, что "захватчиком" не окажется структура, близкая г-ну Вексельбергу. Как это было в случае с "ВСМПО-Ависмой". Возможно, авиаремонтный завод, действительно, не вписывается в идею создания титанового холдинга. Возможно, пока не вписывается, но может оказаться весьма перспективным, учитывая усилия государства по реанимации авиастроительной отрасли в стране.

Аналитики сомневаются, что "Ренова" будет участвовать в Объединенной авиастроительной корпорации, поскольку контроль будет оставлен за государством (разве что стать миноритарным акционером, если захочет), однако может попытаться зайти в отрасль другим путем. Ведь авиационный бизнес может быть интересен и в его различных составляющих – это и авиаремонтный комплекс, и аэропортовый, в том числе и авиаперевозки.

Среди слухмейкеров, кстати, совсем недавно озвучивалась версия о том, что информационный натиск на страницах отдельных СМИ против "Уральских авиалиний" (базовой авиакомпании аэропорта "Кольцово") может быть выгоден именно структурам "Реновы". Якобы в ее планах есть намерение выкупить основной пакет акций этого авиаперевозчика.

В последнее время "Уральские авиалинии", заметим, находится не в самом лучшем положении. Новое руководство аэропорта "Кольцово" с его высоким бизнес-потенциалом уже дало понять, что появление новых авиакомпаний в регионе только приветствуется. "Со всеми компаниями, которые летают, у нас очень хорошие взаимоотношения, – высказался недавно журналистам исполнительный директор АНК "Институт корпоративного развития" Василий Вербин, – Но мы все-таки занимаемся аэропортовым бизнесом, поэтому стремимся к тому, чтобы к нам летало максимально большое число авиакомпаний". Так что, "Ренова", похоже, не намерена создавать "Уральским авиалиниям" особых преференций.

Эксперты, правда, покупку "Уральских авиалиний" "Реновой" считают маловероятной. "Уральские авиалинии", действительно, могут быть скоро выставлены на продажу, но, скорее всего, компанию купят тот же "ЮТэйр" или "Сибирь". Есть такая информация на рынке", – говорит в интервью Накануне.RU аналитик ИК "ФИНАМ" Владислав Кочетков. "Почему "Ренова" не может одновременно владеть аэропортом "Кольцово" и "Уральскими авиалиниями"? Тут все достаточно просто, – объясняет эксперт, – сейчас осуществляется реформа авиационной отрасли, и одна и та же компания не может быть оператором аэропорта и хозяином авиакомпании, которая этот аэропорт использует. "Красэйр" пытается поступить по-своему, конечно, там просто два брата Абрамовича – один будет хозяином аэропорта, другой – авиакомпания, – отмечает он. – Но завладеть "Уральскими авиалиниями" и одновременно "Кольцово" им будет достаточно сложно". По мнению Владислава Кочеткова, скорее всего, для "Реновы" сейчас наиболее интересна другая схема развития компании – околоавиационный девелопмент – развитие аэропорта и окружающей его территории, но о создании авиационного холдинга речи идти не может.

О том, что до конца года планируется разделить крупные авиапредприятия на авиационный и аэропортовый бизнес недавно заявил глава Минтранса РФ Игорь Левитин, мотивировав эту меру тем, что "мы хотим понимать, какие авиакомпании способны будут существовать самостоятельно, без аэропортов, чтобы конкурировать и быть заказчиком авиационной техники". На деле, впрочем, может оказаться и так, что формально авиакомпанией будет владеть одна фирма, аэропортом – другая, авиаремонтным заводом – третья, но все они будут подконтрольны одним и тем же лицам.

Поэтому, все же возьмем смелость не совсем согласиться с мнением рыночных аналитиков. У "Реновы", надо думать, все же непростые дальновидные интересы...

Оксана КОРОТКОВА
источник: газета "Накануне"
20.10.05

РАСКОЛ ИНВЕСТФОНДА

На прошлой неделе стало известно, что глава Минпромэнерго Виктор Христенко намерен пристроить деньги инвестиционного фонда в авиапром. Причем не на «прорывные» технологии и перспективные программы. Министр хочет реанимировать программу строительства самолетов Ан-124 «Руслан», лоббируемую грузовой авиакомпанией «Волга-Днепр».

Ан-124 «Руслан» не имеет аналогов в мире. Самолет предназначен для перевозки негабаритных грузов диаметром 6,5 м и весом до 150 тонн. Но его серийное производство было остановлено в 1992 году. Ульяновской компании «Авиастар-СП», где лайнеры собирались еще с 1970-х годов, не хватало тогда средств даже на оплату электричества. Мало кто предполагал, что уже через несколько лет рынок негабаритных грузов станет наиболее успешным сегментом грузовых авиаперевозок в мире, его ежегодный объем оценивается в сотни миллионов долларов. Даже спустя 14 лет после остановки производства российский самолет превосходит по многим параметрам зарубежные аналоги. Например, американский С-5В («Гэлакси») уступает ему в грузоподъемности и практически не участвует в коммерческих перевозках.

«РУСЛАН» ИДЕТ НА ТАРАН

Восстановить производство «Русланов» уже пытались 3 года назад. Правда, «Волга-Днепр» хотела это сделать за счет бюджета минобороны США. Речь шла о поставках 80 самолетов общей стоимостью около \$4 млрд. Контракт заключить не удалось по политическим соображениям. Весной этого года к проекту подключилась Украина. Решение о возобновлении производства Ан-124 «Волга-Днепр», «Авиастар» и АНТК им. Антонова приняли еще летом этого года, создав управляющую компанию для данного проекта. Компании заручились финансовой поддержкой Внешторгбанка, Сбербанка и финансовой корпорации IFC. В рамках международного авиасалона МАКС-2005 велись переговоры с НАТО о лизинге шести самолетов «Руслан», а в перспективе – о поставках 10 – 15 новых судов. Восстановив производство, Россия и Украина смогут монополизировать растущий рынок негабаритных грузов с годовыми объемами от \$5 млрд.

Чуть позже бизнес-план был представлен в правительство. В итоге Христенко включил проект в список претендентов на инвестфонд. Программа рассчитана на 20 лет, а общий объем инвестиций – до \$450 млрд. «К 2020 году потребность в самолетах такого типа составит около 80 штук. При этом каждый год спрос будет увеличиваться на 15 – 20%. Чтобы закрыть потребности рынка, уже сейчас в год должно выпускаться не менее двух самолетов «Руслан», – считает ведущий эксперт Научно-исследовательского института экономики авиационной промышленности Олег Пантелеев.

Шансы на получение финансирования строительства «Русланов» из инвестфонда достаточно велики.

Это один из наименее рискованных проектов. По существующим оценкам, первые самолеты могут попасть в коммерческую эксплуатацию, а значит, начнут приносить деньги уже через пять лет после старта программы. Кроме того, «самолеты этого типа создавались для армейских целей, а нынешний парк военной авиации устареваает», – говорит Олег Пантелеев. Риск уменьшился и после того, как акционерам авиакомпании «Волга-Днепр» удалось урегулировать корпоративный конфликт, тянувшийся с весны этого года. «Каскол» решил продать 48,9% своих акций, но договориться о параметрах сделки с менеджментом «Волга-Днепра» не удалось. Эти проблемы едва не стоили кресла председателю совета директоров «Волга-Днепр» Алексею Исайкину, на отставке которого настаивали представители «Каскола». Теперь скандал позади. На прошлой неделе стороны договорились о продаже Международной финансовой корпорации (IFC) 5,6% акций. Теперь ни одна сторона не сможет получить контрольный пакет, а новый иностранный акционер увеличивает шансы компании на реализацию своего проекта.

Олег Пантелеев уверен, что проект можно реализовать без помощи государства, «хотя, безусловно, это будет сложнее, финансовые риски станут больше, а сроки реализации затянутся. Ни для кого не секрет, что если государство проект поддерживает, частные кредиторы с более низкими ставками кредитуют компанию».

Других проектов в авиационной сфере, которые могли бы претендовать на средства инвестфонда, аналитики не видят. «Насколько мне известно, в авиационной и оборонной отрасли нет таких программ, под которые бы люди просили денег», – говорит аналитик ИГ «Атон» Татьяна Капустина.

ДЕРИПАСКА МОЖЕТ СПРАВИТЬСЯ САМ

Конкурировать «Руслану» придется с «Русалом» Олега Дерипаски. Он уже успел заручиться поддержкой главы Минэкономразвития Германа Грефа и Владимира Путина. Его проект – достройка инфраструктуры вокруг Богучанской ГЭС, строительство которой началось еще в 1980 году. Проект будет включать в себя также строительство автомобильной и железной дорог, предприятий по переработке леса, алюминиевого завода и других объектов.

В его реализации заинтересованы несколько сторон: Анатолий Чубайс, Олег Дерипаска, а также другие инвесторы, в том числе и РЖД. «Затягивание сроков – вопрос политический», – считает аналитик ИК «Проспект» Алексей Соловьев. В начале июля РАО «ЕЭС России» и «Русал» уже договорились достраивать Богучанскую ГЭС и алюминиевый завод на паритетных началах. Инвестиции оценивали примерно в \$3 млрд. В начале октября правительство согласилось выделить из бюджета следующего года дополнительно около \$1 млрд.

Опрошенные «Ко» аналитики уверены, что этой помощи государства вполне достаточно, чтобы

достроить ГЭС. «Безусловно, станция нуждается в финансировании, — отмечает Алексей Соловьев. — Но не скажу, что у РАО нет на это денег. Просто у них есть другие проекты». Согласен с этим и аналитик ИГ «Атон» Дмитрий Скрябин, который считает, что в энергетике не стоит вмешивать такие источники финансирования, как инвестфонд, а лучше использовать рыночные механизмы. «Поскольку РАО «ЕЭС» покупает активы за рубежом, то и здесь могли бы справиться», — резюмирует Скрябин. Если уж вкладывать государственные деньги в энергетике, то стоит обратить внимание на активы, которые останутся в собственности государства, считают эксперты.

КАЖДОМУ ПО КУСКУ

В списках претендентов могут оказаться и фактически государственные программы. Как стало известно «Ко», средства инвестфонда могут пойти на модернизацию ТЭЦ московского завода ЗИЛ. По словам председателя Комитета Госдумы по экономполитике Валерия Драганова, этот проект обеспечит 150 000 рабочих мест в малом бизнесе в рамках, например, проекта технопарк «Нагатино». Кроме того, ТЭЦ обеспечит энергией девять ближайших районов Москвы с развитой инфраструктурой и промышленностью и поможет создать на ЗИЛе новые производства.

Модернизация ТЭЦ за счет инвестиционного фонда, по мнению аналитиков, выгодна не только основному акционеру завода — московскому правительству (ему принадлежит 90% акций). Продвигать проект могут сразу несколько российских и зарубежных компаний, занятых в сфере модернизации энергетического оборудования. «Существует целый сегмент рынка, который занимается модернизацией энергетического оборудования, — полагает Дмитрий Скрябин, — в частности, «Силовые машины».

Официальная подача заявок на получение финансирования еще не началась. Но поучаствовать в дележе такого лакомого куса захотят многие компании. Не исключено, что на финансирование из инвестиционного фонда будут претендовать проекты строительства платных дорог, реализуемые Минтрансом,

или железнодорожные стройки. Аналитик «Тройки-Диалог» Александр Котиков считает, что «надо разделять проекты на те, которые можно профинансировать, привлекая частных инвесторов, и те, которые действительно нуждаются в помощи государства. Например, строительство трасс, соединяющих Сибирь с европейской территорией России, менее инвестиционно привлекательно, чем строительство той же магистрали «Москва — Санкт-Петербург».

«Механизм использования средств инвестфонда сейчас находится в стадии согласования», — говорит замглавы Минэкономразвития Виталий Савельев, и до конца октября чиновники обещают утвердить правила игры, то есть назвать условия, которым должны соответствовать частные инвестиционные проекты. Однако уже сейчас аналитики опасаются, что средства будут распылены на несколько программ, что не позволит реализовать ни одну из них.

КТО ЕЩЕ ПРЕТЕНДУЕТ НА СРЕДСТВА ИНВЕСТИЦИОННОГО ФОНДА

На государственное финансирование «положила глаз» и губернатор северной столицы Валентина Матвиенко. Она распорядилась направить заявку с просьбой софинансировать проект строительства Орловского автомобильного тоннеля. Также была озвучена идея участия инвестиционного фонда в строительстве Западного скоростного диаметра (ЗСД) в Петербурге. Эта магистраль должна стать одной из первых крупных платных автомобильных дорог. В списке идей для Инвестиционного фонда также значатся реконструкция взлетной полосы в принадлежащем государству екатеринбургском аэропорту «Кольцово» (инициатива Минтранса), развитие дорог в Бурятии, социальные объекты в Краснодарском крае и даже строительство «большого Сити» и Олимпийской деревни в Москве.

Анна БАЖИНА
источник: журнал «Компания»
24.10.05

АЛЕШИН РЕШИЛ ПОКОПАТЬСЯ В МОТОРАХ

Глава Роспрома намерен сделать НПО «Сатурн» головным центром объединенной корпорации по производству авиадвигателей.

Правительство, следуя своей идеологии объединения машиностроительных активов в крупные холдинги, стало задумываться о создании корпорации по производству авиадвигателей. Как заявил в середине октября руководитель Федерального агентства по промышленности Борис Алешин, Роспром готовит документы о создании двигателестроительного холдинга, центром которого может стать НПО «Сатурн». На рыбинском предприятии идеей чиновников довольны, но другие производители авиадвигателей

говорят о ней настороженно: некоторые из них уже создали на своей базе вертикально интегрированные холдинги. При этом, как предполагают эксперты, при организации единой двигателестроительной корпорации правительство столкнется с теми же проблемами, что и при создании Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК).

В настоящее время в России производство авиационных двигателей в основном сосредоточено на четырех предприятиях: ОАО НПО «Сатурн» (Рыбинск, 37% акций принадлежит государству), ФГУП ММП «Салют» (Москва), ОАО «Уфимские моторы» (25% акций принадлежит правительству Башкирии), а также предприятия Пермского моторостроительного комплекса (ПМК), одним из крупнейших акционеров

которого является Внешторгбанк. Крупнейшая компания отрасли - московский "Салют", выручка которого в 2004 г. превысила 12 млрд руб. "Уфимские моторы" заработали в прошлом году 10,5 млрд руб., НПО "Сатурн" - 6,7 млрд руб. Консолидированная выручка предприятий ПМК в 2004 г. составила 11,5 млрд руб.

Еще не завершив создание Объединенной авиационной корпорации (ОАК), Роспром готовит документы по созданию двигателестроительного холдинга с государственным участием, который объединит ведущие компании отрасли. Об этом на открытии в Рыбинске нового предприятия по производству моторов "ВолгАэро" (СП НПО "Сатурн" и французской компании Snecma) в пятницу сообщил глава Агентства по промышленности Борис Алешин. По его словам, серьезные и основательные предпосылки для интеграционных процессов в отечественном двигателестроении уже созданы. "Часть активов в форме ФГУП, которыми располагает государство, будет передана в состав более крупной компании для того, чтобы создать все необходимые условия для развития интегрированной структуры в двигателестроении, - сказал Борис Алешин. - Я думаю, что "Сатурн" будет играть в ней ведущую роль, так как НПО занимает в российском двигателестроении чуть ли не ключевую роль. Все перспективные отечественные проекты и тендеры, которые можно было выиграть, компания уже выиграла".

Эксперты отмечают, что Минпромэнерго рассматривает два подхода к организации объединенной структуры по производству авиационных двигателей. Первый - создание двух равнозначных предприятий со значительной долей государства. Один центр будет образован на базе федерального двигателестроительного объединения в Перми, другой - в Рыбинске на базе НПО "Сатурн". Специализация у двух корпораций будет разная. В Рыбинске, как и сейчас, станут производиться военные двигатели (ныне существующие и пятого поколения), двигатели гражданского назначения (в первую очередь ставка будет сделана на двигатели для RR). Третьим направлением "Сатурна" останется оборудование, выпускаемое для "Газпрома". В Перми будет продолжено производство двигателей ПС-90 и ракетных двигателей. Однако есть и другой вариант, когда эти структуры объединят в холдинг.

В НПО "Сатурн" предложения по консолидации отрасли приветствуют. "Если это будет способствовать консолидации ресурсов: денежных, людских, технологических, учитывая их ограниченность, - то это большой плюс для отрасли", - сказал RBC daily коммерческий директор НПО "Сатурн" Василий Данилов. Однако он отметил, "что хорошо для "Сатурна", вовсе не означает, что это хорошо для всех остальных участников рынка". "Естественно, как сотрудник НПО "Сатурн" я считаю, что центр должен быть один и создаваться на базе рыбинского предприятия, с привлечением сторонних структур по производству, сервису, маркетингу, и т. д., - продолжает г-н Данилов. - Холдинг должен специализироваться на тех продуктах, которые будут делаться по заказу государственных органов, участвующих в разработке программы развития гражданской и военной авиации". При этом он отметил, что в объединенную структуру должны войти только предприятия, имеющие доход больше 100 млн долл.

Генеральный директор "Салюта" Юрий Елисеев считает, что к объединению нужно подходить осторожно. "Всегда считалось, что производителю самолетов необходимо выбирать из нескольких двигателей лучший, то есть на рынке должны быть конкуренты, выступающие с разной продукцией, - заявил он RBC daily. - Поэтому речь должна идти не о создании единой двигателестроительной корпорации. Логичнее будет создать интегрированные структуры вокруг таких кустовых производств, как "Сатурн", "Пермские моторы", "Салют", "Уфимские моторы". Не обязательно всем им сливаться, они вполне могут работать на договорной основе". Также он напомнил, что в программе реформирования оборонных отраслей промышленности написано, что на базе ФГУП "Салют" будет создана интегрированная структура, куда войдут агрегатные предприятия и Омское моторное объединение. "Де-факто у "Салюта" интегрированная структура уже имеется: в нее входит около 10 предприятий, в которых работает порядка 25 тыс. человек", - резюмировал Юрий Елисеев.

Специалисты ИГ "ЦентрИнвест" отмечают, что и НПО "Сатурн", не дожидаясь решения правительства, также стал входить в состав акционеров и влиять на деятельность других предприятий отрасли. Аналитик ИГ "ЦентрИнвест" Геннадий Суханов считает, что в настоящее время "Сатурн" уже может влиять на деятельность "Уфимских моторов", а его менеджменту частично принадлежат некоторые профильные компании в Перми. В управляющей компании ПМК предложения Бориса Алешина обсуждать не стали, сославшись на то, что разговоры о создании единой корпорации ведутся давно и пока реально ни к чему конкретному не привели. А директор по стратегическому развитию "Уфимских моторов" Павел Кривной сказал, что "наше дело только слушать", имея ввиду тяжело идущий процесс создания ОАК.

Создание единого холдинга, контролирующего два десятка авиационных предприятий, аналитики называют "дерзким планом правительства". "Все двигателестроительные предприятия имеют слишком разную форму собственности, их сложно будет слить в один холдинг", - поясняет Борис Рыбак, директор консалтинговой компании Infomost. "Вопрос до сих пор открыт, и конкретных предложений пока озвучено не было", - говорит заместитель генерального директора Ассоциации авиационного двигателестроения Владимир Дмитриев. Его также волнует судьба предприятий, которые могут и не войти в объединенную двигателестроительную компанию. "Кто-то из занимающихся сейчас авиацией будет вынужден перейти с неба на землю и заняться производством наземных двигателей", - предполагает Владимир Дмитриев. Однако, по мнению Бориса Рыбака, все будет не так просто. При реорганизации отрасли правительство вновь может столкнуться с теми же проблемами, что и при создании Объединенной авиастроительной корпорации: с противодействием менеджмента и сложностями при объединении акционерного капитала.

*Сергей СТАРИКОВ
источник: газета "RBC Daily"
19.10.05*

ММПП "САЛЮТ" ВЫХОДИТ В ЛИДЕРЫ

Истек срок первых лицензий, выданных предприятиям российского ОПК, на право самостоятельного экспорта запчастей.

Три года назад тогда еще КВТС разрешил осуществлять внешнеторговую деятельность в отношении продукции военного назначения Федеральному научно-производственному центру "Прибор", ФГУП "Московское машиностроительное производственное предприятие "Салют", ФГУП "Центральное конструкторское бюро морской техники "Рубин" и Авиационному военно-промышленному комплексу "Сухой". 14 октября 2005 г. директор Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству Михаил Дмитриев вручил представителям этих предприятий (компания "Сухой" за это время успела сменить название) новые свидетельства, продлевающие их право на самостоятельный экспорт ЗиП еще на три года.

В ходе церемонии Михаил Дмитриев заявил, что все четыре предприятия состоялись как субъекты ВТС. Продление их лицензий явилось еще одним шагом, направленным на повышение эффективности военно-технического сотрудничества в области обеспечения сервисного обслуживания ранее поставленной на экспорт боевой техники. Как отметил директор ФС ВТС, усилия службы в этой области направлены на реализацию принятой президентом Российской Федерации концепции о наиболее полном участии организаций-разработчиков и производителей продукции военного назначения (ПВН) в осуществлении военно-технического сотрудничества с иностранными государствами.

Михаил Дмитриев подчеркнул, что за минувшие три года наибольших успехов на внешнем рынке добились АХК "Сухой" и ММПП "Салют", работающие с ежегодным перевыполнением плана. Так, в 2004 г. ММПП "Салют" заработал на поставке за рубеж запчастей и техобслуживания 38 млн. долл. Он вместе с компанией "Сухой" (135 млн. долл.) возглавил список компаний-экспортеров.

