



БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

№ 11 (59), ноябрь 2009 г.

**ЭЛЕКТРОННУЮ ВЕРСИЮ
БЮЛЛЕТЕНЯ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ
ВЫ МОЖЕТЕ ПРОЧИТАТЬ НА САЙТЕ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ WWW.AS-CLUB.RU**

БЮЛЛЕТЕНЬ
КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

СОДЕРЖАНИЕ

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

Рег. № 21719
от 16.08.05

Периодичность выхода –
1 раз в месяц
Тираж 1100 экз.

Главный редактор
Клейн Александр
Владимирович

моб. тел. в Москве:
+7 905-707-37-80,
+7 903-153-68-18
e-mail:
bull@as-club.ru
web-страница:
www.as-club.ru/bull

КЛУБ
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Исполнительный
вице-президент Клуба
Гвоздев Сергей
Валентинович

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

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

ОБЗОР НОВОСТЕЙ	3
Новости отечественного авиастроения	3
Новости мирового авиастроения	29
ОБЗОР ПРЕССЫ	43
ИНТЕРВЬЮ	73
ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ	83
МАТЕРИАЛЫ КЛУБА	88

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

Бюллетень получают руководители торгово-промышленных палат, промышленных союзов и ассоциаций, профильных комитетов Государственной думы РФ, Совета Федераций, Московской городской думы, администрации субъектов Федерации, правительство Москвы, Правительство РФ, министерства РФ, Администрация Президента РФ, полномочные представители Президента в федеральных округах.

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

РЕКЛАМА В БЮЛЛЕТЕНЕ КЛУБА

Уважаемые читатели!

Вы можете разместить свои тематические рекламные материалы на страницах Бюллетеня Клуба авиастроителей.

Цены на размещение рекламы действительны с 1 января 2009 г.:
1 полоса — 25 000 руб.
1/2 полосы — 15 000 руб.
1/4 полосы — 10 000 руб.
1/6 полосы — 7500 руб.

По вопросам размещения рекламы обращайтесь к зам. гл. редактора Куренковой Татьяне Владимировне по тел.: +7 (495) 685-19-30, +7 (495) 685-26-30, моб. тел.: +7 905-707-37-80



РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА НА БЮЛЛЕТЕНЬ

Заполните ЗАЯВКУ, чтобы оформить подписку на Бюллетень Клуба авиастроителей

подробности
на
стр. **87**

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Финансирование российского ОПК превысило 900 миллиардов рублей	3	"Гражданские самолеты Сухого" будут проводить цеховые отработки на "Сухой Суперджет 100" с использованием имитатора двигателя	12
ВЭБ может уступить ОАК около 5 % EADS — Путин	4	Новый пермский авиадвигатель проходит испытания	12
Чистый убыток ОАК составил 440 млн рублей	4	УМПО намерено обменять бонды	12
Президент признал госкорпорации бесперспективными	4	"Оборонпром" увеличит долю	13
Медведев предлагает сотрудничать с США при производстве авиагрузовиков	5	Россия подготовит замену украинским вертолетным моторам к 2013 году	13
Совет директоров ОАК утвердил новую организационную структуру корпорации	5	"Авиадвигатель" за 9 месяцев увеличил чистую прибыль по РСБУ в 15,5 раза	13
ОАК получила 10,65 % акций ВАСО	6	Медведев посетит авиастроительное предприятие в Ульяновске	13
Первый серийный Superjet 100 пройдет цеховые испытания в декабре	6	В Москве главы авиадвигателестроительных предприятий обсудят вопросы сотрудничества между Россией и Украиной	14
Россия передала Алжиру все обещанные Су-30МКА	6	Острой проблемой в России остается отсутствие серийного производства вертолетных двигателей — Сергей Иванов	14
Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) хочет за счет бюджета погасить часть долга и возобновить производство транспортных самолетов Ан-124 "Руслан"	7	ПС-90 борется за жизнь	14
Путин поддержал предложение Тимошенко обменяться миноритарными пакетами в авиастроении, но нужно договориться о принципах	7	График создания ПД-14 должен быть согласован с ЦИАМ к 1 марта 2010 года	15
Лизинговая компания "Ильюшин Финанс" привлекла долгосрочные кредиты у Сбербанка и ВЭБа на общую сумму 5,93 млрд руб.	7	Истребитель пятого поколения Т-50 поднимется в воздух до конца года	15
Россия и Индия совместно разработают перспективный истребитель	8	На создание в Жуковском Национального центра авиастроения понадобится почти 8 лет	15
"Сухой" стал победителем этапа крупнейшего в мире соревнования по стратегическому управлению компанией	8	Воронежский и ульяновский авиазаводы скооперируются	16
Россия в 2009 году построит 200 вертолетов — Иванов	8	Предпочтения Индонезии — Россия	16
"Финанс" назвал крупнейшего должника России	9	"Ильюшин Финанс" передаст ГТК "Россия" в конце декабря второй серийный самолет Ан-148, собранный в РФ	16
"Аэрофлот" заплатит за первые SSI100 не более 237 миллионов долларов	9	"ВСМПО-Ависма" осваивает новую продукцию для двигателя Rolls-Royce	16
Красноярские студенты представят собственную разработку беспилотного летательного аппарата	9	"Сухой" развернул работы по выполнению контракта на поставку истребителей Су-35С Минобороны	17
До 1 декабря будет сформирована рабочая группа по модернизации и инновационному развитию ОПК	10	"Роствертол" увеличил чистую прибыль	17
50 % акций АО "Антонов" может достаться России	10	Уральский завод гражданской авиации в 2010 г. планирует вложить в развитие до 100 млн рублей	17
Акционеры нижегородского авиазавода "Сокол" 28 января переизберут совет директоров	10	Центр поставки МС-21 планируется разместить в Ульяновске	18
В производстве Ан-148 задействованы 126 предприятий РФ — президент "Мотор Сич"	11	Бельгийская фирма закажет у "ВСМПО-Ависмы" новые виды титановой продукции	18
ФСФР зарегистрировала отчет об итогах допэмиссии акций ОАК	11		

и другие новости

ОБЗОР НОВОСТЕЙ

за ноябрь 2009 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

ФИНАНСИРОВАНИЕ РОССИЙСКОГО ОПК ПРЕВЫСИЛО 900 МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ

Объемы финансирования оборонно-промышленного комплекса в 2009 году составили около 970 миллиардов рублей. Об этом, как сообщает Интерфакс, заявил премьер-министр России Владимир Путин на совещании по вопросам ОПК в Коломне. По словам премьера, для финансирования ОПК были задействованы такие инструменты, как субсидирование процентных ставок, а также прямые взносы в уставной капитал компаний. На эти меры было потрачено 70 миллиардов рублей.