По словам генерального директора ФГУП ММПП "Салют" Юрия Елисеева, "не все предприятия, получившие лицензию в 2002 г., успешно воспользовались этим правом. Для нашего предприятия право на самостоятельную поставку за рубеж запасных частей и проведение техобслуживания ранее проданной военной техники дает возможность оперативно отвечать на потребности заказчика, а также значительно сократить время исполнения заказа, порядка 3-х недель по сравнению с 1,5-2 месяцами в прошлом".

ММПП "Салют" является крупнейшим российским специализированным предприятием по разработке, изготовлению и сервисному обслуживанию авиадвигателей АЛ-31ФФПФН (для самолетов семейства Су), по ремонту АЛ-21 Ф (для Су-22, Су-24) и Р-15Б-300 (- для МиГ-25), изготовлению узлов и деталей для Д-436Т (модификаций для Бе-200, Ту-334, Ан-148 и Ту-230), Д-27 (для Ан-70, Ан-180 и Бе-42).

Создание авиационных двигателей невозможно без постоянного совершенствования технологических процессов, разработки и внедрения новых методов и средств обработки, обеспечивающих постоянно воз-

растающие требования к качеству, надежности двигателей, экономичности их производства и эксплуатации. Использование совершенных технологий открывает новые возможности для совершенствования конструкции ГТД.

ФГУП ММПП "Салют" владеет всеми современными технологиями производства газотурбинных двигателей: ионной имплантацией, электронно-лучевой сваркой, вакуумным осаждением покрытий, скоростным протягиванием, вибрационным сверлением и развертыванием, глубинным шлифованием, изотермической штамповкой, монокристаллическим и вакуумным литьем и др. Применение на предприятии этих прогрессивных технологий позволяет серийно изготавливать совершенные конструкции двигателей с высокими эксплуатационными характеристиками.

Надо отметить, что ММПП "Салют" в 2005 г. стал не только одним из лидеров на рынке экспорта запчастей, но и настоящим флагманом российского ОПК. Напомним, что в начале июля с.г. "Рособоронэкспорт" заключил контракт с Китаем на поставку 100 авиадвигателей АЛ-31ФН на сумму около 300 млн. долл. Это соглашение стало крупнейшей российской сделкой в сфере ВТС в 2005 г. АЛ-31ФН будут установлены на новейшие китайские многоцелевые истребители J-10. Таким образом, предприятие, возглавляемое Юрием Елисеевым, стало одним из лидеров отечественного ОПК.

Помимо АЛ-31ФН, Китай проявляет также заинтересованность в закупке крупной партии модернизированных моторов АЛ-31Ф для уже имеющихся у КНР истребителей семейства Су-27/30. Сумма этого контракта может составить 1,2-1,4 млрд. долл., а сроки его выполнения рассчитаны на 6 лет. Еще одним перспективным рынком для "Салюта" может стать Индия. В настоящее время продолжаются переговоры с Министерством обороны этой страны о модернизации силовых установок истребителей МиГ-27. "Салют" предлагает установить на МиГ-27 новые двигатели, разработанные на базе мотора АЛ-31Ф, а старые двигатели Р-13Б300 использовать в качестве энергетических установок мощностью 20 МВт. Стоимость этого контракта может превысить 600 млн. долларов. Таким образом, уже заключенные и перспективные контракты создают для "Салюта" обширное поле работы на рынке запчастей и сервисного обслуживания на десятилетия вперед.

Напомним, что КВТС, переформированный затем в Федеральную службу по военно-техническому сотрудничеству, получил право принимать решения о предоставлении предприятиям права экспорта запчастей, проводить техническое обслуживание и ремонт продукции военного назначения (в соответствии с распоряжением президента РФ Владимира Путина от 16 сентября 2002 г.). Основная цель этого документа - ускорить процесс реализации внешнеторговых сделок, более оперативно реагировать на запросы и обращения партнеров по военно-техническому сотрудничеству. Ведь западные компании готовы отгружать запчасти для своей техники в течение 24-72 часов в любую точку мира. Российские же предприятия из-за длительной процедуры согласований зача-

стую тратят на ту же операцию до полугода. Право на самостоятельное ведение внешнеэкономической деятельности, как наглядно показывает опыт того же "Салюта", значительно ускоряет этот процесс, в результате отечественный производитель начинает конкурировать с западным не только по такому показателю, как цена конечного изделия, но и по возможности своевременного и качественного послепродажного сервиса.

По словам Михаила Дмитриева, сегодня ФСВТС не собирается менять статус ни у кого из спецэкспортеров, то есть, все они сохраняют свое право на самостоятельный экспорт запчастей и сервисное обслуживание ранее поставленной техники. Директор ФСВТС напомнил, что первоначально планировалось выдать лицензии 47 предприятиям. Но после проведения детальной проверки стало ясно, что некоторые из них не "потянут" эту работу. В результате первоначальный список был аннулирован и составлен новый. В нем остались 20 компаний из первоначального количе-

ства и прибавились 6 новых предприятий. В результате на сегодняшний день 20 компаний уже имеют право на самостоятельную ВЭД.

Результат самостоятельной работы отечественных предприятий на внешнем рынке в сфере поставок запчастей и сервиса за прошедшие три года можно назвать довольно успешными. В 2002 г. запчастей было поставлено на сумму около 130 млн. долларов. В этом году эта сумма составит 300 млн. долл., превысив план на 50 млн. Как видим, за минувшие три года спецэкспортеры увеличили зарубежные поставки запчастей более чем в два раза. Однако, по оценкам экспертов, мировой опыт свидетельствует, что этот сектор может составлять до 30% оружейного экспорта. То есть у спецэкспортеров есть солидный задел для дальнейшего роста.

Илья КЕДРОВ

источник: газета "Военно-промышленный курьер" 19.10.05

ЛИЦЕМЕРНЫЕ ЗАПЧАСТИ

Государство расширяет список оборонных предприятий, имеющих право самостоятельного ведения внешнеэкономической деятельности. Однако на самом деле эта мера лишь создает иллюзию либерализации рынка торговли оружием и запчастями: подавляющее большинство предприятий отрасли остаются государственными.

Список оборонных предприятий, имеющих право ведения самостоятельной внешнеэкономической деятельности, скоро расширится - после включения в него Объединенной промышленной корпорации "Оборонпром", на базе которой создается крупный вертолетостроительный холдинг, специализирующийся на сборке вертолетов "Ми". "Корпорация "Оборонпром" вошла в число оборонных предприятий, которым разрешено предоставить право на самостоятельную деятельность по продаже запчастей и обслуживанию поставленной за рубежом боевой техники,- сообщил генеральный директор ОПК "Оборонпром" Денис Мантуров.- Это касается прежде всего вертолетов".

В соответствии с политикой государства в области военнотехнического сотрудничества право на самостоятельную внешнеэкономическую деятельность (ВЭД) по поставке запчастей и сервисному обслуживанию эксплуатирующейся за рубежом боевой техники будет предоставлено 21 оборонному предприятию.

На сегодняшний день Федеральная служба по военно-техническому сотрудничеству выдала лицензии 16 предприятиям. Оставшимся пяти, в том числе и ОПК "Оборонпром", такие лицензии будут предоставлены в ближайшей перспективе.

На деле же политика государства по либерализации ВЭД оборонных предприятий является своего рода показухой для иностранцев. "На Западе считается, что у России есть проблемы с поставками запча-

стей и послепродажным обслуживанием,- поясняет заместитель директора Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко.- Также считается, что эта проблема может быть решена путем либерализации ВЭД оборонных предприятий". Причем подавляющее число предприятий, получивших лицензию на ВЭД, принадлежит государству.

И это не единственный лицемерный ход государства.

"Формально все эти предприятия являются ФГУ-Пами, а фактически контролируются менеджментом,- считает компетентный источник "Бизнеса" в оборонной промышленности.- Именно руководство предприятий и выигрывает в первую очередь".

Деятельность оборонных предприятий должна контролировать Федеральная служба по военно-техническому сотрудничеству, но реальных рычагов у нее нет. Правда, при выдаче лицензий на ВЭД предприятия предупреждают: в случае плохих результатов разрешение будет отозвано. При этом никаких внятных и прописанных критериев оценки не существует.

"В поставках финальной продукции государство открыто укрепляет свою монополию,- отмечает Константин Макиенко.- РСК "МиГ", например, фактически отказалась от самостоятельной внешнеэкономической деятельности, оставив это право за "Рособоронэкспортом". А в поставках запчастей политика государства может быть охарактеризована как консервативная либерализация".

Выходит, что, несмотря на декоративные телодвижения, государство по-прежнему не готово поступиться монополией на торговлю оружием.

Впрочем, его можно понять: кто же захочет отдать в частные руки \$6 млрд ежегодно.

Владимир СТЕПАНОВ

источник: газета "Бизнес" 19.10.05

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА - 2006 НА БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ!

Подписка оформляется на 3, 6 или 12 месяцев. Цена подписки определяется из расчета 750 руб. за 1 месяц (включая НДС).

Для того, чтобы подписаться на Бюллетень, отправьте ЗАЯВКУ по факсу (095) 685-19-30.

ЗАЯВКА

НАИМЕНОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ	
ЮРИДИЧЕСКИЙ АДРЕС	
ПОЧТОВЫЙ АДРЕС ДЛЯ ДОСТАВКИ (с указанием Ф.И.О. и должности лица, на чье имя будет приходить Бюллетень)	
ИНН/КПП ОРГАНИЗАЦИИ	
БАНКОВСКИЕ РЕКВИЗИТЫ	Р/С: БАНК: К/С: БИК: ОКПО: ОКВЭД:
ТЕЛЕФОН/ФАКС	
КОНТАКТНОЕ ЛИЦО	

ПЕРИОД ПОДПИСКИ

на I кв. 2006 г.	на 1-е полугодие 2006 г.	на весь 2006 год!
------------------	--------------------------	-------------------

(нужный период отметьте галочкой)

Подпись ответственного лица: _____ / _____ /
Дата:

ФАКС (095) 685-19-30, КЛУБ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

НАРЗ КРЕПНЕТ КОНТРАКТАМИ

Новосибирский авиаремонтный завод (НАРЗ) в сентябре выполнил крупный контракт с ливийскими властями и отправил в Ливию два вертолета – Ми-8МТВ-1 и Ми-8АМТ. Уникальность этого соглашения заключается в том, что обе машины переоборудованы специалистами НАРЗа в "летающие госпитали". Судя по тому, какой интерес иностранные и российские партнеры проявили к возможностям новосибирского авиапредприятия в плане модернизации и ремонта вертолетов, очевидно, что и в дальнейшем НАРЗ ожидают хорошие перспективы.

Новосибирский авиаремонтный завод основан в 1941 году. Уставный капитал - 30 247 руб. Основной вид деятельности - капремонт и техническое обслуживание вертолетов Ми-8, Ми-17, Ми-24 и Ми-26. Общая площадь производственных и складских помещений - 27,5 тыс. кв. м. Выручка в 2004 году составила 410 млн руб. (в 2003 году - 381 млн).

Сегодня в России немного авиаремонтных предприятий, которые могут принимать участие в престижных международных авиационных выставках наряду с крупнейшими участниками мирового авиаремонтного рынка. Новосибирский авиаремонтный завод - одно из таких успешных предприятий: в этом году он принял участие в Международном авиакосмическом салоне МАКС-2005. Разработки НАРЗа по ремонту и модернизации вертолетной техники вызвали интерес со стороны российских и зарубежных специалистов вертолетного рынка - на сегодняшний день он является крупнейшим в России предприятием по ремонту всей вертолетной техники, разработанной МВЗ имени Милля. Кроме этого, в последнее время НАРЗ демонстрирует высокий рост производственных показателей, на предприятии активно внедряются новые разработки в плане модернизации вертолетной техники. В результате НАРЗ смог выйти на более качественный уровень ремонта техники, существенно расширить объем своей деятельности.

Одно из последних достижений завода - выполнение в сентябре годового контракта с ливийскими властями на поставку 2-х вертолетов: Ми-8МТВ-1 (производства Казанского вертолетного завода) и Ми-8АМТ (Улан-Удэнский вертолетный завод), переоборудованных специалистами НАРЗа в "летающие госпитали". По словам директора НАРЗа Владимира Костина, сегодня в Африке активно эксплуатируются вертолеты марки Ми. Но данный тип вертолета в такой модификации будет поставлен туда впервые. Вертолет оборудован специальной медицинской техникой, которая обеспечивает поддержание жизненных функций пациентов.

Интерес к вертолетам такого типа проявляют многие не только зарубежные, но и российские структуры. По словам представителей 14-й армии, "эти вертолеты могут быть использованы как в мирных, так и в военных целях - для перевозки раненых. Для нас немаловажна такая разработка, как дополнительные подвесные топливные баки, которые суще-

ственно увеличивают дальность полета вертолета. Мы являемся давними заказчиками этого завода (например, недавно мы отремонтировали на НАРЗе Ми-8), и нам небезынтересны разработки специалистов завода и в плане авиатехники типа "скорая помощь".

О важности авиатехники заявляют представители Центра медицины катастроф и Новосибирской станции скорой помощи. По их мнению, спрос на "летающие госпитали" на внутреннем рынке очень высок.

Поддержать работу НАРЗа по модернизации авиатехники готовы и областные власти. В прошлом году предприятие воспользовалось правом государственной поддержки по субсидированию процентных ставок по кредитам. "Мы вновь готовы предоставить заводу такую поддержку на дальнейшее развитие", - сообщили в департаменте промышленности.

Серьезную поддержку заводу сегодня оказывают новосибирские и московские банки, которые также заинтересованы в дальнейшем развитии предприятия. Сейчас перед заводом стоит задача перейти к новому этапу экономического роста, который потребует эффективного использования рыночных инструментов и применения передовых технологий.

По словам специалистов НАРЗа, сегодня завод готов предложить своим заказчикам новые разработки в плане ремонта и модернизации вертолетной техники. Так, например, разработчикам НАРЗа принадлежит идея вертолетного салона-трансформера: "Не все компании, эксплуатирующие вертолеты, могут себе позволить иметь в парке, помимо транспортных машин, еще и пассажирские. Поэтому на НАРЗе был разработан и внедрен эксплуатацию салон-трансформер, который благодаря модульному оборудованию за 2 часа может быть переоборудован из грузового в пассажирский и наоборот".

Еще одна ниша НАРЗа, в которой завод ушел далеко вперед от своих конкурентов, - оборудование салонов вертолетов VIP-класса. Здесь заказчиками НАРЗа выступают региональные власти, крупные российские предприятия. Заказ на оборудование салона повышенной комфортности на новосибирском заводе выполняли для президентов Узбекистана и Судана.

По оценкам специалистов только за последние два месяца предприятие достигло значительных успехов в плане сокращения сроков ремонта вертолетной техники. Это произошло благодаря тому, что на завод были привлечены дополнительные управленцы, которые сегодня совместно с прежним руководством завода успешно реализуют производственно-коммерческую программу развития НАРЗа.

"Уже сейчас очевидно, что количество заказов на предприятии в дальнейшем будет расти, руководству завода удастся реализовать бизнес-план на 2006 год и стать лучшим авиаремонтным заводом в России", - уверены на НАРЗе.

*Оксана СНИЦАРЬ
источник: газета "Континент Сибирь"
03.10.05*

КНААПО УСТРЕМИЛОСЬ НА КАМЧАТКУ

ОАО "Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение" (КНААПО; входит в авиахолдинг "Сухой") подписало с ФГУП "Петропавловск-Камчатское авиационное предприятие" соглашение о купле-продаже четырех гражданских самолетов Су-80ГП.

Как сообщил вчера "Ъ" руководитель дирекции сопровождения программ Су-80 и Бе-103 КНААПО Сергей Дробышев, первые два самолета должны поступить на Камчатку в конце 2007 года. В настоящее время стороны обсуждают "техническое лицо" самолета, который будет работать на полуострове. После этого они определятся с ценой камчатского Су-80, каталожная стоимость которого составляет \$7,5-8 млн.

Многофункциональный самолет Су-80ГП, выпускаемый на КНААПО, предназначен для пассажирских и грузовых перевозок на местных и региональных воздушных линиях. Машина оснащена двумя турбовинтовыми двигателями СЕ7-9В. Дальность полетов достигает 1,3 тыс. км при скорости 430 км/ч. Су-80 может брать на борт 30 пассажиров.

В конце прошлой недели менеджеры КНААПО провели переговоры с вице-губернатором Камчатской области Сергеем Придворевым и руководством ФГУП "Петропавловск-Камчатское авиационное предприятие". По словам руководителя дирекции сопровождения программ Су-80 и Бе-103 комсомольского завода Сергея Дробышева, в итоге было подписано предварительное соглашение о купле-продаже четырех Су-80ГП на период до 2010 года.

Замдиректора по коммерческой работе "Петропавловск-Камчатского авиапредприятия" Валентин Ахремюк рассказал вчера "Ъ", что перед камчатскими авиаторами стоит задача "обновить существующий авиапарк", укомплектованный Як-40. "Як-40, который мы эксплуатируем, будет списан в 2008-2010 году. У нас пять таких самолетов, и к этому времени нам нужно иметь реальную машину, которая могла бы обеспечить грузовые и пассажирские перевозки в регионе. Такая реальная машина - Су-80ГП, которая устраивает нас по эксплуатационным, техническим и прочим параметрам", - пояснил господин Ахремюк.

После подписания соглашения с ФГУП КНААПО сразу приступило к переговорам о "техническом лице" Су-80, предназначенного для Камчатки. Сергей Дробышев отметил, что предполагается "упрощение состава бортового оборудования самолета и снижение цены". Помимо этого, камчадалы предложили авиапроизводителям увеличить фюзеляж судна на 1,5 метра. "Проблема нашего региона такая, что население возит много багажа. Люди на периферии занимаются коммерческой деятельностью, везут объемные, тяжелые грузы - продукты питания и др. Для нас дополнительное пространство в Су-80 можно использовать под багаж, для других

субъектов - поставить дополнительные кресла", - сказал Валентин Ахремюк. Также на Камчатке пожелали иметь в Су-80 дополнительные конструкции для защиты машины от обледенения. На обсуждение этих деталей у сторон уйдет два-три месяца.

В настоящее время у КНААПО есть заказы на приобретение 94 самолетов Су-80. Подписаны рамочные соглашения о поставках с "Чукотавиа", "Полярными авиалиниями" (Якутия) и "Благовещенскими авиалиниями" (Амурская область). Среди иностранных заказчиков - международная корпорация DHL, которая намерена использовать российские самолеты в африканских странах, и одна канадская компания, название которой на КНААПО пока не разглашают. Также Су-80 будет покупать Минобороны РФ для нужд пограничной службы.

Как извещил Сергей Дробышев, сейчас практически готова опытная партия из трех Су-80: один из них уже побывал в цехе летных испытаний завода и сейчас проходит доработку отдельных деталей, два других находятся в цехе окончательной сборки, идет монтаж систем агрегатов. Также на КНААПО в разной степени готовности находятся восемь коммерческих самолетов. Ожидается, что эти машины начнут сходить с конвейера с четвертого квартала 2007 года. В их числе будут два самолета, предназначенных для Камчатки.

Каталожная цена Су-80 составляет \$7,5-8 млн, однако окончательная его стоимость будет обговариваться с каждым партнером индивидуально, в зависимости от комплектации самолетов, условий поставки и др. Авиаторы намерены привлекать к участию не только лизинговые компании, но и администрации субъектов РФ. К примеру, в "Петропавловск-Камчатском авиапредприятии" считают неприемлемым использование услуг финансово-лизинговых компаний.

"С учетом платежей за лизинг себестоимость летного часа будет очень высока. Мы здесь не выполняем коммерческие рейсы. Должна быть возможность снизить себестоимость полета, в том числе за счет финансирования из бюджета региона. Есть несколько вариантов, которые мы рассматриваем. Мы будем их предлагать администрациям Камчатки, Корякии и, в будущем, объединенного субъекта - Камчатского края", - заявили "Ъ" в ФГУП.

Марина КРАВЧЕНКО

*источник:
газета "Коммерсантъ-Хабаровск"
04.10.05*

ДЕПУТАТ ГОСДУМЫ АЛЕКСАНДР ЛЕБЕДЕВ: СПАСТИ РОССИЙСКИЙ АВИАПРОМ МОЖЕТ ТОЛЬКО НАЦИОНАЛЬНЫЙ КАПИТАЛ

В последние несколько месяцев одна из ключевых экономических тем, обсуждаемых в российских СМИ, – это положение в авиапромышленности. По итогам недавнего заседания правительства многие средства массовой информации бодро отрапортовали, что все проблемы решены и скоро наш авиапром будет бить рекорды. О том, что в действительности происходит в отрасли, мы беседуем с депутатом Госдумы, президентом Национального инвестиционного совета Александром Лебедевым.

- На прошлой неделе был наконец-то снят введенный в конце августа запрет на полеты Ил-96. Как вы оцениваете этот факт?

- Меня удивляет, зачем был введен запрет. Ил-96 - отличная, надежная машина, единственный наш конкурентоспособный дальнемагистральный лайнер. Все его системы, связанные с безопасностью, многократно дублируются. Чиновникам, так легко посадившим весь парк Ил-96 и при этом говорящим много добрых слов в адрес падающих каждую неделю "Боингов", неплохо бы знать, что Ил-96 получил в США сертификат качества FAA. Который, между прочим, распространяется и на тормозные механизмы.

Ущерб, нанесенный нашему авиапрому этим решением, не поддается подсчету. Ведь, кроме прямых потерь авиаперевозчиков, это удар по репутации, и теперь пострадавшие компании вправе подать имущественные иски к чиновникам. Нам еще предстоит разобраться, кто и зачем это сделал. Думаю, для этого надо будет инициировать парламентское расследование.

- Как обстоят дела в отрасли и что вы думаете об итогах обсуждения проблем авиапрома на правительстве?

- Положение тяжелое и запутанное. Но само по себе хорошо, что этот нарыв был наконец-то вскрыт. Ведь у нас после февральского госсвета многие пребывали в какой-то эйфории - дескать, цели определены, за работу, товарищи! Но прошел месяц, другой, третий - нет ни ОАК (Объединенной авиастроительной компании. - Прим. авт.), ни решений правительства по реформированию отрасли, ничего нет. Потом в июле началась эта загадочная история с "Ильюшин Финанс" (арест Басманным судом активов ИФК по запросу Генеральной прокуратуры. - Прим.

авт.), затем - запрет на эксплуатацию всего парка Ил-96. В результате отрасль, которая начала буквально подниматься с колен, оказалась перед лицом кризиса. С трудом выстроенная система заказов рушится, предприятия вновь на грани банкротства.

На это обратили внимание Госдума, она приняла соответствующее обращение, общественность, СМИ. В итоге призывы возымели действие - разговор состоялся. Причем разговор предметный и даже неллицеприятный. И, хотя никаких решений по сути нет, а концепция отправлена на доработку, это тоже положительный результат.

- Так что же в сухом остатке?

- Для меня совершенно очевидно, что государство не готово серьезно вкладывать в производство гражданских самолетов, которые могли бы составить серьезную конкуренцию Boeing или Airbus. Единственный проект, о котором сейчас идет речь, - региональный самолет RRJ (Russian Regional Jet - правда, чисто российское название!). Но эта машина существует только на бумаге, требует более 2 млрд. долларов из бюджета и на 70 - 75% будет производиться за границей. Вы можете себе представить какую-нибудь другую авиастроительную державу, которая согласилась бы расходовать более 70 процентов выделяемых на проект бюджетных средств на развитие производств за рубежом? При том, что просто организовать у нас "отверточную" сборку из импортных комплектующих тех же региональных Bombardier стоило бы от силы 150 млн. долларов. Складывается ощущение, что некоторые чиновники решили сразу предусмотреть для своей "комиссии" оффшорную схему, чтобы потом не мучиться с переводом денег из России.

Более того, как отметил Герман Греф, этот проект не решает проблемы парка небольших пассажирских лайнеров - для эксплуатации RRJ придется полностью поменять взлетно-посадочные полосы на аэродромах в глубинке, для которых он вроде бы предназначен. В то же время другой региональный самолет - Ан-148, который прошел все испытания, на который есть десятки заказов и который может на 70% собираться в России, - почему-то не встречает поддержки у чиновников. Они упорно называют его "иностраным" - только на том основании, что документация разработана в украинском КБ им. Антонова.

Что касается больших дальне- и среднемагистральных самолетов Ил-96 и Ту-204, которые собираются на Воронежском и Ульяновском авиазаводах,

то о них вообще можно забыть. Руководители Федерального агентства по промышленности уже в открытую говорят, что эти находящиеся в госсобственности заводы государству не нужны.

- Но ведь премьер-министр упрекает именно "Ильюшин Финанс" в проблемах, возникших на Воронежском заводе. Он даже дал указание разобраться с тем, каким образом это предприятие оказалось в доверительном управлении ИФК...

- Это какое-то недоразумение. Контрольный пакет акций ИФК через Росимущество и Внешэкономбанк принадлежит государству, а решения совета директоров "Ильюшин Финанс" всегда принимались по директивам правительства. И председателем совета является глава Роспрома Борис Алешин. Претензии же к ИФК необъяснимы. Это образцовая лизинговая компания, сумевшая вывести два завода - государственных, подчеркну, - с 30 тысячами работников из предбанкротного состояния и сформировать трехмиллиардный (в долларах!) пакет заказов, обеспечив их работой на 10 лет вперед.

- Что вы предлагаете? У вас есть какой-то план спасения авиапрома?

- Конечно, есть. Именно об этом я говорил на заседании правительства, и многие меня поддержали. Я считаю, что, если наше государство не желает заниматься гражданским авиастроением (а дела, судя по всему, обстоят именно так), необходимо передать этот сектор частному бизнесу при условии инвестиций. Если ВАСО и ульяновский "Авиастар" правительству не нужны, эти предприятия надо приватизировать. Российский капитал может вложить в них средства, создать на базе ряда авиазаводов и смежных предприятий Национальную авиапромышленную корпорацию (НАК).

Министр транспорта Игорь Левитин на заседании правительства очень верно отметил, что у нас, к сожалению, деятельность авиапрома никак не связана с реальными потребностями рынка. То есть проектируют и делают самолеты, которые никто потом не берет. Типичная история - Ту-334, в который было вложено более 300 млн. долларов бюджетных денег, но который теперь просто не востребован. Если в основу НАК будут положены интересы бизнеса, эта корпорация сможет поставить самолетостроение на службу перевозчикам, а следовательно - потребителям. И при этом не будет требовать себе ни рубля бюджетных средств, напротив - платить налоги.

На опыте работы "Ильюшин Финанс" можно утверждать, что в этом случае можно будет привлечь в отрасль инвестиции, выстроить цепочки заказов и начать массовое производство самолетов. Причем в таком объеме, который позволит не только обеспечить потребности нашего рынка, но и поставлять машины на экспорт. ИФК ведь уже заключила контракт с Кубой, аналогичные планы были в отношении Ирана...

- А что тогда будет с ОАК?

- К сожалению, история, связанная с "Ильюшин Финанс", нанесла непоправимый удар по идее частно-государственного партнерства в авиапроме. По сути, нас, частных акционеров, государство обмануло. Первый раз - когда уговорили продать правительству акции по цене ниже рыночной. Второй - когда убедили нас стать миноритарными акционерами. Наконец, в третий, - когда арестовали наши активы. При этом все свои деньги, когда-то вложенные в ИФК, государство давно уже вернуло в виде налогов.

Наивно думать, что после этого частный капитал пойдет в отрасль на условиях, которые диктует государство. Поэтому будет более реалистично идти по пути параллельного развития ОАК, где будет преобладать госкапитал, и НАК, где первую скрипку будут играть частные инвесторы. Приоритетом в деятельности ОАК, естественно, должны быть военная и транспортная авиация, а НАК могла бы сосредоточиться на производстве пассажирских самолетов. Конечно, авиапредприятия ВПК могут пробовать себя в сфере гражданского самолетостроения, как это делает "Сухой" в случае с RRJ. Но пока это у них не очень-то получается.

- Последний вопрос. Телеканал ТВЦ в передачах Андрея Караулова постоянно заявляет, что это якобы по вашей вине возник кризис в авиапроме. Что вы об этом скажете?

- Учитывая репутацию этого канала и этого персонажа, я не хотел связывать себя судебными тяжбами с ними. Но всему есть предел. Ведь еще в начале сентября, насколько я знаю, директоры Ульяновского и Воронежского заводов обратились к руководству ТВЦ с требованием прекратить клеветническую кампанию против "Ильюшин Финанс". Увы, эффект был прямо противоположным. Всякому терпению есть предел. Компании, акционером которых я являюсь, за 5 лет вложили в авиапром около 200 млн. долларов, не получив прибыли - только потому, что это президентский проект. А сегодня вместо "спасибо" мы получаем обвинения. Я подал иск к ТВЦ, в котором требую опровергнуть все прозвучавшие в эфире инсинуации и выплатить в качестве компенсации 150 млн. рублей. Эти деньги я намерен использовать на закупку оборудования для построенного на мои средства Центра лечения детских лейкозов в Санкт-Петербурге.

Игорь БЕЛЯНИНОВ

*источник: газета "Комсомольская правда"
12.10.05*

Внимание!

На сайте Клуба авиастроителей регулярно публикуются полнотекстовые электронные версии каждого номера Бюллетеня Клуба авиастроителей. В интернет по адресу www.as-club.ru/bull Вы можете прочитать и распечатать материалы нужного Вам номера Бюллетеня. www.as-club.ru/bull

ЭЛЕКТРОННАЯ ВЕРСИЯ

**БЮЛЛЕТЕНЬ
КЛУБА
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ**

"ЭТА СДЕЛКА ВЫЗЫВАЕТ ВОПРОСЫ"

Министр промышленности и энергетики Виктор Христенко уверен, что "Сибнефть" может пригодиться "Газпрому". Высокие цены на нефть позволили российскому правительству накопить значительные финансовые резервы. Теперь правительству придется думать о том, как их лучше потратить и тратить ли вообще. О том, на какую поддержку государства могут рассчитывать российские предприятия, а также о перспективах национализации министр промышленности и энергетики Виктор Христенко рассказал в интервью "Ведомостям".

- Со стороны бизнеса в адрес правительства часто раздаются упреки в отсутствии внятной промышленной политики. Есть такая политика или нет? Нужна ли она?

- Давайте посмотрим на авиапром. На примере этой отрасли видны риски вхождения России в международный рынок. С ней связаны многие наши чаяния по инновациям, высоким технологиям. Видение государством развития отрасли изложено в стратегии развития авиационной промышленности. Она показывает отношение государства к отрасли, в которой оно, государство, до сих пор активный участник.

Во-первых, государство признает, что авиапром - поле не только российского внутреннего рынка, а поле глобального рынка. Во-вторых, на этом рынке не так много игроков. Он находится в высочайшей степени концентрации промышленного и финансового капитала. И если мы ставим перед собой задачу быть среди этих глобальных игроков, то мы должны соответствовать рынку. Так, чтобы не получалось, что выходя в высшую лигу, мы остаемся дворовой командой. Мы концентрируем капитал, в котором присутствуют не только государственные, но и частные инвестиции. И это не негативный, а, наоборот, позитивный момент.

То есть и в том, что касается государства, и в том, что касается частных, определенность есть - необходимо использовать инструменты частно-государственного партнерства. Все дальнейшие действия должны совместить интересы частных инвесторов, их корпоративные стратегии (на которые они имеют полное право) с интересами государства, с той стратегией, которая у него есть по отношению к отрасли. И последнее: если мы работаем на рынке глобальных игроков, которые давно и прочно сидят в своих нишах, то мы должны понять свои ниши и взаимоотношения с этими партнерами.

"Они делают по одному самолету в день, а мы - один в месяц"

- Какие же у нас ниши?

- С нишами у нас пока трудно. Сейчас наша доля не превышает 1% мирового рынка гражданских самолетов. В прошлом году мы сделали аж 12 самолетов (я не считаю малые самолеты), в то время как Boeing и Airbus сделали 350-360 штук каждый. Они делают по одному самолету в день, мы - один в месяц.

- Но есть же сегменты, в которых наши позиции достаточно сильны.

- Да, понятная перспектива у нас по вертолетам. По боевым самолетам - около четверти рынка за нами. Мы работаем над самолетом пятого поколения. Самый сложный сегмент - гражданская авиация.

Есть новый продукт - российский региональный самолет. По многим параметрам он может занять свое место на глобальном рынке, и, по расчетам, их можно продать за 10-12 лет 800 штук. Это уже серьезно. При этом у нас есть еще дальние и средние магистральные самолеты - Ил-96, Ту-204, Ту-214, целый ряд других машин. И мы их будем предлагать рынку. К 2012 г. мы с ними не займем большую нишу, но в то же время у этих самолетов есть свой жизненный цикл, который они должны и смогут прожить. Мы будем их поддерживать, хотя они не похожи на глобальные проекты Boeing или Airbus.

Для прорыва нужен продукт, которого сегодня нет ни у нас, ни у кого-то еще и который должен будет определить облик гражданской авиации за горизонтами 2020 г. Это должен быть проект, который на 20-25% лучше по качественным параметрам, чем Boeing 787 и Airbus A350, лучше по технологии, по материалам, по конструкции.

- А если такой самолет создать не получится?

- Международная кооперация - императив для нас в тех секторах, где наши позиции слабы. Мы должны участвовать в проектах ведущих игроков, беря на себя долю риска и долю инвестиций в эти проекты, чтобы закрепить свое технологическое присутствие в них, а не просто быть поставщиками комплектующих.

- Как именно это может происходить?

- Сегодня Boeing работает над проектом 787. Аналога такого самолета в России нет, и он не появится в те сроки, когда выйдет на рынок Boeing 787. Их проект находится в завершающей стадии. Это значит, что мы можем участвовать в этом проекте, определив свою нишу в поставке комплектующих. Есть ряд новых проектов у Airbus и Boeing, в которых мы можем участвовать как соинвесторы, разделяя риски, и относиться к этим продуктам отчасти как к своим. Например, мы можем делать крыло, какой-то другой элемент самолета, участвовать в проектировании. По сути, это уже происходит на территории России в рамках инжинирингового центра Boeing, где работает тысяча российских конструкторов, которые подтверждают свой высокий интеллектуальный потенциал.

Мы готовы участвовать в таких проектах, понимая, что, возможно, эти самолеты потом будут покупать наши авиаперевозчики. В нише дальнемагистральных гражданских самолетов мы не конкурентны и к 2008-2010 гг. Boeing и Airbus уже не догоним. Значит, надо включаться в эти проекты. Но подчеркну: не столько на уровне поставщиков комплектующих (или, не дай бог, просто материалов), а выделив зону компетенции и имея долю в этих проектах. Boeing 787 делается более чем в десятке стран, где производятся крупные узлы и поставляются на сборку в США.

- Есть предложение вместо высоких пошлин на импортные самолеты выдавать квоты на их поставку в обмен на инвестиции, технологии и заказы комплексоукомплектовщиков. Вы поддерживаете такую схему?

- Да, она очень хорошо вписывается в стратегию развития авиапрома. Степень защиты внутреннего рынка у нас сейчас не такая уж и высокая. В перспективе мы будем его либерализовывать и готовы на первом этапе начинать либерализацию в отдельных секторах, разрешая российским авиаперевозчикам приобретать самолеты в тех нишах, где нас нет. Но при этом мы говорим, что за это мы участвуем в ваших проектах вот так-то, а вы в наших. Это путь, по которому мы собираемся идти, о котором мы ведем разговор с основными игроками.

- Вы поддерживаете предложение Минэкономразвития обнулить пошлины на малые самолеты?

- Это вопрос не рынка самолетов, а рынка авиаперевозчиков. С точки зрения самолетов у нас все с малой авиацией нормально. Но почему же тогда люди, живущие на Дальнем Востоке, не могут перелететь из одного пункта в другой? Не на чем. Но не потому, что самолетов нет, а потому, что у людей денег нет. Хотим, чтобы летали, давайте тогда покупать самолеты, отдавать их бесплатно авиакомпаниям и платить за билеты. Заказ от авиаперевозчика может появиться тогда, когда он поймет свой рынок. А рынок авиаперевозчика - это пассажиры, которые предъявляют спрос. Если спроса нет или он неплатежеспособен, не будет никакого самолета.

Покажите мне еще одну страну в мире, пусть даже в два раза больше по населению, где есть около 200 авиакомпаний. А два года назад у нас их было 450. Какие самолеты они могут покупать, каких пассажиров возить? Да, может быть, и могут, но низенько, тихонько и недолго. Поэтому не надо путать проблемы рынка авиапроизводителей и авиаперевозок.

"Разве это не промышленная политика?"

- Почему авиапромышленность оказалась сейчас в центре внимания?

- За последние полтора года не только разговоров об авиапроме было много, но и определенных дел. В возбуждение пришли все интересные и на рынке авиаперевозок, и на рынке авиапроизводства, и те, кто владеет активами, и те, кто хотел бы владеть. Как только запахло реальными действиями, начиная от выделения денег и заканчивая решениями о концентрации капитала и создании ОАК (Объединенной авиастроительной компании. - "Ведомости"), тут же начались запросы, письма читателей, передачи. Все, кто в спящем режиме ожидал чего-то, мгновенно всколыхнулись.

При этом у нас спрашивают: а где у вас на российские региональные самолеты твердые заказы? Да, мы добиваемся их от западных компаний. На Boeing-787, который еще только рисуют, сформировано уже более 200 заказов. Этот рынок работает в долгих схемах, а у нас никто в долговую не живет, этому еще научить всех надо. Это проблемы переходного периода, создания современных корпоративных структур и в области авиастроения, и в области авиаперевозок, и на финансовом рынке. Я понимаю, что дальше будет еще тяжелее. Это будет трудное время для решений, но они должны быть приняты.

- А когда будет готов указ об ОАК?

- Он уже был подготовлен, согласован со всеми министерствами, направлен в администрацию президента, но вернулся оттуда с замечаниями. На прошлой неделе переработанный текст не только указа,

но и постановлений правительства, ряда законопроектов мы направили в министерства на согласование. На этой неделе мы должны внести этот пакет в правительство. Я надеюсь, нам удастся выдержать сроки. Дальше мы снова это все понесем президенту.

- А какой в ОАК будет пакет у государства?

- Размер пакета там определен: хоть на старте, хоть на выходе - не менее 51%. Конкретная доля там не указана. Частным компаниям [акционерам предприятий авиапрома] невозможно приказывать перейти в ОАК по такой-то цене. Все процедуры, связанные с оценкой, могут начаться только после принятия решения по созданию ОАК. Но в проекте указа перечислены те активы, которые могут быть внесены в ОАК. Кроме того, этот пакет запускает процесс акционирования "МиГа" и казанского КАПО, которые тоже войдут в ОАК. Все это корпоративное строительство мы завершим к концу 2006 г. Нам только нужен ключ на старт, но он пока задерживается с поворотом. Надеюсь, что в ближайшее время он повернется.

- А "МиГ" когда будет акционирован?

- К акционированию он, вместе с КАПО, приступит сразу, как появится указ. По большому счету многие вещи, которые мы обсуждаем на правительстве, должны выйти на уровень менеджмента компаний, который гораздо лучше должен понимать в технологии производства, проектировании, разработке и выстраивании схем. Наша задача будет - помочь. С точки зрения разумного протекционизма и финансовой поддержки.

- То есть промышленная политика есть?

- Есть определенная система действий, которая укладывается в документы, есть стратегия, есть федеральная целевая программа развития гражданской авиации, комплексная программа по боевым машинам, программа по вертолетам, лизинг. Через лизинговые схемы, например, мы продвигаем Ил-96, Ту-204 - два основных переходных продукта. К ним присоединится RRJ (российский региональный самолет. - "Ведомости") и, возможно, другие региональные самолеты. Государство начинает вкладываться в эти проекты, в проект боевого самолета пятого поколения, беря на себя риски начального этапа. Расходы учтены в бюджете этого года и следующего, в трехлетнем финансовом плане. Иными словами, есть понятная цепочка действий. Разве это не промышленная политика?

Дискуссия о том, есть или нет, нужна или не нужна промышленная политика, напоминает мне фильм "Карнавальная ночь" и размышления героя после некоторой дозы коньяка о том, есть жизнь на Марсе или нет. Если мы приняли отраслевые стратегии, сказали, что эти отрасли приоритетные, это уже означает, что промышленная политика есть. Дальше надо только оговаривать различные аспекты этого понятия, чтобы правильно выстроить систему действий, систему участия государства, чтобы не кинуться со всей революционной ненавистью в какую-нибудь национализацию или другую крайность.

Александра ПЕТРАЧКОВА

источник: газета "Ведомости"

12.10.05

"ПРОГРАММУ РАЗВИТИЯ ОПК НАДО СИНХРОНИЗИРОВАТЬ С ПРОГРАММОЙ ВООРУЖЕНИЙ"

В октябре правительство обсудило Федеральную государственную программу (ФГП) развития оборонно-промышленного комплекса (ОПК) до 2010 г., проект которой подготовлен Департаментом ОПК Минпромэнерго. При этом в 2003 г. президент Путин утвердил "Основы военно-технической политики (ВТП) РФ на период до 2015 г.", а в следующем году будет принята "Государственная программа вооружений (ГПВ) на 2006-2015 гг.". О том, как связаны эти документы, и о том, как увеличить поставки современных видов вооружений и военной техники (ВВТ) с предприятий переживающего системный кризис ОПК, рассказал директор департамента ОПК Минпромэнерго Юрий Коптев.

- Юрий Николаевич, каковы основные приоритеты реализации "Основ ВТП на период до 2015 года" сейчас, через два года после принятия этого документа?

- У нас сейчас есть довольно большой набор документов, утвержденных президентом. Есть документ "Основные направления развития ОПК", есть документы, которые охватывают тематические направления: развитие авиационной техники, морского флота, электронной компоненты по армии и т.д. "Основы ВТП" интегрируют задачи по всем этим направлениям.

Основная задача ОПК - обеспечить условия создания и серийного производства перспективных образцов вооружения.

Вторая задача - сохранить и развить позиции России в области военно-технического сотрудничества (ВТС). Экспортные поставки на уровне \$5,5 млрд сопоставимы с уровнем ГОЗ и являются серьезным подспорьем для ОПК, но они более сконцентрированы в рамках небольшого круга предприятий. При этом за ними стоит шлейф обеспечивающих производств. Если это самолеты Сухого, то это порядка 300-400 предприятий, если это танк Т-90, то это полторы-две сотни поставщиков для Нижнего Тагила. Это дает возможность, с одной стороны, сохранять технологии и какую-то серийность производства, а с другой - получить средства для его развития.