"Наш ОПК способен творить чудеса, но нам нужны не любые чудеса, а только те, которые реально повышают обороноспособность страны и приемлемые по цене", — отметил Путин. Его слова передает РИА "Новости". "На последнее обстоятельство хочу обратить особое внимание", — добавил премьер.

Ранее Путин заявил, что доля современного вооружения и техники к 2020 году в российской армии должна составить 70–80 процентов. "Это должна быть современная и перспективная техника. Не просто надежная, как гаубица образца 1938 года", — отметил премьер.

В начале ноября 2009 года заместитель председателя правительства России Сергей Иванов заявил, что менее 10 процентов вертолетов в российской армии являются современными. Такая ситуация отмечается не только в армейской авиации, то также и в авиации ФСБ, МВФ и МЧС. По словам Иванова, к 2020 году показатель исправности вертолетного парка планируется довести до 90 процентов. При этом количество новой техники в авиации должно составить не менее 80 процентов.

В сентябре текущего года аудитор Счетной палаты Николай Табачков сообщил, что доля современного вооружения, которое поставляется в российскую армию, не превышает 6 процентов. Причиной столь низкого показателя, по оценке Счетной палаты, является завышение цен на военную продукцию. "За последние четыре года цены на военную продукцию повысились в два раза", — отметил Табачков.

Между тем в российской армии сейчас проводится модернизация вооружения. В частности, начальник Ракетных войск и артиллерии вооруженных сил России генерал-лейтенант Сергей Богатинов 17 ноября 2009 года объявил, что вооруженные силы России в ближайшее время получат модернизированные самоходные гаубицы МСТА-С, "Акации" и "Гвоздики", а также реактивные системы залпового огня "Смерч", "Ураган" и "Град".

12 ноября президент России Дмитрий Медведев, выступая с ежегодным посланием Федеральному Собранию РФ, объявил, что российская армия в 2010 году получит около 300 единиц бронетехники, 5 ракетных комплексов "Искандер", 30 вертолетов, 28 боевых самолетов, три атомные подводные лодки, один боевой корабль класса "Корвет" и 11 космических аппаратов.

Ранее стало известно, что в 2009–2011 годах Россия намерена потратить на перевооружение армии около 4 триллионов рублей.

источник: LENTA.RU
18.11.09

ВЭБ МОЖЕТ УСТУПИТЬ ОАК ОКОЛО 5 % EADS — ПУТИН

Контролируемый Банком развития (ВЭБом) 5%-ный пакет акций европейского аэрокосмического концерна EADS может быть передан Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК), заявил в пятницу премьер-министр РФ Владимир Путин.

"В свое время один наш банк приобрел 5 % EADS за 1 миллиард долларов. Я не исключаю, что по договоренности с нашими европейскими партнерами этот пакет <...> будет передан в ОАК", — сказал Путин в пятницу на пресс-конференции после встречи с главой украинского правительства Юлией Тимошенко.

Согласно отчетности ВЭБа по РСБУ на 1 октября, ему принадлежит 5,0448 % акций EADS. ВЭБ купил эти акции в конце 2007 года за 995 миллионов евро у ВТБ, который в свою очередь приобрел их за 1 миллиард евро летом 2006 года. На конец июня, по данным отчетности ВЭБа по МСФО за первое полугодие 2009 года, контролируемый им пакет EADS оценивался в 20,707 миллиарда рублей. Исходя из курса ЦБ РФ в 43,8191 рубля за евро на 30 июня, стоимость пакета на эту дату могла оцениваться в 472,5 миллиона евро. Концерн EADS является лидером в аэрокосмической

отрасли, обороне и смежных секторах. В состав группы входят концерн Airbus, мировой лидер в производстве пассажирских самолетов, Airbus Military, производитель заправщиков, целевых и транспортных самолетов, крупнейший мировой производитель вертолетов Eurocopter и EADS Astrium, европейский лидер в осуществлении космических программ от Ariane до Galileo. EADS также является основным партнером консорциума Eurofighter, развивает направление строительства грузовых самолетов A400M, а также имеет долю в совместной компании MBDA, мировом лидере по производству ракетных систем.

Компания намерена поставить около 490 самолетов по итогам 2009 года по сравнению с 483 самолетами в прошлом году. Чистый убыток EADS в третьем квартале 2009 года составил 87 миллионов евро по сравнению с прибылью в 679 миллионов евро за аналогичный период прошлого года.

источник: РИА «Новости»
20.11.09

ЧИСТЫЙ УБЫТОК ОАК СОСТАВИЛ 440 МЛН РУБЛЕЙ

Чистый убыток Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) за 9 месяцев 2009 года составил 440,5 млн рублей по стандартам РСБУ, сообщает РИА "Новости" со ссылкой на отчет корпорации. За аналогичный период прошлого года чистый убыток ОАК составил 111 млн рублей. Выручка корпорации за указанный период увеличилась в 2,5 раза и составила

431,1 млн рублей, валовая прибыль при этом сократилась в 23 раза — до 5,97 млн рублей. Напомним, что из-за понесенных убытков ОАК приняла решение не выплачивать дивиденды за 2008 год.