Третья задача - диверсификация, производство гражданской продукции с использованием наработок ОПК. К сожалению, мы видим все меньше российских продуктов с высокой степенью переработки в любой отрасли. Взять, к примеру, Москву, где идут масштабные строительные работы. Вся основная строительная техника - зарубежного производства: экскаваторы, сваебойщики, проходческие машины, асфальтоукладчики, катки. Наверное, такое предприятие, как Уралвагонзавод, который производит прекрасные танки, может производить не менее прекрасную технику для железных дорог, строительную технику.

Есть области - в той же электронной технике, где мы не можем не ставить себе задачу замещения импорта. Изделия в области стратегического вооружения не позволяют не иметь собственного произ-

водства. Но мы реалисты и не ставим задачу вернуться в 70-е годы, когда задача ставилась так: все, что связано с военной техникой, - от руды до готового изделия - должно производиться в СССР.

Есть еще четвертая задача, связанная с социальными аспектами жизни ОПК. Многие предприятия ОПК были и остаются градообразующими, и их судьба проецируется на жизнь людей, которые там работают.

- В октябре правительство будет рассматривать ФГП развития ОПК до 2010 г. Чем она будет отличаться от предыдущей программы на 2002-2006 гг. и как поможет выполнить ГПВ на 2006-2015 гг.?

- Программа вооружений принимается на десятилетие и аккумулирует задачи по определению тех ВВТ, которые необходимы ВС, как с точки зрения качества, так и количества. В законе "Об обороне" написано, что одновременно с этим формируется программа развития ОПК. Отдельные направления развития ОПК нашли отражение в нескольких программах. Но, к сожалению, комплексной программы развития ОПК пока не удалось принять. Год назад было издано постановление правительства о ее подготовке, и мы на основе исходных данных, сформулированных военными, сделали ее к марту 2005 года. Она представляет собой документ объемом в 1000 страниц и ориентирована на такое развитие ОПК, которое позволит создавать современные ВВТ в соответствии с требованиями Минобороны.

В существующих программах не стояла задача воссоздания промышленных технологий применительно к созданию и производству ВВТ. Проблема, с которой мы столкнулись при согласовании программы в МЭРТе и Минфине, - заложенные темпы финансирования программы существенно выше, чем темпы развития страны, примерно в 2,5 раза. Но мы должны в 4 года, то есть до 2010 года, провести мероприятия, которые надо было проводить вчера и позавчера. За 12 лет серьезные капиталовложения государством в промышленность не осуществлялись. Постарело оборудование, экспериментальная база, отстали в области создания новых материалов, элементной базы и прочего. Поэтому программу надо выводить в область национальных приоритетов, как это сделал президент в социальной области.

Кроме того, срок представления 10-летней ГПВ сдвигается, она будет разработана только в середине будущего года. 13 октября программа развития ОПК будет рассматриваться на заседании правительства. Мы хотим предложить синхронизировать сроки выполнения ГПВ и программы развития ОПК. Ведь ГПВ будет заложена в бюджет только с 2007 года. Мы за три года (до 2010 г.) не успеем сделать все то, что обеспечит реализацию планов военных. Поэтому и программа развития ОПК должна быть рассчитана до 2015 года. (а то ведь даже неизвестно, сколько, например, должно быть внедрено в серии образцов военной техники, то ли 150, то ли 200, ведь ГПВ-2015 еще не завершена).

Программа развития ОПК будет разбита на два этапа: на первом необходимо закончить его реформирование и сосредоточиться на создании базовых

ресурсоемких образцов, а с 2011 года приступить к серийному производству. В середине 90-х у нас было 1850 оборонных предприятий, сейчас в реестре стратегических предприятий их 1265, причем чисто оборонных всего 960, так как кроме оборонной там есть и ряд других отраслей - металлургия, химия, нефтепереработка. Реформирование пойдет по пути создания крупных структур, которые обеспечат выпуск законченной продукции. На втором уровне - структуры с сохранением конкурентной среды типа КБ, доводящих исследования до эскизных проектов, а третий уровень уйдет в область малого и среднего бизнеса. Эти предприятия должны понять, что мы никогда не сможем загрузить их только оборонными госзаказами до уровня экономически устойчивого состояния предприятия в целом.

Мы планируем, что программа будет более чем наполовину финансироваться самими предприятиями. О такой возможности говорят государственные инвестиционные программы: там, например, где государство вложило рубль в уставный капитал лизинговых авиакомпаний, частные инвесторы вложили четыре с половиной рубля. Инвесторы охотно идут на экспортные проекты, но не хотят рисковать, вкладывая средства в такие долгосрочные внутренние проекты, как ГПВ. Без активной позиции государства и без его материального участия развитие ОПК маловероятно - государство должно его стимулировать. Мировой опыт показывает, что чисто рыночные методы в развитии ОПК не могут быть привнесены.

- Не повысит ли привлечение предприятиями кредитов стоимость продукции?

- Стоимость продукции повышается в основном не из-за кредитов, а из-за микроскопичности заказов. Если завод строился под производство 50 самолетов, а сейчас производит 5, то простаивающие цеха все равно требуют отопления и освещения, а это и многое другое увеличивают накладные расходы. Например, содержание мобилизационных мощностей, на которых в особый период может понадобиться произвести 50 самолетов. Мы предполагаем в течение 2-3 лет завершить большую часть НИОКР и перейти к серийному производству, а это даст оборотные средства на обновление фондов, стабилизацию персонала, а увеличение партий снизит себестоимость единицы продукции.

- Существует мнение, что когда предприятие получает крупносерийный заказ на много лет вперед и становится монопольным производителем, технологическая мысль в нем замирает.

- Я много лет проработал в промышленности в разных качествах, и у нас, как и за рубежом, монополия не приветствовалась. У американцев, например, в авиации как минимум два крупных производителя: "Боинг" и "Локхид". А рядом еще "Нортроп". Конечно, отсутствие конкурентной среды и появление монополиста - это плохо. Сейчас у нас идет дискуссия по объединенной авиакорпорации (ОАК). Механизмы ее существования предусматривают, что базовые школы разработчиков будут сохранены. Сохранение конкурентной среды допустимо до стадии создания эскизного проекта. И, например, у ракетчиков на те программы, которые рассматриваются, нет полной монополии Московского института теплотехники. Там есть место и ОАО "НПО машиностроения им. Ефремова", и продлению жизни наших рядов ракет РВСН. Макеевцы реабилитировали себя с новым стратегическим комплексом морского базирования во время последних морских стрельб.

- А танки?

- Заказчик сегодня выбрал дизельные танки, но это совершенно не значит, что завтра все Т-80 будут выведены в хранилища. Есть программа их модернизации, но выбор заказчика надо уважать. Невозможно, слишком накладно вести в стране две расходящиеся программы.

- Генеральные разработчики, под которых должны создаваться интегрированные структуры, как правило, расположены в Подмоскovie и в Москве, а региональные предприятия должны присоединяться к ним на правах дочерних. По какому принципу создавать интегрированные структуры - по видовому или территориально-отраслевому?

- У нас эта проблема даже не обсуждалась. В создании интегрированных структур есть два пути. Первый, когда предприятия присоединяются к головному и становятся элементами его структуры. Второй - холдинги, где управляющая компания осуществляет стратегическое планирование, кадровую политику, определяет продуктовую политику, но не подменяет предприятия в их традиционном бизнесе. Характерный пример - "Алмаз-Антей". Предприятия не потеряли юридического лица и являются независимыми друг от друга акционерными обществами. Но что касается разработок, производства, испытаний, все осталось по-старому. Когда мы говорим об ОАК, мы имеем в виду такую же схему. Во главе управляющая компания и 4 бизнес-единицы: боевая авиация, гражданская авиация, транспортная и бизнес, связанный с компонентами, обслуживанием и т.д. Есть другая схема объединения, когда во главе профильная компания, например компания "Тактические ракетные вооружения". Но и здесь все участники сохранили юридическое лицо и право хозяйственной деятельности.

- Является ли ГОЗ инструментом реформирования ОПК, или ОПК - инструмент выполнения ГПВ?

- ГОЗ - инструмент реализации ГПВ. ГПВ - это основной документ, задающий планку технологических решений, которые надо реализовать в промышленности для сохранения способности производить ВВТ. Она же база для ВТС. Однако у нас часто бывает так, что ГПВ показывает одно направление развития, а госзаказы отстают от задач ГПВ. Кстати, в ГОЗ должна быть включена Федеральная инвестиционная программа по созданию и развитию мощностей ОПК, но источник ее финансирования не должен иметь отношения к Минобороны. Сегодня в отсутствие комплексной программы развития ОПК вопросы обновления технологий и создания производственных мощностей решаются частично в различных ФЦП и в Федеральной адресной инвестиционной программе. Но масштабы этих мероприятий не соответствуют тем задачам, которые ставятся перед ОПК нашими военными.

- Когда могут появиться перспективные виды вооружений?

- Создание перспективных систем вооружений осуществляется с учетом мировых тенденций в сроки и с характеристиками, позволяющими сохранить военный паритет и удержать позиции страны на мировых рынках торговли оружием. Думаю, что финансово-экономические параметры разрабатываемой ГПВ-2015 учитывают эти требования, что позволит выполнить работы и по "Булаве", и по истребителю пятого поколения в сроки, необходимые для обеспечения безопасности России.

Николай ХОРУНЖИЙ
источник: газета "Известия"
05.10.05

МЕЖДУНАРОДНАЯ КООПЕРАЦИЯ НЕ ОТМЕНЯЕТ НАЦИОНАЛЬНЫХ ИНТЕРЕСОВ

О важности проекта Российского Регионального самолета (RRJ) и о перспективах отечественного авиапрома читателям "ПЕ" прямо на борту самолета, который доставил представителей российского правительства на церемонию открытия совместного предприятия НПО "Сатурн" с французской корпорацией Snecma, рассказал замглавы департамента ОПК Минпромэнерго Валерий Воскобойников. Новое СП планирует организовать выпуск современных авиадвигателей SaM-146 для самолета RRJ, который может начать полеты уже в 2007 году.

- Двигатели самолета, на котором мы сейчас летим, уступают современным западным аналогам. Так могут ли отечественные предприятия выпускать современные конкурентоспособные авиадвигатели?

- Конечно, могут! Тут нет никаких сомнений. Надеюсь, что новый российско-французский двигатель станет еще одним доказательством конкурентоспособности нашего двигателестроения. Если же говорить о прошлых разработках, то нужно сравнивать отечественные модели с их западными "ровесниками". В своем классе российские двигатели, например, такие как ПС-90А - как правило, практически не уступают своим иностранным аналогам. Думаю, что некорректно сравнивать современные западные модели с отечественными разработками семидесятых годов.

- Сегодня в средствах массовой информации слышна критика в адрес проекта RRJ. Каковы, на ваш взгляд, перспективы реализации этого проекта?

- Критические замечания есть и будут всегда. Но нужно напомнить, что самолет создается не для удовлетворения фантазии конструктора, а для удовлетворения потребностей рынка, потребностей потенциального заказчика. Поэтому перед началом проектирования идет серьезный анализ пассажиро- и грузопотоков и существующей ситуации на рынке перевозок. При этом оценивается емкость рынка в каждом сегменте авиационной техники. И только после глубокого технико-экономического анализа принимается решение о начале проектирования. Параллельно выясняется - будет ли самолет не только востребован, но и рентабелен. То есть речь идет о том, окупятся ли все затраты на проектирование и изготовление самолета или нет. Разработка новой модели дальнемагистрального широкофюзеляжного самолета сегодня обходится в €4-5 млрд. А разработка сверхместимого европейского самолета А-380 потребует более €10 млрд. Понятно, что ни государство, ни частный бизнес не желают закопать в землю такие деньги, а рассчитывают на возврат затраченных средств. Если же появляются обоснованные сомнения в рентабельности самолета, то работы над ним прекращаются. Все выска-

занные соображения относятся и к проекту RRJ. Не секрет, что разработчики RRJ провели не только анализ рынка перевозок, но и консультации с авиакомпаниями, которые сформулировали свои требования к региональному самолету. И все эти пожелания авиаперевозчиков были учтены.

Что касается замечаний к RRJ, которые звучат сегодня, то я не считаю их решающими. Как известно, любой технический проект - это компромисс между возможным и желаемым. Например, требования возможности посадки на некачественную взлетно-посадочную полосу можно реализовать только за счет усиления взлетно-посадочных устройств самолета, то есть за счет утяжеления конструкции. А утяжеление конструкции неизбежно приводит к ухудшению технико-экономических характеристик самолета.

В качестве претензий к RRJ сегодня можно услышать о возможности попадания посторонних предметов в низко расположенный двигатель. Но, во-первых, сегодня тысячи самолетов летают с таким расположением двигателя. И, во-вторых, низкое расположение двигателя существенно облегчает эксплуатацию машины. Разумеется, можно разместить этот двигатель над крылом - так, например, как это сделано на АН-74. Но с точки зрения эксплуатации, это серьезно усложняет техническое обслуживание самолета. Поэтому главная задача - создать комфортные условия эксплуатации, не ухудшая при этом технические характеристики самолета.

- Мешают ли кооперации существующие законодательные нормы, ограничивающие участие иностранных компаний порогом в 25% акций? Можно ли реализовать проект RRJ в рамках существующего законодательства?

- Закон есть закон. И никто не пойдет на его нарушение. Ни мы, ни французы. У них, кстати, тоже есть свои ограничения, которые они вынуждены учитывать. Например, выделение бюджетных средств на поддержку проекта RRJ требует одобрения Еврокомиссии. И французы не могут обойти этот порядок. Поэтому мы и заняты сегодня поиском взаимоприемлемых решений, которые не ущемляли бы интересы обеих сторон. В этом и состоит задача органов исполнительной власти по расширению возможности участия наших промышленных предприятий в международной кооперации.

- Какой вы видите перспективу для российской авиационной промышленности? Где место отечественной промышленности в международной разделении труда? Может быть, России следует сосредоточиться только на производстве региональных самолетов и вертолетов?

- Создание авиационной техники требует колоссальных ресурсов. Поэтому сегодня весь мир нацелен на создание кооперации в области высоких технологий - это касается, в том числе, авиационной и ракетно-космической техники. Но развитие международной кооперации не отменяет национальных

интересов стран. В обозримом будущем, безусловно, будет сохраняться необходимость защиты национальных интересов, обеспечения безопасности и обороноспособности. В связи с этим будет сохраняться и потребность в современных вооружениях - в том числе и в авиационных.

Если говорить о военной авиации, то я уверен - Россия обязана сохранить способность выпускать полный спектр летательных аппаратов, начиная от малых беспилотных аппаратов и кончая стратегической авиацией. И здесь никаких отступлений быть не должно.

Я не уверен, что в области гражданской авиации мы должны заниматься только региональными самолетами или машинами более низких классов. Такая узкая специализация затормозит развитие авиастроения. И если Россия потеряет возможность быть системным интегратором в серьезных разработках, в области дальнемагистральных, широкофюзеляжных самолетов, то я не думаю, что это будет

благом для нашей страны. Но разделить военную и гражданскую авиацию практически невозможно, поскольку все современные разработки в этих сферах базируются на одних и тех же технологиях, на одних и тех же научных достижениях. Когда нам говорят - давайте бросим гражданскую авиацию и сконцентрируем все усилия только на военной, то нужно понимать, что при существующих объемах производства военной техники мы вообще не сохраним авиационную промышленность. Только за счет экспорта промышленность выжить не сможет. Для сохранения авиационной промышленности в стране должен быть достаточно серьезный внутренний заказчик. Но этого мы не наблюдаем на протяжении последних 15 лет.

источник:
газета "Промышленный еженедельник"
21.10.05

"ГОСУДАРСТВО РАЗУМНО РАСПОРЯДИТСЯ ВЕРТОЛЕТНЫМ АКТИВОМ"

Вертолетостроительный холдинг, формирующийся под управлением ОАО "ОГК "Оборонпром", на прошлой неделе сделал сразу два шага к интеграции составляющих его предприятий. Федеральная служба по финансовым рынкам зарегистрировала дополнительную эмиссию акций ОАО "Оборонпром" - теперь компания может получить контроль над вертолетными заводами, обменяв свои ценные бумаги на их акции. Кроме того, принято решение о формировании единого органа управления холдингом. Об этом и других деталях перестройки отечественного вертолетостроения рассказал генеральный директор "Оборонпрома" Денис Мантуров.

- Постановление правительства предписывало совершить приобретение контрольных пакетов акций предприятий - участников холдинга к 1 сентября. Удалось ли вам уложиться в этот срок?

- На самом деле задание было сформулировано по-другому. В постановлении было поручено "Росимуществу" и "Роспрому" совместно с "Оборонпромом" выработать до конца года программу по увеличению доли корпорации в уставных капиталах этих предприятий до размера не менее 50% плюс одна акция. О конкретной дате речь не шла. Тем не менее сегодня "Оборонпром" напрямую или опосредованно владеет контрольными пакетами акций четырех предприятий, упомянутых в указе и постановлении.

На днях состоялась регистрация в ФСФР дополнительной эмиссии акций "Оборонпрома", на которые мы обмениваем пакеты, принадлежащие Российской Федерации, Татарстану и "Рособоронэкспорту". До середины октября мы ожидаем оформ-

ление передаточных распоряжений и перевод этих акций на наш баланс. В результате этих операций "Оборонпром" контролирует более 88% акций Улан-Удэнского авиационного завода. В июле аффилированные с "Оборонпромом" структуры приобрели у компании "Каскол" 25% акций УУАЗ. С учетом вносимых сейчас государственных 49,18 и 14%, которые принадлежат "Рособоронэкспорту", и получается 88-процентный пакет УУАЗа.

В СМПП нам изначально передается контрольный пакет - 60%. В ММЗ государство владеет 38%, но еще 12,5% акций этого завода "Оборонпром" приобрел ранее, так что собирается 50,5%.

На МВЗ у нас будет 62%: 31% мы получаем от государства и еще 31% недавно был куплен у структур Межрегионального инвестиционного банка дружественными нам компаниями, которые в дальнейшем готовы обменять эти активы на акции "Оборонпрома".

В капитале Казанского вертолетного завода у нас пакет в 29,92% акций, передаваемых правительством Татарстана.

- Как вы договорились с руководством Татарстана о передаче этих акций?

- Мы обмениваем 15,07% акций "Оборонпрома" на принадлежащие Татарстану 29,92% акций КВЗ. Такое соотношение вытекает из проведенной оценки всех вертолетных активов, вносимых в уставный капитал "Оборонпрома".

- Акции КВЗ вы получите в тот же срок, что и федеральные пакеты?

- Совершенно верно. Как только мы получаем документы ФСФР о регистрации эмиссии, мы рассылает их в "Росимущество", "Рособоронэкспорт", правительство Татарстана и "Роствертол". Это предприятие - еще один акционер "Оборонпрома", который вносит за наши акции денежные средства - 144 млн руб. На них мы планируем приобрести акции дополнительной эмиссии самого "Роствертола".

- Зачем "Роствертолу" и контролирующим его сейчас частным акционерам входить в состав вертолетного холдинга, основным акционером которого выступает государство?

- Основная продукция "Роствертола" - военная (ударные вертолеты Ми-24 и Ми-28). Если государство не будет присутствовать среди акционеров "Роствертола", организовать процесс размещения оборонного заказа и контролировать его исполнение будет сложно. И нынешние собственники завода это понимают. Кроме того, они ничего не теряют в финансовом плане. Деньги, которые они сейчас заплатят за акции "Оборонпрома", затем вернутся обратно на завод в виде оплаты за их акции. В результате мы предполагаем получить (с учетом 3,73% акций "Роствертола", находящихся в госсобственности) блокирующий пакет ростовского завода.

- По поводу последующего увеличения этого пакета до контрольного вы с нынешними собственниками "Роствертола" уже ведете переговоры?

- Мы не форсируем этот процесс и не ставим перед собой цель решить эту задачу в 2005-2006 годах. Мы договорились с менеджментом "Роствертола", что до конца 2006 года ограничимся блокирующим пакетом акций завода. Но на втором этапе, в 2007 году, мы собираемся довести наш пакет до контрольного (50% плюс одна акция). Хочу подчеркнуть, что этот процесс происходит по взаимному согласию, никто никого ни к чему не принуждает. Форму приобретения следующих пакетов акций "Роствертола" мы еще обсуждаем: это может быть как выкуп, так и обмен на акции "Оборонпрома".

- Формируются ли уже единые органы управления холдинга?

- На прошлой неделе генеральные директора "Оборонпрома", МВЗ, УУАЗ, КВЗ, "Роствертола", СМПП и ММЗ подписали корпоративное соглашение, которое определяет принципы и механизмы взаимоотношений участников холдинга, а также их права и обязанности. В нем говорится, что участники холдинга сохраняют юридическую самостоятельность и после вхождения в его состав. Для координации совместной деятельности при "Оборонпроме" создается коллегиальный орган управления - совет вертолетного холдинга. Он будет состоять из генеральных директоров всех предприятий. Кроме того, в составе "Оборонпрома" создается дирекция вертолетных программ. Ее глава будет одновременно моим заместителем.