источник: сайт bfm.ru
13.11.09

ПРЕЗИДЕНТ ПРИЗНАЛ ГОСКОРПОРАЦИИ БЕСПЕРСПЕКТИВНЫМИ

Президент России Дмитрий Медведев признал юридическую форму госкорпорации бесперспективной. По его мнению, часть госкорпораций должна быть акционирована, а еще часть — ликвидирована. Об этом президент заявил, выступая с ежегодным посланием к Федеральному Собранию РФ.

"В дальнейшем они либо сохранятся в госсекторе — там, где нам это необходимо, либо будут реализованы частным инвесторам", — заявил президент.

Ранее Медведев уже говорил, что создание госкорпораций в России вышло из-под контроля чиновников. "Надо провести независимый аудит корпораций, а также крупных компаний с госучастием", — отметил Медведев.

Сейчас в России существует семь госкорпораций. Это Внешэкономбанк, "Ростехнологии", Агентство по страхованию вкладов, "Росатом", "Олимпстрой", Фонд содействия реформированию ЖКХ, "Роснано". Каждая из них была создана отдельным законом, а президент России назначал ее руководителя.

Все госкорпорации в России были созданы в период президентства Владимира Путина. Медведев подписал лишь указ о создании госкомпании "Автодор", которую СМИ также причисляют к госкорпорациям. В марте 2009 года президентский совет

по кодификации и совершенствованию гражданского законодательства рекомендовал Медведеву упразднить госкорпорации как особую форму юридических лиц, лишить их привилегий и особого статуса, а также трансформировать их в иные формы юридических лиц.

7 августа 2009 года президент России поручил генеральному прокурору Юрию Чайке и начальнику Контрольного управления главы государства Константину Чуйченко проверить деятельность госкорпораций и оценить целесообразность их дальнейшего существования.

Чайка, в частности, заявил, что в госкорпорациях были выявлены "факты нецелевого и неэффективного расходования госкорпорациями выделенных государством финансовых и материальных ресурсов". Чуйченко же предложил Медведеву заставить правительство России до марта 2010 года подготовить предложения по преобразованию госкорпораций, работающих в конкурентной среде, в иные организационно-правовые формы, в частности в акционерные общества.

источник: LENTA.RU
12.11.09

МЕДВЕДЕВ ПРЕДЛАГАЕТ СОТРУДНИЧАТЬ С США ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ АВИАГРУЗОВИКОВ

Президент России Дмитрий Медведев не исключает кооперации российских и американских авиастроителей при освоении рынка сверхтяжелых грузовых самолетов.

"Надо перспективные модели создавать", — сказал Медведев в беседе с рабочими компании "Авиастар-СП", образованной на базе самолетного производства Ульяновского авиационного промышленного комплекса. В качестве примера президент привел известную модель этого предприятия — уникальный самолет Ан-124 "Руслан". "Рынок огромный, объемы перевозок тоже, а практически в мире такие самолеты не выпускаются", — сказал глава государства. По его словам, единственный аналог "Руслану" — американский самолет С-5.

"Кто-то эту нишу займет... Лучше, если это будем мы... А можно сделать это и вместе с американцами", — отметил президент. "Хотелось бы, конечно, чтобы заказ был побольше, но это вопрос рынка... Но если на таком уровне будете делать, надеюсь, что будете расти", — добавил Медведев.

Компания "Авиастар-СП" занимается гарантийным и послегарантийным обслуживанием самолето-

тов, обеспечением запчастями, выполнением ремонтных и регламентных работ. Кроме того, она реализует инвестиционный проект по созданию нового воздушного судна "476" на базе самолета Ил-76МД-90 с новым центропланом, крылом и модифицированной авионикой. В соответствии с задачами Объединенной авиастроительной корпорации "Авиастар-СП" определена головной площадкой по международной кооперации.

Во время посещения предприятия Медведеву показали самолет Ту-204СМ, а также один из этапов сборки его фюзеляжа. Кроме того, президент поднялся на борт "Руслана".

Главе государства также продемонстрировали стендомоделирующий комплекс информационно-управляющего поля кабины самолета Ту-204 с двухпилотным экипажем. Этот комплекс современного оборудования, который уже может устанавливаться на авиатехнику, позволяет заметно упростить работу экипажа Ту-204.

*источник: РИА «Новости»
24.11.09*

СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ ОАК УТВЕРДИЛ НОВУЮ ОРГАНИЗАЦИОННУЮ СТРУКТУРУ КОРПОРАЦИИ

Совет директоров ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) на заседании 19 ноября утвердил новую организационную структуру, сообщил журналистам в пятницу вице-президент по корпоративному развитию ОАО "ОАК" Василий Прутковский.

Он отметил, что в составе корпорации будут сформированы бизнес-единицы по коммерческой авиации, по боевым самолетам и по стратегической и специальной авиации. Решением совета директоров упразднены должности вице-президента ОАК по гражданской авиации, вице-президента ОАК по проекту МС-21. Введены должности старшего вице-президента ОАК по коммерческой авиации, ее займет президент НПК "Иркут" Олег Демченко, и старшего вице-президента по стратегической и специальной авиации, ее займет президент ОАО "Туполев" Александр Бобрышев. Должность вице-президента ОАК по транспортной авиации сохранена. Первый вице-президент по координации программ ОАК Михаил Погосян возглавит бизнес-единицу "ОАК — Боевые самолеты". В. Прутковский дополнил, что формирование этих бизнес-единиц должно в целом завершиться к 2012 году. В 2012—2013 гг. пройдет дальнейшая их унификация, в ходе которой будет устранено перекрестное владение акциями.

Он отметил, что после 2012 г. в бизнес-единицу "ОАК — Коммерческие самолеты" предполагается вхождение ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС), однако затруднился оценить, по какой схеме пройдет эта интеграция. "После того как Alenia Aerospaica стала акционером ГСС, происходит процесс интеграции менеджерских команд, и каким образом это будет переключаться обратно — мы не знаем", — пояснил В. Прутковский. Он также отметил, что в рамках формирования бизнес-единицы "ОАК — Коммер-

ческие самолеты" будет происходить интеграция конструкторских ресурсов конструкторских бюро имени Ильюшина, Яковлева и Туполева. При этом В. Прутковский подчеркнул, что "наиболее проблемные активы в этой бизнес-единице — это ВАСО и "Авиастар-СП". "Если в боевой авиации 75 % предприятий прибыльны, то только ВАСО и "Авиастар-СП" требуют 75 % инвестиций (во всю бизнес-единицу "ОАК — Коммерческие самолеты". — АвиаПорт)", — отметил он.

По мнению В. Прутковского, в процессе формирования бизнес-единицы специальной авиации не возникнет существенных организационных и корпоративных проблем. "В течение года-двух ее формирование будет завершено", — сказал он.

Вице-президент по корпоративному развитию также отметил, что совет директоров поручил руководству корпорации усилить контроль за финансовой деятельностью предприятий, а также провести в первом квартале 2010 года аудит с целью объективного подтверждения размера проблемного долга предприятий корпорации. Он уточнил, что текущая задолженность ОАО "ОАК" перед банками на 1 октября составляет около 162 млрд рублей. Он также дополнил, что совет директоров корпорации утвердил третий этап дополнительной эмиссии. Так, в декабре 2009 года по закрытой подписке будет размещен дополнительный выпуск акций ОАО "ОАК" в размере 23 млрд акций в пользу РФ и 20 млрд акций — в пользу Внешэкономбанка, после чего доля государства в ОАК будет составлять около 80 %. Дополнительная эмиссия будет размещена до марта 2010 года.

*источник: AVIAPORT.RU
20.11.09*

ОАК ПОЛУЧИЛА 10,65 % АКЦИЙ ВАСО

ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) в результате конвертации получила 10,65 % акций ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО), говорится в документах ОАК.

Напомним, что в сентябре ОАК объявила о проведении дополнительной эмиссии своих акций, в которой могут принять участие дочерние предприятия корпорации, в том числе и ВАСО. Речь шла о выпуске 66 млрд обыкновенных бездокументарных акций, которые ОАК меняла на доли акций "дочек". Акции воронежского предприятия были оценены в 247 рублей за штуку. Стоимость определял независимый оценщик.

По итогам конвертации было размещено 15,3 млрд акций. Сколько из них пришлось на долю ВАСО, пока не сообщается. Вместе с тем, по оценкам одного из миноритарных акционеров предприятия,

из 10,2 тыс. акционеров ВАСО участие в конвертации приняло порядка 200. Вероятно, причиной не слишком активного участия акционеров в конвертации акций послужила плохая организация процедуры со стороны ВАСО.

Сейчас сообщается, что доля участия ОАК в уставном капитале составляет 16,87 %, а доля принадлежащих акций — до 10,65 % при нулевых показателях до проведения конвертации.

ВАСО (входит в ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация") выпускает дальнемагистральные широкофюзеляжные пассажирские самолеты Ил-96-300 и транспортные Ил-96-400Т. По заказу лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко" ВАСО строит большую партию серийных самолетов Ан-148.

*источник: сайт Abireg.ru
11.11.09*

ПЕРВЫЙ СЕРИЙНЫЙ SUPERJET 100 ПРОЙДЕТ ЦЕХОВЫЕ ИСПЫТАНИЯ В ДЕКАБРЕ

Первый серийный Sukhoi Superjet 100 пройдет цеховые испытания в конце декабря 2009 года, сообщила РИА "Новости" в понедельник представитель пресс-службы компании "Гражданские самолеты Сухого" Екатерина Бюшген на международной авиа выставке "Дубай аэршоу — 2009".

"Первый серийный самолет начнет цеховые отработки в конце декабря по завершении монтажа кабельной системы, вторая серийная машина будет передана на отработки систем в середине января 2010 года", — сообщила Бюшген.

По ее словам, в связи с переносом сроков сертификации и поставки силовой установки на сборку самолетов Superjet 100, цеховые отработки будут проводиться с использованием имитатора двигателя.

Поставки самолетов Superjet 100 стартовым заказчикам — армянской авиакомпания "Армавиа" и авиакомпании "Аэрофлот" — были перенесены с декабря 2009 года на 2010 год.

Пассажирский самолет Sukhoi Superjet 100, разработанный ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (входит в холдинг "Сухой") совместно с Boeing, рассчитан на перевозку до 98 пассажиров на расстояние до 4,4 тысячи километров. Первый Superjet 100 был представлен публике 26 сентября 2007 года на заводе в Комсомольске-на-Амуре. В настоящее время есть 122 твердых заказа на этот самолет.

Самолет создается в условиях международной кооперации — в реализации проекта участвуют более 30 компаний.

Двигатели для машины разработаны российским научно-производственным объединением "Сатурн" и французской компанией Snecma и производятся на НПО "Сатурн" в городе Рыбинске Ярославской области.

*источник: РИА «Новости»
16.11.09*

РОССИЯ ПЕРЕДАЛА АЛЖИРУ ВСЕ ОБЕЩАННЫЕ СУ-30МКА

Иркутский авиационный завод, входящий в состав корпорации "Иркут", полностью завершил поставку истребителей Су-30МКА военно-воздушным силам Алжира, сообщает ИТАР-ТАСС. В рамках контракта, заключенного в 2006 году, Алжиру были переданы 28 заказанных самолетов марки "Су".

Первые четыре истребителя Алжир получил в 2007 году. В марте 2008 года страна получила еще два Су-30 и еще два — в июне прошлого года. Тогда же стало известно, что Алжир намерен получить дополнительную партию истребителей Су-30 взамен забракованных МиГ-29. Алжирская сторона утверждала, что в МиГ-29, поставленных стране в 2006–2007 годах, были использованы бывшие в употреблении или бракованные детали.

Истребители Су-30МК предназначены для поражения воздушных, наземных и надводных целей. Самолет способен развивать максимальную

скорость до 2,4 тысячи километров в час, а дальность его полета составляет около 3 тысяч километров. Су-30МК, экспортный вариант Су-30, вооружен одной 30-миллиметровой пушкой и имеет 12 точек подвески для ракет, авиабомб и бомбовых кассет.