- Говорят, что вы не собираетесь останавливаться на заводах - производителях вертолетов Миля и хотите присоединить к холдингу еще и ОАО "Камов". На какой стадии находятся переговоры о приобретении вами 50% акций этой фирмы у АФК "Система"?

- На завершающей. Для них вертолетостроение - непрофильный бизнес. Для нас - совсем наоборот. Учитывая хорошие конструктивные отношения наших компаний, мы находим взаимопонимание в этом вопросе.

- А не собираетесь ли вы приобрести и тот пакет (49,3%), который находится у другого крупного акционера "Камова" - РСК "МиГ"?

- На нынешнем этапе он останется в управлении у РСК "МиГ". По крайней мере до тех пор, пока не будет решен вопрос со структурой Объединенной авиастроительной компании (ОАК) и акционированием МиГа. Очевидно, что государство разумно распорядится этим вертолетостроительным акти-

вом. Во всяком случае "Камов" явно нецелесообразно оставлять в структуре самолетостроительного холдинга.

- В чем смысл объединения в одном холдинге двух конкурирующих вертолетных фирм? Не закончится ли это фактической ликвидацией одной из них?

- У нас не стоит задача ликвидировать "Камова" путем присоединения его к "Милю". Две конструкторские школы должны быть сохранены. Мы считаем, что за "Камовым" необходимо оставить те ниши, которые у него традиционно были, - это прежде всего корабельные вертолеты, машины для лесных работ и пожаротушения. Впрочем, вопрос об оптимизации модельного ряда двух фирм - это не та тема, которую стоит обсуждать сейчас, до завершения сделки по приобретению акций.

- Вы можете хотя бы в самых общих чертах обрисовать финансовое положение предприятий, входящих в холдинг "Оборонпрома"?

- Финансово устойчивое. И банки с точки зрения выдачи кредитов оценивают их таким же образом. И это хороший показатель.

Михаил КУКУШКИН

источник: газета "Время новостей"

04.10.05

ОПК "ОБОРОНПРОМ"

ОПК "Оборонпром" - промышленно-инвестиционная корпорация, уставный капитал которой на паритетных началах разделен между ФГУП "Рособоронэкспорт" и "Росимуществом". Размер уставного капитала до новой эмиссии составлял 1,442 млрд руб., после нее составит 4,3 млрд руб.

Вертолетостроительный холдинг под управлением "Оборонпрома" создается в соответствии с указом президента России от 29 ноября 2004 года и постановлением правительства от 6 мая 2005 года. В соответствии с этими документами в уставный капитал "Оборонпрома" передаются государственные пакеты акций Улан-Удэнского авиационного завода (УУАЗ, 49,18%), Московского вертолетного завода им. Миля (МВЗ, 31%), Казанского вертолетного завода (КВЗ, 29,92%), Московского машиностроительного завода "Вперед" (ММЗ, 38%) и Ступинского машиностроительного производственного предприятия (СМПП, 60%).

По итогам размещения дополнительной эмиссии в собственности государства (в лице "Росимущества") будет закреплено 51% акций ОАО "ОПК "Оборонпром", в хозяйственном ведении ФГУП "Рособоронэкспорт" - 31,13%, в собственности Республики Татарстан - 15,07%, ОАО "Роствертол" будет владеть 2,79%.

"Оборонпром" контролирует также ряд предприятий, не имеющих отношения к производству вертолетов, в том числе ОАО "Оборонительные системы" (более 75% акций), ЗАО "Оборонпромлизинг" (100%).

АЛЕКСАНДР МАТВЕЕНКО: "МЫ - ЗА ПОЛНОЦЕННУЮ ИНЖЕНЕРНУЮ ПОДГОТОВКУ"

В нынешнем году один из ведущих вузов страны – Московский авиационный институт (государственный технический университет, МАИ) – отмечает 75-летие. Ректор МАИ, профессор, доктор технических наук, академик Российской академии наук, действительный член Инженерной академии, Академии авиации и воздухоплавания, Российской академии космонавтики им. К.Э. Циолковского, председатель наблюдательного совета Клуба авиастроителей Александр Макарович Матвеев, возглавивший институт в 1992 г., рассказал о сегодняшнем дне вуза, проблемах высшего образования, положении дел в авиационной отрасли и использовании информационных технологий.

- С какими итогами МАИ подошел к своему юбилею?

- За прошедшие годы вузом было подготовлено 136 тыс. инженеров; среди его выпускников - сто генеральных конструкторов, директоров заводов и НИИ, около пятидесяти академиков и членов-корреспондентов Российской академии наук.

Несмотря на все трудности последних лет, мы устояли, хотя бюджетных денег нам не давали ни на что, кроме зарплаты и стипендий, да и то не в полном объеме. Мы не закрыли ни одного из своих филиалов (в Байконуре, Ахтубинске, Таганроге, Жуковском, Серпухове, Люберцах и Химках), сохранили учебный аэродром под Москвой площадью 220 га, где ежегодно проходит летная практика. Сейчас идет строительство нового корпуса общей площадью 9,5 тыс. кв. м для радиофакультета, старое здание которого пришло в аварийное состояние.

К 75-летию мы передаем своим сотрудникам 56 квартир стоимостью 2200 долл./кв. м: отдав часть принадлежавшей нам территории под жилой дом, мы получили в нем бесплатно треть квартир общей площадью 5 тыс. кв. м. Кроме того, мы уже приобрели в собственность корпуса, а теперь выкупаем землю спортивно-оздоровительной базы в Алуште, на которой уже в течение 40 лет с мая по октябрь отдыхают маёвцы. Кстати, половину необходимых средств дал институт, а другую - собрали сотрудники и бывшие выпускники.

МАИ обладает высоким авторитетом в инженерном и научном сообществе. Сегодня члены Ассоциации аэрокосмических вузов страны, куда входит девять институтов, поставили вопрос о создании в России единого национального аэрокосмического университета под эгидой МАИ.

Подобный распределенный консорциум (а каждый из вузов сохранит самостоятельный юридический статус) будет, в частности, вырабатывать единую политику в области подготовки специалистов для авиационной и космической отраслей. Правда, к созданию такого образования вузы отчасти подталкива-

ет местная власть. Многие губернаторы считают необходимым сокращение на вверенной им территории количества вузов за счет их слияния в более крупные университеты. Пример здесь показала Тула, в которой теперь есть свой "классический" университет, вобравший в себя ряд местных институтов, в том числе медицинский и педагогический.

- А как оправдывает МАИ собственный университетский титул?

- Инженерный профиль МАИ заложен при создании института, когда было учреждено всего три факультета - моторный, самолетный и дирижаблестроения. Уже гораздо позже было решено к инженерным направлениям добавить естественнонаучные: так у нас появились математики, физики, материаловеды. Ранг университета МАИ получил в 1993 г. После развала Союза на базе ряда кафедр (философии, истории КПСС и т. п.) был создан гуманитарный факультет, а чтобы он стал выпускающим, ввели специальность "менеджер по работе с персоналом". Осенью 2001 г. мы открыли факультет иностранных языков.

- Ныне принято жаловаться на недостаточность финансирования. Как обстоит с этим дело в МАИ?

- Для поддержания учебного процесса МАИ требуется ежегодно 1,5 млрд. руб. (это с учетом нищенской по нынешним меркам зарплаты профессора - 6,5 тыс. руб.; хотя, по моему мнению, она должна составлять хотя бы 15 тыс. руб.), а государство выделяет нам из бюджета лишь 480 млн. руб., т. е. всего третью часть. На Западе принято считать, что инженерные вузы - да и не только их - надо финансировать на 80-85%. Значит, нам надо давать 1 млрд. 200 млн. руб. Ну не может вуз заработать всех необходимых ему денег.

Однако приходится этим заниматься, и мы зарабатываем сами свыше 500 млн. руб., т. е. даже больше того, что получаем от государства. Эта сумма складывается прежде всего из доходов от платного образования: в этом году мы приняли в МАИ 1000 студентов на платные места (2500 первокурсников начали учиться бесплатно). Стоимость обучения на инженерных факультетах - 1000 долл. в год, а на экономическом и гуманитарном чуть выше - 1500 долл. Но я думаю, что это недорого.

Кстати, полностью платным является факультет иностранных языков (потому что преподаватель иностранного языка не пойдет в наше время работать за обычную зарплату доцента или доктора, а на этом факультете доцент получает все-таки около 10 тыс. руб.), но зато он позволяет студентам, изучившим еще один язык, получить второй диплом. В целом половина из 1700 наших выпускников имеет дополнительную - к основной, чаще всего, инженерной квалификации - специальность по экономике, прикладной математике, управлению качеством, защите информации, экологии и даже... по ремонту автомобилей. Мы "пробрили" себе эту платную специальность на базе лаборатории автоматических трансмиссий. Мало кто знает, что в МАИ - одна из самых мощных в Москве станций по ремонту автоматических коробок передач, а лаборатория прочности занимается кузов-

ным ремонтом, используя для этих целей собственное гидравлическое оборудование.

Вообще говоря, необходимость зарабатывать заставила нас - да и другие российские вузы тоже - освоить многие непрофильные направления. Так, мы разработали и наладили выпуск серийной продукции: комплектов стоматологического оборудования для протезирования зубов, стерилизаторов медицинского инструмента, ранцевой системы пожаротушения (она также производится в Германии).

Трудятся наши специалисты и по западным контрактам. Благодаря этому, а также наличию платного обучения все обстоит не так уж плохо. Привожу пример: 18,5% сотрудников получают ежемесячно через кассу вуза 500 долл., а 7,5% - более 1000 долл.

- Согласно российской конституции, образование должно быть бесплатным...

- А я не раз высказывался за то, что оно должно быть частично платным. Причем если студенты не могут внести необходимую сумму, пусть отработают ее. В настоящее время многие страны отказались от идеи полностью бесплатного образования. Даже в богатой Америке его нет. Подчас доходит до курьезов: так, в одном из аэрокосмических вузов Франции, к примеру, студенты платят за запись о переводе на следующий курс.

А в Китае в качестве оплаты за годовое обучение со всех студентов сейчас берут среднюю - для данной местности - двухмесячную зарплату. Однако если будущий выпускник соглашается по окончании вуза поехать в какую-то отдаленную местность, скажем, учителем или врачом, плата для него снижается вдвое, а если он готов служить в армии, то вообще отменяется. Благодаря этому китайские университеты имеют деньги, и теперь профессор там получает 1000 долл., притом что лет семь-восемь назад его зарплата не превышала 100 долл.

Я предлагаю, чтобы в России стоимость годового обучения равнялась месячной зарплате в конкретном регионе. В Москве это составит 10 тыс. руб. При 15 тыс. студентов, обучающихся в МАИ, вуз получит дополнительно 150 млн. руб. (треть того, что нам дает государство), причем половину этой суммы мы бы направили на подготовку новых учебников и лабораторных работ, а половину на повышение зарплаты преподавателей.

- А как обстоит дело с реформой высшего образования?

- Пока в МАИ не готовят бакалавров, но, по-видимому, это придется делать, поскольку Россия вступила в Болонское соглашение, с помощью которого нам хотят навязать двухступенчатую систему высшего образования.

Почему мы против бакалавриата? Дело в том, что инженеры (это их, кстати, объединяет с врачами) помимо теоретических курсов должны обязательно иметь практическую подготовку. У бакалавра ничего этого нет: за четыре года он может получить блестящую теоретическую подготовку, но ничего не будет уметь делать. Бакалавр будет единым и на ракеты, и на самолеты, и на двигатели и даже на системы управления. Между тем, каждая область имеет свои совершенно специфические проблемы.

И магистр - это очень узкий специалист в какой-либо области - скажем, прочности или динамике, но он не сможет стать проектантом, т. е. тем, кто все доводит "до железа" и должен учесть массу противоречивых требований с точки зрения и эксплуатации (- в более общем виде, взаимодействия "человек -

машина"), и аэродинамики, и прочности, и технологичности, и стоимости, и эффективности. Если переходить на подготовку исключительно бакалавров и магистров, надо создавать на предприятиях мощнейшие центры доподготовки, как это практикуется в западных фирмах. Но зачем разрушать сложившуюся у нас в стране и оправдавшую себя на практике систему инженерного образования, подразумевающую непрерывность обучения и получение в вузе навыков реального проектирования и конструирования?

Я убежден в губительности двухступенчатой подготовки специалистов для аэрокосмической, да и вообще любой наукоемкой промышленности, и верю, что мы сможем уговорить правительство сохранить для инженеров-разработчиков 5,5-летний (а в отдельных случаях и 6-летний) курс обучения. Для всех остальных - экономистов, прикладных математиков и т. п. - возможен перевод на двухступенчатое образование.

- Как вы оцениваете уровень подготовки нынешних абитуриентов и студентов?

- К сожалению, уровень образования снизился. Хуже стала работать средняя школа: в условиях рыночной экономики число медалистов резко выросло, но часто они оказываются "липовыми". В целом за годы обучения мы отчисляем практически половину от числа поступивших. Но вот что удивительно. В любые, даже самые неблагоприятные времена доля настоящих отличников находится примерно на одном уровне и составляет от 8 до 12%.

Высшей школе было особенно тяжело в тот период, когда все ринулись в торговлю, пытались "растачить" вуз на малые предприятия, зарабатывать на аренде помещений. К счастью, этот этап закончился. И свидетельство тому - небывалый рост конкурса на вступительных экзаменах: на 2500 госбюджетных мест в нынешнем году подали заявления 5800 абитуриентов. Даже на самолетные и ракетные специальности было более двух претендентов, а на экономический, гуманитарный, факультеты прикладной математики и иностранных языков конкурсы достигали 4-5 человек на место. Да и уровень подготовки стал повыше.

Конечно, у нас не обходится без проблем. Сейчас мы издаем в 6-8 раз меньше учебников, чем в советские времена, практически не готовим новых лабораторных работ.

- Куда сейчас идут выпускники МАИ? Легко ли им найти работу? Существует ли до сих пор проблема утечки умов?

- Еще лет пять назад я бы сказал, что по специальности работает 20% выпускников, а сегодня - это уже 65-70% (в том числе примерно 250 человек, получив офицерское звание, уходят служить в армию). Ежегодно МАИ, например, оставляет у себя 100 инженеров.

Распределение выпускников теперь отсутствует, хотя я бы его ввел опять для тех, кто учится на бюджетные деньги. Тем не менее выпускники МАИ не испытывают проблем с трудоустройством: специальности, которые они получают, позволяют работать где угодно, скажем, экономистами в банках.

Что касается утечки мозгов, то каждый год из 1700 выпускников на Запад уезжает, я думаю, не более десяти человек. С дипломом МАИ - заметьте, не бакалавра, а полноценного инженера - охотно берут даже в докторантуру американских университетов.

Практически половина сотрудников московского конструкторского центра Boeing - бывшие маэвцы.

Эта фирма с готовностью берет наших выпускников при наличии у них навыков конструирования и владении английским языком, отправляет их на стажировку на свой завод в Сизл и платит зарплату в размере нескольких тысяч долларов в месяц.

- А вы не боретесь с такого рода утечкой?

- А зачем это делать, если у России пока не очень получается со своими самолетами? Теперь многие отечественные предприятия работают на западную промышленность. К примеру, Верхне-Салдинское металлургическое объединение, являющееся одним из крупнейших в мире производителей титана, поставляет фирмам Boeing и Airbus этого металла больше, чем всему российскому авиационному. Ничего страшного в этом я не вижу. Более того, я утверждаю, что нам надо участвовать и в западных разработках, а нашим авиакомпаниям закупать импортные, а не только российские самолеты.

Например, у нас в течение долгого времени - пока не появился ИЛ-96 - вообще не было магистрального самолета, который мог бы совершить беспосадочный полет из Парижа в Токио. Ну и что делать? Терять пассажиров? Авиакомпании отчасти правы, когда говорят, что главное для них - пассажиры.

Рынок магистральных самолетов захватили Boeing и Airbus, и нам трудно с ними тягаться. Европейская компания при этом доказала, что, начав с нуля, за 20 лет можно обогнать американскую фирму: в этом году Airbus продал на два десятка новых самолетов больше Boeing'a. Но боюсь, что нам будет сложно конкурировать и на рынке самолетов, предназначенных для ближних полетов: в этой области очень активно сейчас работают Бразилия и Канада.

- А как обстоят дела в авиационной отрасли в целом?

- Наша отрасль переживает не самые лучшие времена по многим причинам. Скажем, раньше в Советском Союзе самолетами ежегодно летали 125 млн. пассажиров, а в современной России - только 25 млн. Но если нет пассажиров, то нет и денег на постройку новых самолетов. Правда, зарубежные авиакомпании очень редко покупают "на корню" новые машины, а обычно берут самолеты в лизинг. Теперь лизинговые структуры появились и у нас, и это уже позволило заказать отечественным авиапредприятиям и ИЛ-96, и Ту-214.

Помимо финансовых трудностей существуют к тому же проблемы с кадрами - уменьшается число специалистов, увеличивается их средний возраст (справедливости ради скажу, что на Западе эта проблема тоже стоит). Еще один аспект: трудно представить, но среди самолетных КБ, не осталось ни одного государственного. Предполагается, что частные предприятия работают, как правило, более эффективно, однако, те же американцы говорят, что форма собственности предприятия еще не определяет его эффективность.

Иногда акционирование приводит к вопиющим последствиям. Вот пример: объемы производства композитных материалов у нас снизились в пять-шесть раз по сравнению с советским периодом, а сами композиты стали стоить дороже, чем на Западе. Не обошлось здесь без преднамеренных действий со стороны заинтересованных зарубежных конкурентов: так, на одном из российских предприятий по выпуску композиционных нитей венгры, как выяснилось позднее, вовсе не на собственные средства, выкупили, а затем закрыли все производственные линии.

Но, как я надеюсь, положение в отрасли будет выправляться, тем более что нам надо все-таки строить собственные самолеты, а не только закупать западные. Ну не хватит у нас нефти и газа для того, чтобы закупить гражданские, а тем более военные самолеты и вертолеты.

К слову, выпуск тех же вертолетов сохранился где-то на 70% от уровня производства в Советском Союзе, а "ОКБ Сухого" тоже загрузило свои заводы на 70-80%, благодаря в немалой степени китайскому и индийскому заказам. Это же КБ работает над созданием новых истребителей пятого поколения. К сожалению, конкурировать мы можем только в области военной техники.

- Могут ли помочь развитию отрасли технопарки?

- Что такое технопарки на Западе? Скажем, был я в Бельгии (вообще говоря, мы недооцениваем эту страну). Там специалистам могут предоставить на льготных условиях помещение для размещения офисного, компьютерного или иного оборудования для реализации конкретного инвестиционного проекта. При этом даже дадут начальный венчурный капитал, по-моему, около 50 тыс. евро. Прогоришь - не прогоришь, зависит только от тебя. Например, в таком технопарке (а он действительно расположен в настоящей парке) построены чуть ли ни цеха, со всеми необходимыми коммуникациями, где небольшая группа специалистов делает оптические приборы, в частности изготавливает полутораметровые зеркала с микронной точностью.

Технопарки - вещь хорошая, но надо понять, как они могут выглядеть у нас. Может быть, наши студенческие КБ - это и есть технопарки? МАИ в сотрудничестве с Летно-исследовательским институтом и одним из авиационных заводов - занимался серийным выпуском легких самолетов "Авиатика-890". Разве это не технопарк? Теперь вот мы строим у себя новую серию коммерческих самолетов - "МАИ-223".

- А как обстоит дело с использованием информационных технологий для нужд авиации и могут ли они реально помочь?

- Конечно, могут. С использованием ИТ создаются новые самолеты, в частности легкие сельскохозяйственные аппараты и российско-французский региональный самолет RRJ (разработчик - авиастроительная компания "Гражданские самолеты Сухого"). Все проектирование самолета осуществляется в цифровом виде; применяется система виртуальной реальности, основанная на едином банке данных и позволяющая отказаться от изготовления огромных деревянных макетов, которые сооружали прежде.

Безусловно, ИТ широко внедряются и в процесс обучения инженеров. В МАИ установлено уже несколько тысяч "персоналок" очень хорошего уровня. А сейчас совместно с фирмой "Авиационный консалтинг - ТЕХНО" мы создаем лабораторию для подготовки специалистов по работе с CALS-технологиями. Вообще говоря, при проектировании авиационной техники используется очень много различных программных продуктов, но особенно популярны пакеты типа NASTRAN (при инженерных расчетах с помощью метода конечных элементов) и CATIA (при разработке геометрических форм самолета).

Игорь КОНДРАТЬЕВ
источник: журнал "PC Week"
№38/2005

АЛЕКСАНДР ЛЕБЕДЕВ: "МЫ БУДЕМ РАЗВИВАТЬ АВИАЦИОННЫЙ ЛИЗИНГ ИЗ ПРИНЦИПА"

В июле генеральная прокуратура арестовала контролируемые им акции лизинговой компании "Ильюшин Финанс и Ко" (ИФК), а в августе из-за производственных дефектов были отстранены от полетов самолеты Ил-96-300, продажей которых занималась ИФК. После этих событий представители рынка стали все чаще говорить о кризисе отечественной авиационной промышленности. Заявлял об этом и Александр Лебедев. Он сказал, что готов сдать свой мандат и уйти спасти ИФК. Параллельно он направил несколько писем и запрос премьер-министру Михаилу Фрадкову. В конце прошлой недели г-н Лебедев решил искать правду в судебных инстанциях, подал иск в суд на премьер-министра за нарушение административного кодекса и готовит иск на возмещение материального ущерба, который понесла ИФК из-за действий прокуратуры. Александр Лебедев рассказывает в интервью о своих взглядах на сложившуюся ситуацию в авиационной отрасли и политической системе страны.