Корпорация "Иркут", основанная в 1934 году, занимается производством не только истребителей Су-30, но также самолетов-амфибий Бе-200 и летающих радаров А-50Э. Самолеты Су-30МКА производятся "Иркутом" на базе индийской модификации Су-30МКИ. Отличие между истребителями в основном заключается в том, что некоторые их системы произведены разными компаниями.

*источник: LENTA.RU
18.11.09*

ОБЪЕДИНЕННАЯ АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ (ОАК) ХОЧЕТ ЗА СЧЕТ БЮДЖЕТА ПОГАСИТЬ ЧАСТЬ ДОЛГА И ВОЗОБНОВИТЬ ПРОИЗВОДСТВО ТРАНСПОРТНЫХ САМОЛЕТОВ АН-124 "РУСЛАН"

Государственная ОАК предлагает возобновить производство "Русланов" на ульяновском "Авиастаре", рассказали два источника, близких к корпорации. Этот вопрос планируется поднять на президиуме Госсовета в Ульяновске. Заседание пройдет 24 ноября и будет посвящено инновациям на транспорте, уточнил чиновник администрации президента.

Для запуска "Руслана" потребуется \$ 500 млн (на доработку самолета, восстановление производства комплектующих и проч.), рассказывают собеседники "Ведомостей". Корпорация считает, что это должны быть государственные деньги, что-то вроде гранта. Кроме того, нужен стартовый заказчик, отмечают они, им могло бы стать Минобороны. Цена одного лайнера составит порядка \$ 200 млн, потребность в этих самолетах, по подсчетам ОАК, около 70 шт.

Ан-124 — самый большой по грузоподъемности (120 т) в мире серийный транспортный самолет разработки киевского КБ Антонова. До 2004 г. было произведено 56 машин, сейчас на "Авиастаре" есть один недостроенный лайнер. Крупнейшие эксплуатанты — ВВС России (24 машины), "Волга-Днепр" (10), "Авиалинии Антонова" (7).

ОАК хотела бы иметь хотя бы один уникальный продукт и им может стать "Руслан", рассказывают источники, близкие к компании. Восстановить про-

изводство Ан-124, если государство найдет деньги, имеет смысл, согласен и эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко. Но чиновники не спешат соглашаться. Вряд ли Минобороны, которому не хватает денег на ремонт самолетов, согласится покупать новые "Русланы", сказал чиновник ведомства. Представитель ОАК от комментариев отказался.

Помощь государства потребуется ОАК и для реструктуризации долгов. Общий долг предприятий корпорации — около 160 млрд руб., а приемлемый уровень нагрузки — около 100 млрд руб., рассказывают собеседники "Ведомостей". В идеале ОАК, по их данным, хотела бы погасить 70 млрд руб. долга за счет бюджета или ОФЗ. Но Минфин настаивает на реструктуризации долгов примерно на пять лет, предлагая субсидирование ставок или госгарантии. Представить правительству механизм погашения долга нужно до 15 декабря, рассказывают собеседники. Представитель Минфина отказался от комментариев. Но суть переговоров подтвердил "Ведомостям" сотрудник госбанка.

*источник: газета «Ведомости»
20.11.09*

ПУТИН ПОДДЕРЖАЛ ПРЕДЛОЖЕНИЕ ТИМОШЕНКО ОБМЕНЯТЬСЯ МИНОРИТАРНЫМИ ПАКЕТАМИ В АВИАСТРОЕНИИ, НО НУЖНО ДОГОВОРИТЬСЯ О ПРИНЦИПАХ

Премьер-министр РФ Владимир Путин поддержал предложение премьера Украины Юлии Тимошенко об обмене миноритарными пакетами акций между российской Объединенной авиастроительной корпорацией и создаваемой Украинской авиационной корпорацией. "Это возможно. Объединение усилий пойдет на пользу, но мы должны договориться о принципах обмена", — сказал Путин по итогам заседания Комитета по вопросам экономического сотрудничества российско-украинской межгоскомиссии.

Он обратил внимание украинской стороны на то, что стоимость ОАК составляет около 3 млрд долл. Кроме того, он напомнил, что один из российских банков приобрел 5 проц. акций европейского авиационного концерна EADS. "По договоренности с евро-

пейскими партнерами этот пакет может быть передан в ОАК", — напомнил российский премьер.

Путин подчеркнул, что прежде чем ставить вопрос об обмене акциями, необходимо провести точную оценку их стоимости. "Нужно оценить вклады двух сторон", — подчеркнул он. "Но в целом это правильное направление. Это создает базу, чтобы проектировать и строить новые самолеты и продвигать их на рынки", — сказал российский премьер. Он пообещал в ближайшее время дать поручение первому вице-премьеру Игорю Шувалову проработать этот вопрос.

*источник: АРМС-ТАСС
20.11.09*

ЛИЗИНГОВАЯ КОМПАНИЯ "ИЛЬЮШИН ФИНАНС" ПРИВЛЕКЛА ДОЛГОСРОЧНЫЕ КРЕДИТЫ У СБЕРБАНКА И ВЭБ НА ОБЩУЮ СУММУ 5,93 МЛРД РУБ.

Лизинговая компания "Ильюшин Финанс" (ИФК) привлекла долгосрочные кредиты у Сбербанка России и Внешэкономбанка на общую сумму 5,93 млрд руб. Как говорится в сообщении ИФК, средства привлечены для приобретения у ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) самолетов Ту-204 и Ан-148.

В частности, Сбербанк открыл ИФК кредитную линию в размере 2,93 млрд руб. на покупку среднемагистральных самолетов Ту-204 производства ульяновского авиазавода "Авиастар-СП", а ВЭБ одобрил выделение 3 млрд руб. для приобретения региональ-

ных самолетов Ан-148 производства воронежского авиазавода ВАСО.

Кредитные средства привлекаются на срок от 7 до 10 лет.

В ИФК отмечают, что выделяемые средства позволяют обеспечить стабильными заказами на новую авиатехнику российские заводы со стороны крупнейшего заказчика — ИФК, а также развивать серийное производство самолетов.

*источник: ПРАЙМ-ТАСС
02.11.09*

РОССИЯ И ИНДИЯ СОВМЕСТНО РАЗРАБОТАЮТ ПЕРСПЕКТИВНЫЙ ИСТРЕБИТЕЛЬ

Как сообщает пресс-служба Минобороны РФ, 14–15 октября в Москве состоялось 9-е заседание российско-индийской межправительственной комиссии по военно-техническому сотрудничеству под руководством министров обороны РФ и Индии.

Стороны договорились выработать в ближайшее время взаимоприемлемое решение по вопросам ремонта и переоборудования тяжелого авианесущего крейсера «Адмирал Горшков» в интересах индийских ВМС. Они также пришли к соглашению решить до конца 2009 г. все организационные вопросы, касающиеся совместной разработки перспективного многофункционального истребителя, и приступить к практической работе по его созданию.

Стороны выразили готовность к сотрудничеству в

области совместной разработки вертолетной техники и перспективной боевой машины пехоты. Участники заседания проявили заинтересованность в проведении модернизации имеющихся на вооружении Индии самолетов МиГ-27 и Су-30МКИ, танков Т-72М1 и Т-90С, боевых машин пехоты БМП-2. Также ими было отмечено успешное сотрудничество в рамках совместной российско-индийской организации «БраМос». Созданный ею противокорабельный ракетный комплекс принят на вооружение в Индии и запущен в серийное производство.

источник: *CNews*
16.10.09

"СУХОЙ" СТАЛ ПОБЕДИТЕЛЕМ ЭТАПА КРУПНЕЙШЕГО В МИРЕ СОРЕВНОВАНИЯ ПО СТРАТЕГИЧЕСКОМУ УПРАВЛЕНИЮ КОМПАНИЕЙ

Компания "Сухой" награждена сертификатом победителя практикума по управлению компанией в рамках Global Management Challenge (GMC) — крупнейшего в мире соревнования по стратегическому управлению компанией для менеджеров среднего и высшего звена. Его цель — практическая подготовка руководителей к конкуренции на глобальных рынках.

В настоящее время соревнования чемпионата GMC-2009 проходят в России в рамках 4 лиг. 8 команд от компании "Сухой" и ОКБ Сухого участвуют в чемпионате в рамках промышленной лиги. В апреле следующего года лучшие команды выйдут в общероссийский финал. Победитель примет участие в международном финале соревнований. Участие представителей кадрового резерва холдинга "Сухой" в соревнованиях GMC дает возможность встретиться с лучшими командами управленцев российского и международного бизнес-сообщества, получить возможность освоения методов и практического инструментария управления компанией, включая навыки стратегического, производственного и финансового менеджмента.

Соревнованию Global Management Challenge ("Глобальный управленческий вызов") в следующем году исполняется 30 лет. Его родиной является Португалия. Команды менеджеров со всего мира получают в управление виртуальные компании. Рыночные

условия моделируются сложной программой-симулятором, которая делает их максимально похожими на реальные. Задача претендентов на звание лучших молодых управленцев заключается в том, чтобы акции управляемой ими компании к концу игры стоили как можно больше. Ежегодно в GMC участвуют 30 стран. За звание лучшей управленческой команды сражаются более 15 тыс. участников по всему миру. Всего в соревновании приняло участие уже около 400 тыс. менеджеров среднего и высшего звена. С 2006 года в России при поддержке Министерства промышленности и торговли РФ проводится всероссийский отборочный этап GMC. Ежегодно через него проходит около 1 тыс. участников из 40 российских регионов.

Холдинг "Сухой" в настоящее время осваивает новые виды продукции — региональный самолет "Сухой Суперджет 100", многофункциональный истребитель Су-35 и истребитель пятого поколения. Внедрение инновационных образовательных технологий в бизнес-образование будущих руководителей, обучение их современным методам управления и организации производства позволит компании сохранить и упрочить позиции на мировом рынке авиастроения в условиях жесткой конкуренции.

источник: компания «АХК "Сухой"»
11.11.09

РОССИЯ В 2009 ГОДУ ПОСТРОИТ 200 ВЕРТОЛЕТОВ — ИВАНОВ

200 вертолетов для гражданской авиации и силовых структур будет построено в России в текущем году, заявил на заседании Военно-промышленной комиссии при Правительстве РФ в понедельник вице-премьер Сергей Иванов.

"За последние три-четыре года их (вертолетов. — ИФ-АВН) производство почти удвоилось и составит в этом году 200 вертолетов", — сказал С. Иванов.

Он отметил, что отечественное вертолетостроение можно охарактеризовать как относительно благополучную отрасль, которая после резкого спада производства в последние годы заметно увеличила

объемы выпуска вертолетов. Вице-премьер также заявил, что для обновления авиапарка гражданской авиации до 2020 года необходимо построить около 1 тыс. новых вертолетов.

"Для обновления парка вертолетов гражданской авиации до 2020 года требуется примерно тысяча вертолетов, из которых 800 приходится на вертолеты легкого класса", — сказал С. Иванов.

источник: ИА «Интерфакс»
02.11.09

"ФИНАНС" НАЗВАЛ КРУПНЕЙШЕГО ДОЛЖНИКА РОССИИ

"Газпром" возглавляет список крупнейших компаний-должников России. Такие данные приводит журнал "Финанс". По оценке издания, на конец июня 2009 года газовый монополист был должен 1,703 триллиона рублей.

В тройке компаний с самой большой задолженностью оказались также "Роснефть" (682 миллиарда рублей) и "Русал" (525 миллиардов). Стоит отметить, что если "Газпром" и "Роснефть" входят в тройку крупнейших компаний России, то "Русал" находится только на 12 месте. В то время как долг алюминиевого холдинга всего лишь в 3 раза меньше, чем у "Газпрома", по выручке он уступает почти в 10 раз.