- Александр Евгеньевич, на какой стадии сейчас находится следствие в рамках уголовного дела против генерального директора ИФК Александра Рубцова?

- Точно не знаю, это тайна следствия. Следственные действия ведутся уже 6 месяцев. Сотрудники ходят на допросы, все документы изъяты прокуратурой. Дело возбуждено не по факту, а сразу против генерального директора. Что еще опаснее - волна допросов перекинулась на чиновников. Из-за этого решение всех вопросов, касающихся компании, теперь стало тормозиться на уровне правительства. Его представители в течение месяца не могут выпустить директиву по дополнительной эмиссии. Совет директоров в очередной раз сорван. Психологическое состояние коллектива компании и чиновников из правительства, которые 5 лет подписывали документы, касающиеся деятельности ИФК, тяжелое.

- На минувшей неделе появилась информация о том, что совет директоров ИФК уже в третий раз срывается, насколько этот процесс может затянуться?

- Я думаю, что чиновники боятся принимать какие бы то ни было решения. Например, по какой цене оплачивать дополнительную эмиссию, по какому коэффициенту проводить конвертацию акций. Чиновники боятся принимать даже такое простое решение, как проводить или нет совет директоров. Вдруг тебя за это завтра вызовут на допрос? В отношении нас у прокуратуры есть подозрения в том, что мы как акционеры не можем управлять активами компании. Именно это, а не деятельность всего менеджмента, поставлено под сомнение. У менеджмента ИФК были очень ограниченные права для принятия решений. Все решения, как крупные, так и мелкие, принимались только акционерами, менеджмент компании не имел никакой свободы. А если учесть то, что по каждому вопросу мы с государством цапались, попробовали бы они принять без нас какое-нибудь решение. И устав, и закон об акционерных обществах в компании неукоснительно исполнялись.

- Вы говорите, что чиновники боятся даже дополнительной эмиссии акций ИФК. Но что здесь, на ваш взгляд, может вызывать их опасения?

- Они боятся всего, они не понимают, что происходит. Кстати говоря, этого никто не понимает. Сегодня ты поставил подпись, а завтра пошел в прокуратуру. В списке свидетелей представители всех основных ведомств, начиная от министров до начальников департаментов и отделов. Чиновники менялись, поэтому вызывают тех, кто давно не работает. Даже технически не совсем понятно, как можно допросить 70 человек, многие из которых уже не работают, а другие путешествуют.

- Если это кому-то нужно...

- К сожалению, кому-то действительно нужно уничтожить компанию и преподнести всем нам урок.

- В начале месяца Вы сообщили о том, что сдадите свои депутатские полномочия и уйдете спасать от действий прокуратуры "Ильюшин Финанс", по меньшей мере станете ходить на допросы?

- Я буквально сказал следующее: если будет фракционное или партийное поручение для того, чтобы спасти отрасль и компанию, я готов сдать мандат и отправиться туда работать. Пока такого поручения нет. Мы подготовили обращение к правительству о ситуации в авиастроении, на прошлой неделе утвердили его на президиуме фракции "Единая Россия", всего его поддержали 425 депутатов Государственной думы. Единодушие для Думы редкое. В отрасли тяжелое положение в связи с ситуацией с ИФК, и мы просим Фрадкова незамедлительно в этом разобраться. Надеюсь, на это обращение будет получен ответ. Кстати, я сам направил премьеру полтора месяца назад депутатский запрос о ситуации в отрасли. Еще не было ареста акций. В итоге я получил ответ какого-то мелкого клерка. Но по закону в течение месяца мне должен ответить сам премьер-министр. Это в начале прошлой недели я обсудил с коллегами на президиуме фракции "Единая Россия". Они меня поддержали. Поэтому я принял решение подать в суд на премьер-министра из-за ненадлежащего исполнения им своих обязанностей и за отказ отвечать в соответствии с установленным законом порядке на депутатские запросы.

- Делая заявление об уходе из политики, не думали ли Вы, что коллеги Вас не поддержат?

- Сложно об этом говорить, а вдруг поддержат? Я же не знаю. На самом деле этот вопрос постоянно обсуждается во фракции и партии.

- В то же время в одном из своих интервью Вы сказали, что устали заниматься бизнесом и комфортно себя чувствуете, когда не заседаете на советах директоров, не принимаете решений. Нынешнее заявление о сложении с себя депутатского мандата говорит об обратном...

- А делать же что-то надо... Мне прокуратура устали первого заместителя сказала: "Все проверки до конца августа закончим". Конечно, никто априори не подвергает компетенцию прокуратуры сомнению. Если были какие-то факты нарушений, хотя мы знаем, что их быть не может, то, пожалуйста, действуйте... Но сейчас середина сентября, а ситуация с каждым днем ухудшается. Мы теряем деньги и деловые связи. Это отчетливо видно по поставкам Ил-96, по кредитным линиям и вексельным программам, по работе менед-

жмента и доверию рынка к компании "Ильюшин Финанс". Мы не можем оплатить дополнительную эмиссию, значит, не сможем выбрать бюджетные деньги. С чем я и поздравляю прокуратуру. Кстати, у меня лежит готовый иск к прокуратуре по убыткам, которые понесла ИФК от ее действий.

- А Вы их считали?

- Если компания будет уничтожена, то на сегодняшний день KPMG ее оценивает в 264 млн долл. Соответственно у нас там 37%. Если считать упущенную выгоду, то можно выйти к 150 млн долл. Пока мы точно оценили совсем простые и очевидные убытки, такие как срывы контрактов и привлечение новых инвесторов. У нас есть иностранные и российские компании, с которыми мы вели переговоры много лет о покупке ими части акций дополнительной эмиссии ИФК. Сейчас эти очевидные убытки можно оценить в 5 млн долл. Это сумма без учета удара по имиджу компании. Мы не считали имиджевые потери, они наиболее трудно доказуемы в судах. Так как в стране нет самостоятельной судебной системы, то было бы странно прийти в Басманный суд и предъявлять там какие-то серьезные претензии в адрес государственных структур. Финансовые потери от порчи репутации еще никто никогда у нас в стране не доказал.

- По мнению участников рынка, инициатором событий вокруг Ил-96-300 была авиакомпания "Аэрофлот", которая устала за свой счет исправлять дефекты в 6 самолетах. Как известно, НРК контролирует порядка 30% акций "Аэрофлота", при этом корпорация владеет 36% акций лизинговой компании ИФК. Как Вы ощущаете себя в роли совладельца борющихся компаний?

- Да, я слышал, говорят, "Аэрофлот" хочет "подвесить" сделку, но пока доказательств этого нет никаких. Они видят, что ИФК под угрозой исчезновения. Кто тогда будет выполнять контракт по поставке самолетов? Конечно, все об этом говорят и думают. Тем более что иностранные самолеты с точки зрения показателей эксплуатации выглядят более привлекательно. А тут еще Ил-96-300 посадили на землю... А представьте после такого скандала пассажиров, которые еще долго будут думать, летать им или нет на Ил-96-300. Таких мер, когда все самолеты выводились из эксплуатации, в истории авиации еще не было. Почему американцы не советуют своим авиакомпаниям не эксплуатировать Boeing 737?.. Что касается моей стороны, в конфликте интересов ИФК и "Аэрофлота" я не займу никакую сторону. "Конфликт интересов" - это понятие, придуманное авторами классических учебников Гарварда. Умный владелец или менеджер всегда найдет компромисс.

- Если авиационный бизнес у НРК "не пойдет", на каком рынке корпорация сосредоточит свои финансовые активы?

- Я уверен, что мы будем развивать авиационный лизинг. Даже из соображений принципа, чтобы не дать погубить отрасль. Собственно, это мы до сих пор и делаем. Государство всегда говорило "спасибо" и пакостило в лице отдельных чиновников. Что касается других направлений, НРК в лице Национальной жилищной корпорации будет развивать подотрасль доступного жилья. Энергетику стратегически мы не потянем. Если бы мы были крупными потребителями или у нас реализовывались большие интересы в регионах, то можно было бы, конечно, подумать. Опять же сферой наших интересов по-прежнему остается Украина.

- Как Вы оцениваете недавние перемены в украинском правительстве?

- Это хорошие и правильные перемены. Мы быстро узнаем, приведут ли они к изменению в эконо-

мической ситуации. Надо посмотреть, как поведут себя новые руководители республики в отношении гостиницы "Украина". Я написал официальные письма. Украинская сторона пообещала прекратить ее деприватизацию. Если они все иски отзовут, то мы сразу начнем реконструкцию гостиницы. Мы бы уже ее реконструировали процентов на 70. Власти Украины пытались отобрать все, что мы построили в Крыму. Если бы не эти события, мы бы за 8 месяцев освоили не 5 млн долл., а все 200 млн. Вот вам и результат того, что они вытворяют. Там же мелкая банда совсем недалеких коммерсантов.

- В Ваших выступлениях в последнее время стала все чаще звучать фраза "я написал письмо...". Вы действительно верите в действенность этого метода борьбы?

- По ИФК я президенту написал письмо, и не одно. Но эффекта нет никакого...

- А может, вовсе не надо их писать?

- Нет, надо, хотя они не доходят до своих адресатов. Но я проверю, куда они идут. У нас в стране система настолько централизованная, что многие вопросы может решить только президент. Правительство тоже отказывается что-то делать. Мои письма кем-то складируются из ближайшего президентского окружения. В ту же ситуацию мы попали и на Украине - там Ющенко тоже ничего не показывали. Но у нас президент, как мне кажется, хорошо представляет себе, что происходит в стране.

- Вы ищете встречи с президентом?

- Безусловно, я этого у него в письме попросил. В последний раз в феврале на Государственном совете Путин сказал, что главным инструментом развития авиастроения является лизинг, который мы будем стараться развивать, на его деятельность дадут 200 млн долл. В то же время я думаю, что кто-то пытается президента дезинформировать. Но у них ничего не получится. Они могут ему объяснять, что на Воронежском авиационном заводе ничего не производится, что все деньги разворованы. Я уверен, что он в этом разберется, так долго не может продолжаться. Так получилось на МАКСе. Путин подошел к президентской линейке, где стояли специально выставленные для него самолеты. Он посмотрел ташкентский винтовой Ил-114, грустно глянул на Ил-96-300 и Ту-204. Скорее всего, ему кто-то сказал, что здесь нечего смотреть и представлены плохие самолеты. Возможно, от этой ситуации выиграет Финансовая лизинговая компания. Но я считаю, что в стране должен быть один лизингодатель с государственным участием. В противном случае получится дублирование расходов. Тем более что административные расходы у ФЛК в пять раз выше расходов ИФК, а сама компания в два раза меньше. Значит, кто-то из чиновников кормится вокруг ФЛК, и этот кто-то затеял всю эту историю. А дальше все искусственно нахлобачилось, и примешалась политика.

- Сможет ли создание ОАК реанимировать отечественное авиастроение?

- В таком виде, как она создается сейчас, нет. Это только убьет отрасль. У нас в стране не работают такие вещи, как госплан, а именно его хотят внедрить в авиастроении. Поэтому я пока ничего на эту тему вообще не хочу говорить. Мы ведем консультации с представителями авиастроения, у нас грустное впечатление. Им всем говорят: либо быстро соглашайтесь и делайте, как вам говорят, тогда, так и быть, дадим 1%, либо сделаем все без вас...

Сергей СТАРИКОВ

источник: газета "RBC Daily"

03.10.05

ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ

новости переведены с зарубежных web-сайтов
специально для Клуба авиастроителей

ПРЕМЬЕРА AIRBUS A380 ВО ФРАНКФУРТЕ

29 октября самый большой пассажирский лайнер, двухэтажный Super-Airbus совершил свое первое приземление в международном аэропорту. Европейский авиастроительный консорциум выбрал аэропорт Франкfurта-на-Майне местом, где A380 первый раз в эксплуатации должен будет пройти тесты для официального оформления на допуск к воздушному сообщению.

Вылетов из французского Тулуза, около 9 утра самолет приземлился на северную посадочную полосу аэропорта Франкfurта. Оттуда он подъехал к построенному в 1994 и уже тогда подготовленного к размерам самолетов будущего поколения терминалу №2.

Председатель правления Франкfurтского аэропорта Др. Вильгельм Бендер (Wilhelm Bender) не скрывал радости по поводу мировой премьеры, состоявшейся в самом большом германском и втором по величине европейском Аэропорту: "То, что Airbus поставил на Франкfurt я рассматриваю как подтверждение нашей многолетнего и интенсивного сотрудничества. Мы раньше и активнее чем другие аэропорты готовились к этой необыкновенной модели и гордимся возможностью приветствовать A380 первыми".

Весь день мегалайнеру предстоит проходить различные тесты на местности, прежде всего на

быструю "перестройку" самолета между посадкой и новым стартом. Эти тесты уже были успешно проведены бесчисленное число раз при помощи компьютерной модуляции, однако это первая подобная проверка в условиях реального аэропорта.

Аэропорт Франкfurта начал подготовку к приему этих самолетов нового поколения еще в середине 90-х годов. Ни один ругой аэропорт не работал в столь тесном сотрудничестве с конструкторами этого самолета для достижения его максимально эффективного использования в условиях имеющейся в мире инфраструктуры.

В течение следующего десятилетия Франкfurt станет пристанищем второго по величине флота самолетов этой модели. Основной клиент аэропорта, Lufthansa, заказала 15 супер-лайнеров; поставка ожидается в 2007 году. Отсюда лайнеры будут осуществлять полеты в такие города как Нью-Йорк, Дели, Бангкок и Сингапур. Больше количество самолетов заказала только авиакомпания Emirates.

Для осуществления техобслуживания флота A380 к 2007 году Lufthansa построит собственную верфь в южной части ее родного франкfurтского аэропорта.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.web.de
29.10.05*

МЕНЬШЕ ТОПЛИВА ДЛЯ ДАЛЕКОГО ПЛАВАНИЯ

Компания Siemens создала систему вторичного использования энергии, позволяющую снизить расход топлива на морских судах на 10%.

На такой же порядок уменьшается и выброс вредных газов. С этой целью Siemens расширил так называемый бустерный привод, создав систему "Siship-Boost", добавив в установку специальный генератор. Использование этой системы в качестве вспомогательной помогает сократить затраты на эксплуатацию основного мотора и дизельных генераторов.

Бустерные приводы уже в течение 15 лет являются вспомогательной достройкой к дизельному мотору, прежде всего на больших контейнерных судах. Они поддерживают дизель при ускорении и при работе в плохих погодных условиях.

Компания Siemens Industrial Solutions and Services реализовала дальнейшую эволюцию системы. Теперь стало возможным переключение механизма с моторной на генераторную функцию, для чего были встроены установка, работающая от двух специальных турбин. Таким образом, потребление энергии на борту судна можно регулировать в соответствии с такими условиями, как сила ветра, волн, расписание

или требования безопасности. Когда не требуется полной нагрузки основного мотора, источник резервной энергии может быть использован для преобразования этой энергии в электрическую и подачи ее в сеть питания судна. При этом можно не использовать менее эффективные дизельные генераторы, обычно производящие электричество на борту.

Эффективность дизельного двигателя увеличена за счет установки вторичного использования выхлопов. Установка работает на тепле, содержащемся в этих выбросах: тепловые преобразователи производят водяной пар, вращающий турбину. Кроме того, противодавление потока выходящего газа заставляет вращаться так называемую "силовую турбину", функционирующую по принципу турбокомпрессора. Механическая энергия, получаемая работой обеих турбин преобразуется генератором в электричество.

Конструкция системы Siship-Boost настолько гибка в использовании, что может быть установлена в большинстве машинных отделений, в том числе может использоваться и для переоснастки.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.innovations-report.de
01.10.2005*

НОВАЯ ГАЗОВАЯ ТУРБИНА ПОСТАВИТ РЕКОРД ЭФФЕКТИВНОСТИ

Компания Siemens поставила мировой рекорд эффективности со своей новой мощной и самой экономичной газовой турбиной.

При ее использовании, эффективность на газовых и паровых электростанциях должна возрасти на более чем 60 процентов. Такие высокие показатели турбины обеспечены тем, что она работает при особо высокой температуре, обладает чрезвычайно эффективной системой охлаждения и оптимизированной системой водо- и парообмена. Компания в сотрудничестве с энергетическим концерном E.ON Energie заканчивает конструкцию газотурбинной установки мощностью 340 мегаватт, которая будет запущена в эксплуатацию в конце 2007 г.

В городе Иршинг в Баварии обе компании совместно реализуют строительство новой электростанции, которая будет задавать новые масштабы производительности и экономической эффективности. На первом этапе строительства Siemens произведет монтаж новой турбины.

После испытательного периода на базе этой турбинной установки будет построена высокоэффективная паро- и газотурбинная электростанция мощностью примерно 530 мегаватт. Подобная электростанция может снабжать электроэнергией город размером с Гамбург. Повышение КПД турбины на два процента - до сих пор он равнялся в лучшем случае 58% - позволит снизить выброс вредных веществ по сравнению с обычной электростанцией почти на 40 тысяч тонн углекислого газа ежегодно, что соответствует выбросам 10.000 автомобилей марки "Фольксваген Гольф" при ежегодном пробеге в 20.000 км. После успешного испытательного периода установка будет передана компании E.ON Kraftwerke GmbH, которая будет осуществлять ее коммерческую эксплуатацию.

Основной повышению эффективности турбины являются более высокие температуры горения и отработанного газа. Температуры в районе первой направляющей лопасти турбины превышают 1.500 градусов Цельсия, приближаясь к температуре плавления железа. Специально для таких условий специалистами подразделения электростанций компании Siemens были разработаны новые материалы для лопастей турбин, выдерживающие высокие температуры и одновременно сверхпрочные, а также разработали новые технологии для сжигания и работы камеры сгорания. Каждая из 250 лопастей турбины должна не только обеспечить производительность сопоставимую с мощностью десяти гоночных автомобилей, но и в условиях высоких температур выдерживать центробежные нагрузки в 10.000 раз превышающие собственный вес. Лопасти изготовлены из монокристаллических суперсплавов с керамическим покрытием. Кроме того, новые технологии уплотнения и специально разработанный компрессор в сочетании с прогрессивным дизайном лопастей позволяют дополнительно снизить потери тепла в турбине.

Новая газовая турбина достаточно удобна для использования в промышленности. Для нее характерно более короткое время запуска и допустима более быстрая смена режимов нагрузки. Это достигается техникой охлаждения, основанной на использовании воздуха. В отличие от гораздо более сложной

системы охлаждения пара, воздух доступен всегда и сразу. Газовая турбина предназначена прежде всего для рынков Азии и Европы, где частота в сети составляет 50 герц. Машина, рассчитанная на сети с 60 герц будет готова в 2010 году.

"Снабжение растущего мирового населения электроэнергией является гигантским вызовом, особенно в том случае, если оно должно быть одновременно экономичным и отвечать растущим требованиям экологии и социальной ответственности", заявил Клаус Кляйнфельд (Klaus Kleinfeld), председатель правления. Эксперты рассчитывают на удвоение мирового спроса на электроэнергию в ближайшие 15 лет. По словам Кляйнфельда, "для этого нам понадобится тонкий баланс в сфере энергопроизводства, и прежде всего, инновации. Наша новая турбина ставит новые масштабы экологичного и экономичного производства электроэнергии". Инвестиции Siemens в развитие, а также строительство установки в Иршинге составили примерно 500 миллионов евро.

Др. Йоханес Тайсен (Johannes Teysen), председатель правления компания E.ON Energie AG и член правления E.ON AG, подчеркнул, что достигнутое при помощи этой газовой турбины повышение производительности станет важным вкладом в защиту климата. По словам Тайсена, "создание этой газотурбинной установки означает, что мы сделали шаг в новые области техники".

Новая газо- и паротурбинная установка является рекордсменом по экономичности расхода топлива. Она стоит несколько сотен миллионов евро и создаст 20 новых рабочих мест в Иршинге. Результат ее работы и необходимость закупки материалов дадут позитивные импульсы для экономики региона. Предстоящее введение установки в коммерческую эксплуатацию будет косвенно связано с дальнейшим созданием новых рабочих мест в регионе. В настоящее время дочерняя компания E.ON-Energie уже использует в Иршинге газовую электростанцию, состоящую из трех блоков, мощностью 151, 312 и 415 мегаватт соответственно.

Компания E.ON Energie со штаб-квартирой в Мюнхене является ведущим частным предприятием в Европе, занимающимся поставкой услуг энергоснабжения. Электрический и газовый бизнес компании в центральной Европе обслуживают 35.000 сотрудников. В 2004 финансовом году клиентами компании, получившими электроэнергию, газ и различные дополнительные услуги стали 17 миллионов клиентов. Ежегодно E.ON Energie производит более 240 миллиардов киловатт-часов тока, объем сбыта газа составляет порядка 103 миллиардов киловатт-часов.

Подразделение Сименса под названием Power Generation (PG) является одним из ведущих производителей на международном рынке электростанций. В 2004 году оборот компании составил 7,5 млрд. евро, было привлечено заказов на 9,2 млрд. евро. По всему миру компания Siemens PG обеспечивает рабочими местами 30.900 своих сотрудников.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.siemens.de
13.10.2005*



27 ОКТЯБРЯ 2005 ГОДА СОСТОЯЛОСЬ ОЧЕРЕДНОЕ ЗАСЕДАНИЕ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

27 октября 2005 года в Москве под председательством Президента клуба Ю.С.Елисеева состоялось Очередное заседание Клуба авиастроителей.