Среди сотни крупнейших должников соотношение долга и годовой выручки наименее благоприятным является у Амурского судостроительного завода — 83,21. В 26 раз задолженность превосходит доходы у "МиГа", в четыре раза — у российской дочерней

структуры Ikea. В десятке крупнейших должников наихудшее соотношение у "Транснефти" (1,62) и все у того же "Русала" (1,39). Напротив, лучшее отношение долга к выручке имеет "Славнефть" (0,1), а также "Лукойл" (0,13). Из ведущих компаний следует также отметить ТНК-ВР, которая должна в 5 с лишним раз меньше своих годовых доходов.

По краткосрочной задолженности наиболее уязвимые показатели у девелопера "ПИК" (100 процентов от всего долга компании придется отдавать в ближайшее время). В тройку также входят "АвтоВАЗ" (97 процентов) и НПО "Сатурн" (87 процентов). Стоит отметить, что у трех этих компаний общий долг превосходит объем выручки.

источник: LENTA.RU
17.11.09

"АЭРОФЛОТ" ЗАПЛАТИТ ЗА ПЕРВЫЕ SSJ100 НЕ БОЛЕЕ 237 МИЛЛИОНОВ ДОЛЛАРОВ

Совокупная стоимость первых самолетов Sukhoi Superjet (SSJ100), владельцем которых станет "Аэрофлот", составит не более 237 миллионов долларов. Об этом говорится в материалах к внеочередному собранию акционеров "Аэрофлота", сообщает Интерфакс. На внеочередном собрании, которое проводится в заочной форме, акционеры "Аэрофлота" должны одобрить покупку в финансовый лизинг десяти SSJ100. Стоимость каждого из них, в зависимости от комплектации, составит от 23,5 до 24,17 миллиона долларов. Самолеты будут взяты в лизинг на 12 лет, и в течение этого срока авиакомпания имеет право выкупа самолетов у ВЭБа.

"Аэрофлот" является крупнейшим покупателем лайнеров SSJ. Всего перевозчик заказал 30 лайнеров и оформил опцион еще на 15. Ожидалось, что первые SSJ "Аэрофлот" получит до конца текущего года, однако в начале ноября стало известно, что сроки поставок

сдвинулись на 2010 год. Вместе с "Аэрофлотом" первым получателем SSJ станет "Армавиа".

Задержка с поставками Sukhoi Superjet вызвана переносом в сроки сертификации двигателей для лайнеров. Об этом 16 ноября заявил губернатор Хабаровского края Вячеслав Шпорт, предупредивший, что в текущем году поставок SSJ не будет.

Sukhoi Superjet 100 является полностью новым гражданским самолетом, разработанным в России после распада СССР. Первый полет SSJ100 совершил в мае 2008 года. Новые лайнеры смогут перевозить 75—95 человек и, как ожидается, будут продаваться не только в России, но и за рубежом. Сейчас портфель твердых заказов на SSJ100 составляет 122 самолета.

источник: LENTA.RU
17.11.09

КРАСНОЯРСКИЕ СТУДЕНТЫ ПРЕДСТАВЯТ СОБСТВЕННУЮ РАЗРАБОТКУ БЕСПИЛОТНОГО ЛЕТАТЕЛЬНОГО АППАРАТА

В молодежном центре "Зебра" г. Красноярск молодежь, занимающаяся в клубе по авиамоделированию, приступила к разработке беспилотного летательного аппарата с установленной на нем видеокамерой. Как сообщили в мэрии города, такой аппарат можно использовать для видеоразведки и видеопатрулирования, контроля сложных участков дорог, выявления незаконных посадок и лесосек на территориях, доступ в которые ограничен или осложнен. С его помощью можно проводить мероприятия по поиску пропавших людей, фиксировать действия браконьеров и т. д.

Работа в центре "Зебра" ведется в рамках реализации общегородского проекта "Техника молодежи". Но теперь ребята не просто создают летательные аппараты и проводят соревнования, они делают это с пользой для города. Потенциальными заказчиками на разработку подобных разведчиков могут стать

такие структуры, как ГИБДД, ГО ЧС, МВД. Планируется, что в рамках проведения VI Красноярского молодежного форума молодежь найдет потенциального заказчика и подпишет соглашение о сотрудничестве. Сейчас же главная задача — успеть изготовить первый экземпляр авиаразведчика и 9 декабря презентовать его на научно-практической конференции в рамках КМФ-2009.

Добавим, VI Красноярский молодежный форум пройдет с 7 по 10 декабря 2009 года. Организатор — Управление молодежной политики администрации г. Красноярск. Цель КМФ-2009 — интеграция молодежи в процессы развития города через инновационные проекты и реальные дела.

источник: ИА «Пресс-Лайн»
24.11.09

ДО 1 ДЕКАБРЯ БУДЕТ СФОРМИРОВАНА РАБОЧАЯ ГРУППА ПО МОДЕРНИЗАЦИИ И ИННОВАЦИОННОМУ РАЗВИТИЮ ОПК

До 1 декабря будет сформирована рабочая группа высокого уровня по модернизации и инновационному развитию оборонно-промышленного комплекса, сообщил на заседании Военно-промышленной комиссии при Правительстве РФ вице-премьер Сергей Иванов.

"Фактически речь идет о создании нового координационного органа, обеспечивающего объединение интеллектуальных, организационных и материальных ресурсов Минобороны России, других госзаказчиков, предприятий промышленников всех форм собственности", — сказал вице-премьер. Он пояснил, что "главная цель нового координационного органа — оснащение Вооруженных сил РФ современными образцами вооружения и военной техники в объемах, соответствующих их перспективному обли-

ку, создание и производство вооружения, военной и специальной техники, отвечающих современным требованиям обеспечения обороны страны и безопасности государства, а также военно-технического сотрудничества с иностранными государствами".

Иванов напомнил, что "сформировать рабочую группу по этим вопросам дал поручение в октябре месяце Президент РФ Дмитрий Медведев на совещании по вопросу "О соответствии качества вооружения и военной техники современным требованиям развития Вооруженных сил РФ и военно-технического сотрудничества".