Заседание состоялось в ГОУ «Лицей №1550» при финансовом и организационном содействии Страховой компании «АСТО Гарантия». На заседании был заслушан и утвержден отчет Президента о работе клуба в 2004 году и первой половине 2005 года, заслушано сообщение члена клуба С.В.Кувшинова (проректор по информатизации и новым технологиям образования РГГУ) «Демогра-

фическая ситуация в России и ее влияние на обеспечение кадрами предприятий авиастроения. Новые технологии образования и профессиональной ориентации как способ преодоления демографических проблем в отрасли».

Заседание клуба приняло решение о приглашении в клуб новых членов, обсудило ряд других вопросов и приняло по ним решения.

*источник:
Клуб авиастроителей
28.10.05*

УЧРЕДИТЕЛЬНОЕ ЗАСЕДАНИЕ СОВЕТА ПОПЕЧИТЕЛЕЙ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

27 октября 2005 года в Москве состоялось учредительное заседание Совета попечителей Клуба авиастроителей. На заседании присутствовали члены клуба - руководители предприятий промышленности, их объединений, представители власти.

С приветствием к собравшимся выступил Президент клуба Ю.С.Елисеев, который, в частности, сказал: "Одной из главных задач клуба является задача популяризации нашей отрасли в глазах молодежи, привлечение молодых специалистов на наши предприятия, в наши организации. В 2003-2005 году нам удалось многое сделать в этом направлении, однако настоящие результаты мы сможем получить, не только объединив наши устремления, но и обеспечив процесс хотя бы минимальными ресурсами.

По своему составу наш клуб очень разнообразен. В нем состоят и совсем молодые ребята, и люди традиционно активного возраста, и пенсионеры. В нем есть промышленники, педагоги, журналисты, инженеры, научные деятели, государственные служащие. Не все из нас могут решать вопросы ресурсного обеспечения проектов. В связи с этим, предлагаю создать в клубе Совет попечителей, состоящий из членов клуба - руководителей предприятий промышленности, их объединений, представителей власти. Именно на заседаниях этого совета мы сможем решать весьма

непростые задачи, связанные с экспертизой проектов и определением приоритетов исходя из важности и возможности их ресурсного обеспечения".

Президент предложил присутствующим учредить Совет попечителей сегодня, в день заседания. Приняв во внимание, что не все члены клуба, приглашенные на сегодняшнее заседание смогли принять в нем участие, направить протокол заседания отсутствующим с просьбой проголосовать по всем вопросам повестки дня заочным голосованием. Участники совещания единогласно поддержали данное решение.

Присутствующие обсудили и одобрили персональный состав будущего Совета попечителей, обсудил проект Положения о Совете попечителей и ряд других вопросов.

Председателем Совета попечителей единогласно избран присутствовавший на заседании Евгений Алексеевич Пантелеев, Министр Правительства Москвы, Руководитель Департамента науки и промышленной политики города Москвы.

*источник:
Клуб авиастроителей
28.10.05*

КЛУБ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ объявляет о начале

ТРЕТЬЕЙ ЕЖЕГОДНОЙ ОЛИМПИАДЫ ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ!

Олимпиада проводится для русскоговорящих юношей и девушек в возрасте от 12 до 18 лет. Первый тур Олимпиады - заочный. Все подробности на сайте Олимпиады по адресу WWW.OLIMP.AVIACOSMOFOND.RU

ВНИМАНИЕ! ЧТОБЫ СТАТЬ СПОНСОРОМ ОЛИМПИАДЫ, ОБРАЩАЙТЕСЬ, ПОЖАЛУЙСТА, В КЛУБ!

AVIASALON.COM: СОСТОЯЛОСЬ ЗАСЕДАНИЕ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

27 октября 2005 состоялось очередное заседание Клуба авиастроителей (Президент Клуба - генеральный директор ФГУП ММПП "Салют" Елисеев Ю.С.).

В работе Клуба приняли участие руководители ведущих российских и украинских авиастроительных предприятий, ведущих технических ВУЗов, банковских и страховых структур, а также руководитель Департамента науки и промышленной политики Правительства Москвы г-н Пантелеев Е.А.

Члены Клуба - руководители ведущих российских и украинских авиастроительных предприятий, ведущих технических ВУЗов, банковских и страховых структур, а также руководитель Департамента науки и промышленной политики Правительства Москвы г-н Пантелеев Е.А. - заслушали отчет Президента о работе Клуба в 2005 году, а также обсудили проблемы развития авиастроительной отрасли: на заседании речь шла о демографической ситуации в России и её влиянии на обеспечение кадрами предприятий авиа-

строения, об организации современного образовательного и профориентационного процесса во всех учебных заведениях, подшефных авиастроительным предприятиям России.

Клуб авиастроителей создан в 2003 г. по инициативе руководителей предприятий авиастроительной отрасли и ведущих технических вузов, коммерческих структур - АССАД, ФГУП ММПП "Салют", ОАО "Компания "Сухой", ОАО "Камов", ОАО "Мотор Сич", АНТК им. О.К.Антонова, ЗАО "АСТО Гарантия", МГТУ им.Н.И.Баумана, ЦАГИ, Правительства Москвы, ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество", ГНЦ ЦИАМ им.Баранова, АООТ "Люлька-Сатурн", ОАО НПО "Молния" и др. - объединивших свои усилия с целью развития авиастроительной отрасли России, поддержки в отрасли полезных инициатив и начинаний.

источник: WWW.AVIASALON.COM
28.10.05

"МС COMMUNICATIONS": СОСТОЯЛОСЬ ОЧЕРЕДНОЕ ЗАСЕДАНИЕ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

27 октября 2005 состоялось очередное заседание Клуба авиастроителей, Президентом которого является генеральный директор ФГУП ММПП "Салют" Елисеев Ю.С.

В заседании Клуба приняли участие руководители ведущих российских и украинских авиастроительных предприятий, ведущих технических ВУЗов, банковских и страховых структур, а также руководитель Департамента науки и промышленной политики Правительства Москвы г-н Пантелеев Е.А.

Участники заслушали отчет Президента о работе Клуба в 2005 году, а также обсудили ряд проблем авиастроительной отрасли. Речь шла, в частности, об обеспечении кадрами предприятий авиастроения, организации современного образовательного и профориентационного процесса во всех учебных заведениях, подшефных авиастроительным предприятиям России.

Информационная справка

Клуб авиастроителей создан в 2003 г. по инициативе руководителей предприятий авиастроительной

отрасли, ведущих технических ВУЗов, банковских и страховых структур, таких как: АССАД, ФГУП ММПП "Салют", ОАО "Компания "Сухой", ОАО "Камов", ОАО "Мотор Сич", ЗАО "АСТО Гарантия", МГТУ им.Н.И.Баумана, Правительство Москвы, ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество", ГНЦ ЦИАМ им.Баранова, АООТ "Люлька-Сатурн", ОАО НПО "Молния" и др., объединивших свои усилия с целью развития авиастроительной отрасли России, обеспечения притока квалифицированных кадров в отечественное авиастроение; поддержки и развития научных разработок в сфере высоких технологий и инноваций, реализации и продвижения перспективных проектов.

Заседание Клуба проводится при финансовом и организационном содействии страховой компании ЗАО "АСТО Гарантия".

источник: компания "МС Communications"
28.10.05

АРМС-ТАСС: НОВОСТНАЯ ЛЕНТА "ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ ПРОШЕДШЕЙ НЕДЕЛИ. НОВОСТИ ОДНОЙ СТРОКОЙ".

28 октября.

Компания "Боинг" заключила два новых соглашения с группой компаний "Волга-Днепр".

РКК "Энергия" предлагает использовать космический корабль "Клипер" для создания на орбите сборочного цеха для лунного комплекса.

В палате представителей конгресса США одобрен законопроект, устраняющий препятствия сотрудничеству США и РФ по программе МКС.

Российский учебный спутник "Можаец-5" не выходит на связь.

Состоялось очередное заседание Клуба авиастроителей.

"АВТОВАЗ" отказался от предложения "Дженерал моторс" по покупке завода двигателей GM.

Шойгу доложил Путину о работе по созданию Центра управления кризисами и оснащению МЧС авиатехникой.

ЗАО "Авиастар-СП" готовится к возобновлению серийного производства самолета Ан-124.

Авиакомпания "ЭйрБридж Карго" и "Ниппон карго эйрлайнз" заключили соглашение о сотрудничестве.

источник: АРМС-ТАСС
www.arms-tass.ru

РЕЧЬ ПРЕЗИДЕНТА КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ ЕЛИСЕЕВА Ю.С. НА ЗАСЕДАНИИ КЛУБА 27 ОКТАБРЯ 2005 ГОДА

Уважаемые дамы и господа!

Благодарю вас за то, что смогли уделить время для нашего заседания.

9 октября исполнилось два года с момента первого заседания Оргкомитета Клуба авиастроителей, и я рад, что клуб не только получился, но и имеет уже определенный статус в обществе.

Фактически, мы начали свою деятельность с начала 2004 года, и за это время уже провели ряд весьма интересных мероприятий, направленных на повышение престижа наших профессий в глазах общества и привлекательности нашей отрасли для молодых. Напомню, что это именно то, что клуб объявил в качестве основной цели нашей деятельности.

Конечно же, для того, чтобы что-либо сделать в обществе вообще, нам приходилось и сейчас приходится много сил и средств тратить на популяризацию САМОГО клуба, повышение ЕГО имиджа. И это мы тоже делаем.

В папках, которые Вы получили при регистрации, есть перечень акций, которые в течение этого времени организовывал клуб, или в которых он участвовал. Не буду подробно останавливаться на каждом из мероприятий, поскольку о них достаточно подробную информацию давал наш Бюллетень. Остановлюсь лишь на наиболее важных.

Во-первых, нам удалось подхватить проект Авиакосмофонда и провести за это время Вторую ежегодную Олимпиаду по истории авиации и воздухоплавания. В Олимпиаде участвовали около сотни ребят России, победители Олимпиады поступили в наши вузы, и это как раз то, чего мы и добивались. Они пришли к нам. Андрей Киселев, член нашего клуба, выставил свою работу на выставке НТТМ в Москве и получил грамоту, а Никита Куприков, кандидат в члены клуба, там же получил медаль выставки. Кроме того, Андрей Киселев представил свой доклад на очередном заседании Академии авиации и воздухоплавания, И НЕПЛОХО представил. Андрею академия предложила продолжить свои исследования уже с ее помощью. Кроме того, мне приятно отметить, что Андрей за свою работу и за заинтересованное отношение к авиации был награжден дипломом Авиасалона МАКС-2005. В этом году мы будем проводить уже третью олимпиаду.

Во-вторых, нам, наконец, поверило Правительство Москвы и, надо сказать, мы оправдали это доверие. По заданию Департамента образования города Москвы и за счет бюджета города, мы совместно с Лицеом, в котором находимся, провели Первую Городскую Политехническую Олимпиаду, в которой приняли участие школьники московских школ. Победители этой олимпиады приняли участие в Российской олимпиаде и ПОБЕДИЛИ. В этом году мы уже будем проводить не только городской, но и окружные этапы, а специалисты нашего Лицея обещают все сделать гораздо интереснее, чем в прошлом году.

В-третьих, совместно с МАТИ, мы выступили с инициативой в этом году провести ежегодные школьные учебно-тенировочные сборы на базе военной

кафедры вуза. И вновь, Департамент образования поддержал нас. И вновь мы оказались на высоте! Сборы прошли не только гораздо интереснее для ребят, чем обычно, но нам удалось 100 лицейстов-выпускников будущего года приобщить к авиации. Специалисты Военной кафедры МАТИ не только сумели дать им все необходимые знания, но и рассказать об авиации и об университете.

Лучшие ребята побывали на спортивном аэродроме в Борках, некоторые наиболее достойные из них даже полетали на спарке ЯК-52. Надо сказать, что пилоты не просто покатали их, а выполнили вместе с ними бочку, петлю Нестерова и ряд других фигур высшего пилотажа. Эту часть работы курировал член нашего клуба Владимир Николаевич Кондауров. И эту практику мы также должны развивать.

В-четвертых, и это особенно важно, на базе Лицея №1550 в этом году Департаментом образования города Москвы по нашей просьбе начат государственный эксперимент по теме: «Учебно-воспитательный процесс в сфере профессиональной ориентации в старшей школе и в интегральной среде ШКОЛА - ВУЗ - ПРОИЗВОДСТВО». Результаты эксперимента и его опыт должны лечь в основу организации современного образовательного и профориентационного процесса во всех учебных заведениях, подшефных авиастроительным предприятиям России. Мы были инициаторами этого эксперимента и в течение всего времени его проведения будем делать все возможное для его успешного проведения.

В-пятых, нам удалось организовать выпуск собственного периодического издания – Бюллетеня Клуба авиастроителей. Бюллетень содержит новостные и аналитические материалы, посвященные актуальным процессам в авиастроительной отрасли России и на международных рынках авиационного строительства. Сегодня Бюллетень получают руководители Торгово-промышленных палат, промышленных союзов и ассоциаций, профильных комитетов Государственной Думы РФ, Совета Федераций, Московской городской Думы. Его получают также Администрация Президента России, Полномочные представители Президента в Федеральных округах, Главы администраций субъектов Федерации, Правительства России и Москвы, министерства, ведомства, промышленные предприятия и организации. Нам надо активнее использовать Бюллетень как трибуну для выражения и пропаганды взглядов и позиции членов Клуба по проблемам современного отечественного авиационного строительства.

В-шестых, несмотря на постоянный дефицит средств, мы сумели выпустить два издания книг Члена нашего клуба Владимира Николаевича Кондаурова. Одно – мемуарного характера, а второе – приключенческая книга. Об этом нам сегодня расскажет сам автор.

До этого момента я говорил о наших достижениях. Но у нас есть и нерешенные задачи. Во-первых, плохо пополняются наши ряды. И тут некого винить, кроме нас самих. Мы создали клуб закрытой структуры. В него нельзя попасть по собственной инициати-

ве. НО ВЕДЬ, никто из вас никого не рекомендует! (За редким исключением). Неужели нет больше людей, которых мы хотели бы видеть сегодня в зале? Или у нас у самих нет доверия к собственному же Клубу?!! Это как раз то, что просто необходимо СРОЧНО менять! Я очень прошу вас активизироваться в этом направлении. Аппарат клуба готов принять рекомендации от вас в любое время и в любой удобной для вас форме.

Я уже говорил, что у нас постоянный дефицит средств. Фактически мы решаем не только нашу отраслевую проблему пополнения авиастроения кадрами, мы решаем государственную задачу повышения качества образования, воспитания молодых ребят, развития у них патриотизма и любви к России, к своему городу, своему народу. Эту задачу невозможно решить теми средствами, которыми мы располагаем сегодня. Поэтому наша общая задача – пропагандировать важность и нужность наших действий и в органах власти, и у себя на предприятиях, и в обществе в целом. Здесь у нас также достижений, судя по отчету наших бухгалтеров, маловато. Я призываю вас и здесь занять активную позицию.

Что касается финансового отчета по целевым поступлениям, который мы также должны сегодня утвердить. В ваших материалах он есть, и вы наверняка уже с ним ознакомились. Цифры пока не впечатляют, ни по доходам, ни по расходам. Одно радует, мы

ни одной копейки не израсходовали не по целевому назначению. Все средства израсходованы на уставную деятельность Клуба и на те мероприятия, для которых были предназначены.

В 2005 году Клуб вел не только благотворительную деятельность. Клуб начал зарабатывать деньги. Хотя это не входит в наши цели деятельности, но ситуация обязывает. Сегодня мы начали продавать Бюллетень коммерческим организациям, продаем книги В.Н.Кондаурова. Планируем заработать на проведениях форумов и семинаров, важных для отрасли, на независимой экспертизе проектов, на рекламе, на предоставлении своего бренда. Первую половину года мы закончили с небольшим убытком (17 тыс. руб.), что вполне естественно для начала пути. Но вот по результатам третьего квартала мы уже имеем небольшую прибыль (71 тыс. руб.).

Большое спасибо за внимание. Я готов ответить на все ваши вопросы.

источник:
Клуб авиастроителей
31.10.05



**ОФИЦИАЛЬНЫЙ WEB-
САЙТ КЛУБА
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ:
WWW.AS-CLUB.RU**

ПРОТОКОЛ ЗАСЕДАНИЯ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

г. Москва

27 октября 2005 года

Заседание состоялось в Государственном образовательном учреждении «Лицей №1550» при финансовом и организационном содействии Страховой компании «АСТО Гарантия»

ПРИСУТСТВОВАЛИ:

Действительные члены клуба:

Елисеев Юрий Сергеевич – Президент Клуба Авиастроителей

Зазулов Виктор Иванович – Первый Вице-президент Клуба Авиастроителей

Гвоздев Сергей Валентинович – Исполнительный Вице-президент Клуба Авиастроителей

Крымов Валентин Владимирович

Члены клуба:

Аршавский Андрей Леонидович

Багдасарьян Надежда Гегамовна

Бажанов Александр Иванович

Герцев Павел Степанович

Горохов Алексей Иванович

Громов Александр Владимирович

Гусев Денис Игоревич

Жилин Степан Игоревич

Жилияков Виктор Михайлович

Зайцев Герман Гарольдович

Кезин Николай Петрович

Киреев Сергей Евгеньевич
Кирилянчик Александр Степанович
Киселев Андрей Валерьевич
Кондауров Владимир Николаевич
Корьтов Владимир Николаевич
Кувшинов Сергей Викторович
Осипов Сергей Алексеевич
Пантелеев Евгений Алексеевич
Чуйко Виктор Михайлович

Кандидаты в члены клуба:

Микоян Степан Анастасович

Тихонов Алексей Иванович

Смолянцев Сергей Анатольевич

Гости:

Грачева Елена Юрьевна

Козлов Сергей Сергеевич

ПОВЕСТКА ДНЯ:

1. Отчет Президента клуба о работе клуба в 2004 и первой половине 2005 года.

2. Демографическая ситуация в России и ее влияние на обеспечение кадрами предприятий авиастроения. Новые технологии образования и профессиональной ориентации как способ преодоления демографических проблем в отрасли. (Сообщение члена

клуба, проректора РГУ по информатизации и новым технологиям образования Кувшинова С.В.).

3. Пригласить в клуб новых членов.

4. О Третьей Олимпиаде по истории авиации и воздухоплавания.

5. О Второй московской политехнической олимпиаде.

6. Презентация книг члена клуба В. Н. Кондаурова, изданных клубом.

7. Клубное общение и ужин.

ХОД ЗАСЕДАНИЯ И ПРИНЯТЫЕ РЕШЕНИЯ

1. С отчетной речью выступил Президент клуба Ю.С.Елисеев.

Приняты решения:

а) Утвердить отчет Президента клуба за 2004 и первую половину 2005 года.

б) Продолжить практику ежегодных учебно-тренировочных сборов для школьников на военных кафедрах вузов.

в) Продолжить в 2006 году выпуск Бюллетеня Клуба авиастроителей на условиях 2005 года.

г) Активизировать работу по расширению клуба, привлечению в него новых членов.

д) Просить членов клуба занять активную позицию в привлечении денежных средств в клуб для развития его уставной деятельности.

2. С докладом «Демографическая ситуация в России и ее влияние на обеспечение кадрами предприятий авиастроения. Новые технологии образования и профессиональной ориентации как способ преодоления демографических проблем в отрасли.» выступил член клуба С.В.Кувшинов. Доклад С.В.Кувшинова вызвал полемику, в которой приняли участие В.И.Зазулов, А.С.Кирилянчик, В.М.Чуйко, А.И.Горохов.

Приняты решения:

а) Принять к сведению факты и комментарии, содержащиеся в выступлении Члена клуба С.В.Кувшинова.

б) Считать вопрос о ранней профессиональной ориентации детей на авиастроительную отрасль, российскую промышленность в целом, а также практические работы в этой области весьма актуальными.

в) Организовать широкое обсуждение этих проблем в средствах массовой информации и, в первую очередь, в Бюллетене Клуба авиастроителей.

г) Поддержать работу Государственной экспериментальной площадки в Лицее № 1550 по программе «Школа-вуз-производство». Призвать предприятия авиастроительной отрасли к возможно более широкому практическому участию в эксперименте. Считать дополнительное (наряду с бюджетным) финансирование эксперимента одной из важнейших задач клуба и отрасли в целом.

д) Обратиться в Правительство Москвы и Правительство РФ с просьбой о дополнительной поддержке эксперимента.

е) Постоянно публиковать информацию о ходе эксперимента в Бюллетене Клуба авиастроителей и на Интернет-сайте Клуба.

ж) Просить руководителей предприятий отрасли доводить информацию об эксперименте, публикуемую в бюллетене Клуба авиастроителей, до сведения руководителей подшефных школ.

3. С сообщением о поступивших рекомендациях для приглашения в клуб новых членов выступил Исполнительный Вице-президент клуба С.В.Гвоздев.

Приняты решения:

а) Пригласить в клуб:

- Волошенко Михаила Андреевича - учащегося Средней школы №17, г. Тюмень

- Крюкова Сергея Павлович - Генерального директора АОЗТ «Авиаприбор», г. Москва

- Куприкова Никиту Михайловича - студента МАИ, г. Москва

- Лейковского Юрия Александровича - Генерального директора ОАО «Калужский двигатель», г. Калуга

- Саркисова Семена Рафаэловича - Главного конструктора ФГУП МКБ «Гранит», г. Москва

- Смолянцева Сергея Анатольевича - Первого заместителя генерального директора ОАО «НПП «ЭГА», г. Москва

- Червакова Валерия Васильевича - Декана факультета «Двигатели летательных аппаратов» МАИ, г. Москва

4. С сообщением «О Третьей Олимпиаде по истории авиации и воздухоплавания» выступил Исполнительный Вице-президент клуба С.В.Гвоздев, который рассказал собравшимся о результатах проведения Второй Олимпиады в 2004-2005 году.

Принято решение:

Провести в 2005/2006 учебном году Третью Олимпиаду по истории авиации и воздухоплавания. Председателем Оргкомитета назначить Действительного члена Клуба профессора Крымова В.В. Председателем Жюри назначить Члена клуба профессора Багдасарьян Н.Г.

5. С сообщением «О Второй московской политехнической олимпиаде» выступил Исполнительный Вице-президент клуба С.В.Гвоздев, который рассказал собравшимся о результатах проведения Первой Олимпиады в 2004-2005 году.

Принято решение:

Провести в 2005/2006 учебном году Вторую московскую политехническую олимпиаду по заказу Департамента образования города Москвы. Предложить Оргкомитету российской олимпиады к утверждению в качестве Председателя Оргкомитета Первого Вицепрезидента Клуба, профессора Зазулова В.И., в качестве Председателя Жюри - руководителя сектора физики Лицея №1550, к.т.н. Москвитина М.Л.

6. С сообщением о выпущенных клубом книгах В.Н.Кондаурова выступил автор. Он рассказал присутствующим о книгах, их содержании, авторской работе над ними, организационной работе над их выпуском.

Принято решение:

Просить членов клуба принять меры к распространению книг в обществе, включая библиотеки предприятий, подшефных школ, публичные библиотеки.

7. Во время клубного общения присутствующие обменялись мнениями о всех обсуждавшихся вопросах. Какие-либо решения не принимались.

Все решения по всем обсуждавшимся вопросам приняты единогласно.

Президент клуба Ю.С.Елисеев

«ДЕМОГРАФИЧЕСКАЯ СИТУАЦИЯ В РОССИИ И ЕЕ ВЛИЯНИЕ НА ОБЕСПЕЧЕНИЕ КАДРАМИ ПРЕДПРИЯТИЙ АВИАСТРОЕНИЯ. НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ОБРАЗОВАНИЯ И ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ОРИЕНТАЦИИ КАК СПОСОБ ПРЕОДОЛЕНИЯ ДЕМОГРАФИЧЕСКИХ ПРОБЛЕМ В ОТРАСЛИ».

ТЕЗИСЫ ИЗ ДОКЛАДА ЧЛЕНА КЛУБА, ПРОРЕКТОРА РГГУ ПО ИНФОРМАТИЗАЦИИ И НОВЫМ ТЕХНОЛОГИЯМ ОБРАЗОВАНИЯ, КУВШИНОВА С.В. НА ЗАСЕДАНИИ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ 27 ОКТЯБРЯ 2005 Г.

ПРОБЛЕМЫ ДЕМОГРАФИИ

Проблема обеспечения обороноспособности государства.

Проблема обслуживания и освоения огромной территории нашего государства.

Нехватка людей для работы в фундаментальной и прикладной науке, органах власти, здравоохранения, образования, правопорядка, отраслях экономики.

Утрата населения, как носителя национальной культуры, системы ценностей, религиозных воззрений.

Проблема обеспечения жизни пенсионеров и других неработающих категорий населения.

ПРИЧИНЫ СОВРЕМЕННОГО СОСТОЯНИЯ РОЖДАЕМОСТИ

Экономические реформы и связанная с ними экономическая нестабильность.

Демократические реформы и связанные с ними процессы по изменению сознания людей.

Репродуктивное здоровье населения.

Деятельность организаций, направленная на ограничение численности населения и поддержка их государственными структурами.

Деятельность фармацевтических компаний, направленная на стимулирование использования контрацептивов.

Наследие СССР и общемировые тенденции.

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ РЕФОРМЫ И СВЯЗАННАЯ С НИМИ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ НЕСТАБИЛЬНОСТЬ

Страны с развитой экономикой испытывают демографический кризис.

В странах с наихудшими условиями жизни обстоятельства вынуждают женщин рожать себе помощников.

Ни одна женщина, желающая "убить" своего ребенка, не приняла предлагаемой материальной помощи в обмен на отказ от аборта.

В блокадном Ленинграде рождаемость была выше, чем в 90-х г.г. в Санкт-Петербурге.

Расходы на 2-х детей составляют 12% от всех доходов, половины из них в случае необходимости можно избежать.

ДЕМОКРАТИЧЕСКИЕ РЕФОРМЫ И СВЯЗАННЫЕ С НИМИ ПРОЦЕССЫ ПО ИЗМЕНЕНИЮ СОЗНАНИЯ ЛЮДЕЙ

Пропаганда разврата, свободных отношений между полами.

Дискриминация института семьи, пропаганда извращений.

Пропаганда легкой и красивой жизни, получения материальных благ без приложения особых усилий.

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ, НАПРАВЛЕННЫХ НА ОГРАНИЧЕНИЕ ЧИСЛЕННОСТИ НАСЕЛЕНИЯ

Пропаганда бездетных (малодетных) семей.

Поощрение стерилизации и активного использования противозачаточных средств.

Обучение в детей в школах "безопасному сексу".

ВОЗМОЖНЫЕ ПРИЧИНЫ СНИЖЕНИЯ РОЖДАЕМОСТИ

Лишение отца экономической возможности зарабатывать достаточное количество средств для содержания неработающей женщины.

Вовлечение женщин в виды профессиональной деятельности, ранее им не свойственные.

Легализация абортов.

Общемировые тенденции, связанные с научно-техническим прогрессом.

ПУТИ ВЫХОДА ИЗ ДЕМОГРАФИЧЕСКОГО КРИЗИСА

Обеспечение конституционных прав и свобод, личной безопасности, повышение качества и уровня жизни.

Обеспечение функционирования экономики в режиме расширенного воспроизводства, защиты интересов отечественных производителей.

Безусловное исполнение законов и поддержание правопорядка, обеспечение гражданского мира.

Защита конституционного строя, суверенитета и территориальной целостности, защита жизни, достоинства.

Утверждение в обществе идеалов высокой нравственности и гуманизма, развитие духовных традиций.

СОВРЕМЕННЫЕ ТРЕВОГИ ИНЖЕНЕРНОГО ОБРАЗОВАНИЯ

Неопределенность социально-психологических и профессиональных целей образования.

Кризис учебно-дисциплинарного восприятия инженерной деятельности, утрата целостности научного и технического знания.

Узкая специализация как фактор антиинтеллектуализма.

Нарастающая диспропорция между образованием общим и образованием специальным; утрата фундаментальности в образовании.

Отсутствие ориентации на гуманистические и нравственные ценности в профессиональном обучении.

ОБРАЗОВАНИЕ КАК НОСИТЕЛЬ ИДЕЙ "НОВОГО ГУМАНИЗМА"

Особая социокультурная миссия нового образования в условиях системного кризиса цивилизации.

Учебное заведение - хранитель духовных, нравственных и интеллектуальных ценностей; социальный институт, которому доверяет общество; путь к образованию через всю жизнь.

ВОЗМОЖНАЯ МОДЕЛЬ НОВОГО ИНЖЕНЕРНОГО ОБРАЗОВАНИЯ

Непрерывность инженерного образования ("образование через всю жизнь").

Дистанционность.

Образование и просвещение (музеи, выставки, клубы, сетевые структуры).

Новые социальные и профессиональные цели инженерного образования.

Опосредованность "социального заказа". Образование человека и для человека.

Профессионализм как способ реализации личностных установок.

Профессиональная мобильность.

Проектность и технологичность образования. Конкретизация параметров оценки и управления качеством профессионального обучения.

Новая структура и состав образовательной среды.

Учебный процесс как совместное творчество и диалог преподавателя и учащегося.

Ориентация учебного процесса не только на содержание и логику предмета, но и на логику восприятия и последующую профессиональную деятельность.

Система самосовершенствования и повышения квалификации преподавательского корпуса в условиях новой образовательной среды.

Предоставление учащемуся возможности реализации собственного стиля обучения и самореализации.

Формирование творчески мыслящего человека.

Психологизация образования.

ВАЖНЕЙШАЯ СТРАТЕГИЯ НОВОГО ОБРАЗОВАНИЯ

ИНДИВИДУАЛИЗАЦИЯ:

- входное тестирование: - психологическое; - психофизиологическое; - медицинское; - предметно-содержательное.

- постоянное тестово-контрольное сопровождение: обеспечение оптимальной синхронизации представления информации и ее усвоения - понимания.

- многофункциональное вероятностное структурирование предметного содержания (выделение "неделимых концептов знания" и системы возможных связей между ними).

- наличие психологически обоснованной системы индивидуальных методик (стратегий "представление - усвоение") учебного процесса.

- развитая коммуникационная система многофакторного профессионально -ориентированного обучения.

ИЗ ВЫСТУПЛЕНИЯ КУВШИНОВА С.В НА ЗАСЕДАНИИ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

...Сегодня, когда мы слышим о том, что все причины лежат в экономике, стоит задуматься, так ли это? Существуют более веские, более серьезные причины нынешнего состояния. Одной из таких причин, конечно, является то, что сегодня у нас отсутствует всякий контроль области средств массовой информации. То, что сегодня пропагандируется - свободное отношение между полами. Сегодня начинают говорить о легализации гомосексуальных браков, полным ходом идет дискриминация института семьи, пропаганда распущенности. Это вообще стало считаться как бы "лакмусовой бумажкой" демократии - есть у нас это все, значит, "мы цивилизованные, мы по-европейски". Но в США вы не откроете бутылку пива на улице!

Вы проведете остаток своего свободного времени в полицейском участке и заплатите штраф! А у нас, почему-то, это считается нормой - придти на первый урок и открыть баночку пива. И процитировать какой-нибудь слоган из последней утренней рекламы, которую ребенок увидел. Отовсюду идет пропаганда легкой и "красивой" жизни, когда для получения материальных благ не нужно труда, когда все доступно без приложения усилий. Игра "Как стать миллионером" - ну я понимаю, да, какие-то интеллектуальные вопросы, но как просто - "был никто и стал вдруг что!" "Не прилагайте усилий, играйте в различные лотереи" - так и слышится - крикливо, ярко, привлекательно - отовсюду. А уж я не говорю про все эти программы,

которые транслируются по телевидению со звездами: "за стеклом", "дом 1", "дом 2", "дом 3" - которые просто определенным образом, целенаправленно разрушают молодую психику.

Плюс еще нам во всем этом деле помогают и специальные организации, которые направлены на ограничение численности - пример: обучение детей в школах безопасному сексу. Хорошая вещь? Хорошая вещь, зачем нам такая проблема.

Но что происходит? Вместо того, чтобы направить детей на креативную роль, на высокую роль, моральную роль создания семьи, создания любящего человека, создания вот этого уюта, создания определенной атмосферы сотрудничества, помощи друг другу в самых сложных ситуациях, мы их учим о том, как надо предохраняться, чтобы не дай бог не создалась вот эта ситуация!

Естественно все это внедряется в сознание, и мы знаем, что большинство наших детей, в том числе и мои, живут просто гражданским браком. И это считается нормой, считается модным, это всех устраивает. Но это и есть то, что заранее закладывает это совершенно негативное отношение.

Еще среди причин снижения рождаемости - это конечно же, легализация аборт. Так, как это было сделано в Советском Союзе, когда были впервые легализованы аборты, это мы имеем сегодня. Сегодня из десяти женщин семь делают аборты. А результат сразу же налицо - это то, что мы имеем бесплодие как одну из новых болезней двадцать первого века. Если раньше это было несчастьем в семье, сегодня нормой становится то, что они не могут завести ребенка.

Как же выйти отсюда? Я не думаю даже, что мы с вами сможем выйти из этого кризиса, но понять его, найти мероприятия, которые смогут сгладить и подготовиться к этой волне. И одним из главных пунктов выхода из сложившейся демографической ситуации будет, конечно же, попытка изменить... сделать изменения в сознаниях людей. Помните, как говорил профессор Преображенский в "Собащем сердце"? - "Это не в сортирах разлука, это в головах разлука".

Поэтому, если мы сегодня сможем в молодом поколении изменить эту "образовательную парадигму", если мы сможем построить таким образом образовательные модели, чтобы перевести их на другую, созидательную роль, то мы, конечно же, значительно смягчим воздействие этих негативных тенденций.

Коллеги, в нашей с вами области - в инженерном образовании, сегодня тоже существует масса и масса проблем. Очень жаль, что сегодня Александр Николаевич не смог быть. Я думаю, что это было бы и ему близко, хотя он, наверняка, и оппонировал бы этому. Мы сегодня говорим, что мы находимся в кризисе инженерного образования. Александр Николаевич написал хорошую статью. Прочитав его, я понял, что в МАИ все хорошо, и в МФТУ все хорошо. Но немножко это не так. Я понимаю, что есть и другая точка зрения. Но когда студенты идут, выпивают банку пепси-колы, бросают ее на пол, наступают и наподдают ногой, это наши с вами дети. Они что, так плохо воспитаны? Мы что, такие плохие родители? Нет, значит, здесь что-то другое. Это открытый студенческий, или такой... полупассивный студенческий бунт. Против чего они бунтуют? Они бунтуют против многих вещей, они бунтуют в первую очередь против того, что сегодня их учат и заставляют заниматься какими-то пред-

метами, им непонятно, куда они идут работать. Сегодня наши преподаватели откровенно не могут донести до них мысль, что сегодня в авиации и космонавтике. Надо учить авиацией и космонавтикой, авиационной космической техникой. Техникой, это инструмент. Сегодня это области, которые впитали в себя все самые лучшие достижения. Ведь человек, который получает инженерную специальность, может быть востребован в любой коммерческой фирме. Он приходит на работу, говорит "у меня диплом МАИ, МФТУ". Что вы думаете, кто-нибудь будет сравнивать его со студентом, который закончил заочный экономический или юридический факультет какого-нибудь института? Нет. Высокая оценка инженерно-технического образования является еще нормой.

Но мы сегодня должны сказать, что существует кризис. Во-первых, это, конечно же, отсутствие ориентации на гуманитарные ценности. Я, например, в свое время очень долго гордился, что я в дипломном проекте разрабатывал самолет фронтовой ударной авиации, который шел на уровне земли, порядка 150-200 метров, со скоростью 1,8 маха. Вот такой был замечательный проект. Я только не понимал, что когда этот самолет летит на уровне 150 метров, то он после себя ничего не оставляет живого. Не то, что бьются стекла, - поражается слуховой аппарат человека. Но это было интересно. Потому что для меня гуманитарные ценности и то, что происходит - какие изменения происходят? - это все уходило на второй план. И сегодня в инженерных дисциплинах этот пункт полностью отсутствует. А это очень важная вещь.

Поэтому сегодня мы должны сказать о том, что на нас с вами, в первую очередь, лежит коллосальная, громадная ответственность по реформированию и изменению всей системы. Почему? Да потому, что учебные заведения сегодня единственные хранилища духовных и нравственных принципов.

Но как их провести в жизнь? - Об этом можно красиво говорить, можно что-то обсуждать, писать статьи, публиковать книги. Что делать конкретно? Этот стоит вопрос всегда. Что делать конкретно?

Мне кажется, наш Клуб это впервые начал делать. Надо не говорить, а взять конкретно школу - Лицей 1550. Взять конкретных детей, конкретных учителей, конкретные предметы, и давайте попробуем предложить конкретные пути для того, чтобы создать, если хотите, новую генерацию "привитых" молодых людей, новую генерацию.

И если даже они не пойдут работать в авиакосмическую технику, это тоже не страшно. Это люди, которые будут создавать эти "кристаллы роста" этой так нужной нам новой ситуации.

Что же касается самого инженерного образования, то мы сегодня говорим о том, что оно должно быть непрерывным. Конечно, мы начинаем, как раз в Лицее делать этот первый шаг, мы их начинаем заряжать вот этим "вирусом любви к технике", к технологии, к авиации. И понимаем, и доносим до них то, что сегодня - это та вершина, та точка, в которую сходятся все самые перспективные достижения в области науки. Плюс попытка использования самых новейших информационных, коммуникационных и аудиовизуальных технологий потому, что мы сегодня понимаем, что это выросла новая культура.

Кто сегодня об этом задумается, тот получит специалиста в 2010-2015 году. На нас с вами лежит большая ответственность!

ОФЕРТА КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ – 2006

Публичная оферта в соответствии с главой 28 ГК РФ

г. Москва

25 ноября 2005 года

Оферта объявлена Некоммерческим партнерством "Клуб авиастроителей", ИНН 7709521084, Россия, Москва, Сибирский проезд, д.2, корп.8, тел. +7(095)773-8905. Далее по тексту - Клуб авиастроителей.

Оферта адресована юридическим лицам, являющимся таковыми по действующему законодательству Российской Федерации. Срок действия Оферты: с момента опубликования до 25 ноября 2006 года.

Предмет Оферты - Платное распространение Бюллетеня Клуба авиастроителей (бумажный вариант) в 2006 году. Дате по тексту - Бюллетень.

СУЩЕСТВЕННЫЕ УСЛОВИЯ ПЛАТНОГО РАСПРОСТРАНЕНИЯ

1. Бюллетень издается Клубом авиастроителей в рамках Общепользуемой благотворительной программы "Бюллетень Клуба авиастроителей" и подлежит платному распространению в соответствии с условиями распространения, являющимися частью этой программы. Периодичность издания - ежемесячно.

2. Стоимость одного экземпляра одного номера Бюллетеня - 750 рублей (Семьсот пятьдесят руб. 00 коп.), включая налог на добавленную стоимость.

3. Бюллетень высылается ежемесячно заказным письмом Почтой России. Стоимость отправки включена в стоимость Бюллетеня.

4. Бюллетень рассылается на условиях стопроцентной предоплаты.

5. Оферта на каждый из номеров Бюллетеня прекращает действие в последний день месяца.

6. Фактом исполнения обязательств по данной Оферте со стороны Клуба авиастроителей является отправка Бюллетеня заказным письмом Почтой России.

7. Рассылка Бюллетеня за каждый календарный месяц осуществляется в следующем календарном месяце.

ПОРЯДОК АКЦЕПТА ОФЕРТЫ

Для акцепта настоящей Оферты Вам необходимо:

1. Заполнить бланк "Заявки на подписку" в соответствии с образцом и направить его в офис Клуба авиастроителей любым доступным Вам способом: факсом +7 (095) 685-19-30, электронной почтой info@as-club.ru или обычным письмом по адресу: 127015 Москва, Бутырская улица, дом 46, строение 1, Клуб авиастроителей.

2. Дождаться в ответ на Ваш заказ получения факсимильной копии счета в соответствии с общепринятой формой. Подлинник счета Вам будет направлен вложением в конверте с первой отправкой Бюллетеня.

3. Оплатить счет.

Оплата счета в полном размере является акцептом Оферты в соответствии со статьей 438 ГК РФ.

Счета-фактуры на поставку высылаются с каждым номером Бюллетеня.

Во всем остальном стороны руководствуются действующим законодательством РФ.

II МЕЖДУНАРОДНАЯ НАУЧНО- ТЕХНИЧЕСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ "АВИАДВИГАТЕЛИ XXI ВЕКА"

6- 9 декабря 2005 года
Москва, Россия

Министерство промышленности
и энергетики РФ

Министерство обороны РФ

Министерство образования и
науки РФ

Федеральное агентство по
промышленности РФ

Российская академия наук

Правительство г. Москвы

Союз авиационного
двигателестроения

ГНЦ РФ Центральный институт
авиационного моторостроения им.
П.И.Баранова

ОРГКОМИТЕТ КОНФЕРЕНЦИИ:
Россия, 111116 г. Москва,
Авиамоторная ул., д.2, ЦИАМ им.
П.И. Баранова
Тел.: (095) 362-55-46, 362-93-08
Факс: (095) 267-13-54
E-mail: aeroconf@ciam.ru

ЗАЯВКИ НА УЧАСТИЕ В
КОНФЕРЕНЦИИ НАПРАВЛЯЙТЕ
В ОРГКОМИТЕТ
ДО 10 НОЯБРЯ 2005 Г.

Web-сайт Конференции:
WWW.AEROCONF.CIAM.RU

Клуб авиастроителей предлагает Вашему вниманию
новое издание известной книги В.Н. Кандаурова

ВЗЛЕТНАЯ ПОЛОСА ДЛИНОЮ В ЖИЗНЬ

Автор книги: Герой Советского Союза,
Заслуженный летчик-испытатель России,
члена Клуба авиастроителей
Владимир Николаевич Кондауров.

Книга издана в подарочном исполнении,
содержит большое количество иллюстраций,
предназначена для широкого круга
читателей.

Цена книги: 420 руб (включая НДС). Заявки направляйте по адресу: 127015 Москва, Бутырская улица, д.46, стр.1, Клуб авиастроителей. Телефон/факс: (095) 685-1930, 685-2630, e-mail: info@as-club.ru