*источник: АРМС-ТАСС
02.11.09*

50 % АКЦИЙ АО "АНТОНОВ" МОЖЕТ ДОСТАТЬСЯ РОССИИ

Премьер-министр Юлия Тимошенко предложила российскому правительству создать единый украинско-российский авиастроительный холдинг. Его создание предполагает двусторонний обмен миноритарными пакетами акций предприятий авиапрома обеих стран.

Пакет акций, на который может рассчитывать российская сторона, будет гораздо большим, чем получит Украина. "Капитализация ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК объединяет крупнейшие авиапредприятия России. — "Дело") раз в 20 выше, чем украинского авиапрома", — отмечает директор Центра экономического и политического анализа Александр Кава.

Предложение украинского премьер-министра обменяться акциями авиапредприятий России и Украины, скорее всего, найдет поддержку у российской стороны. Правительство Владимира Путина может одобрить инициативу Юлии Тимошенко по нескольким причинам.

Во-первых, передав миноритарный пакет акций ОАК Украине, российская сторона не теряет полного контроля над корпорацией. К тому же, вероятнее всего, такой обмен позволит россиянам получить около 50 % акций предприятий украинского авиапрома.

Во-вторых, Россия уже косвенно признала, что в ближайшее время не сможет освоить полный производственный цикл интересующих ее моделей "анов" без украинских коллег. Об этом свидетельствует недавнее решение российского правительства вер-

нуться к совместному с Украиной проекту по производству самолетов Ан-70.

Напомним, данную модель самолета Россия и Украина совместно разрабатывали с 1993 года. Изначально российские военно-воздушные силы планировали закупить 160 Ан-70. Однако впоследствии отменили заказ из-за "очень высокой стоимости Ан-70" (его ориентировочная цена — \$ 35–40 млн). Как уверяла российская сторона, цена самолета в 2 раза выше российских аналогов семейства "Ил".

Летом 2006 года российское правительство и вовсе заявило о прекращении участия в совместном с Украиной проекте по созданию Ан-70. И только на международном авиасалоне "МАКС-2009" представители российского авиапрома решили вернуться к проекту Ан-70.

Максимальная доля отечественных авиапредприятий, с которой могут расстаться украинские чиновники, сохранив контроль над активами, — 50 % минус 1 акция. Однако даже при таком варианте, с учетом капитализации авиапромышленности обеих стран, украинская сторона получит не более 2,5 % акций предприятий авиапрома России. Так, по оценкам Центра экономического и политического анализа, капитализация российского госсектора авиапрома составляет \$ 5 млрд. Украинского — в 20 раз меньше.

*источник: ИА «РБК — Украина»
25.11.09*

АКЦИОНЕРЫ НИЖЕГОРОДСКОГО АВИАЗАВОДА "СОКОЛ" 28 ЯНВАРЯ ПЕРЕИЗБЕРУТ СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ

Совет директоров ОАО "Нижегородский авиастроительный завод (НАЗ) "Сокол" на заседании 20 ноября принял решение созвать внеочередное общее собрание акционеров предприятия 28 января.

Согласно официальному сообщению компании, акционеры переизберут совет директоров завода.

ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК, Москва) владеет 85,08 % обыкновенных акций ОАО "НАЗ" Сокол".

*источник: ИА «НТА-Приволжье»
24.11.09*

В ПРОИЗВОДСТВЕ АН-148 ЗАДЕЙСТВОВАНЫ 126 ПРЕДПРИЯТИЙ РФ — ПРЕЗИДЕНТ "МОТОР СИЧ"

В производстве самолета Ан-148 задействованы 126 предприятий Российской Федерации. Об этом заявил народный депутат от Партии регионов, президент ОАО "Мотор Сич" Вячеслав Богуслаев в интервью газете "Голос Украины". Говоря о разработке двигателей последнего поколения совместно с РФ, он отметил, что благодаря кооперации ОАО "Мотор Сич", ГП "Ивченко-Прогресс" и ФГУП "ММПП "Салют", учитывая специализацию и производственные возможности каждого участника, двигатель АИ-222-25 сегодня устанавливается на серийно произведенные самолеты Як-130, которые поставляются для училищ ВВС России и Алжира.

По его словам, с целью получения преимуществ на всех стадиях жизненного цикла двигателей в мировой практике широко применяется принцип создания семейства двигателей на основе базовой конструкции. "Именно этим путем пошли украинские и российские моторостроители, создавая семейство двигателей Д-436 для региональных самолетов разного назначения. Преимущества этого принципа очевидны во время сравнения украинско-российского двигателя Д-436-148 и российско-французского SaM146. Д-436-148 по всем показателям практически не уступает SaM146, но имеет то преимущество, что

суммарная наработка двигателей семейства Д-436 в эксплуатации составляет около 19 тыс. часов, на создание Д-436-148 было потрачено гораздо меньше средств, чем на SaM146, а самолет Ан-148 прошел сертификационные испытания и выполняет регулярные перевозки", — сказал он.

Он подчеркнул, что Ан-148, как и его двигатели, является не менее российским, чем RRJ. "В его производстве задействованы 126 предприятий РФ, такие как АТВТ "МИЭД", ФГУП "НИИКТП", ФГУП "УНПП "Молния" (Уфа), ЗАО "Интехавиа" (Москва) и другие. Серийное производство этого самолета осуществляется на КИГАЗ "Авиант" (Киев) и ОАО "ВАСО" (Воронеж) в кооперации этих предприятий. Можно привести и другие примеры совместных работ предприятий Украины и России по созданию новых двигателей. Это и вертолетный ВК-2500, созданный вместе с заводом им. В. Климова, что уже серийно выпускается, и АИ-22, который так и не получил путевку в небо из-за прекращения работ по программе самолета Ту-324, но стал необходимым этапом в создании двигателей АИ-222-25, и ряд других", — сказал он.

*источник: ИА «РБК — Украина»
24.11.09*

ФСФР ЗАРЕГИСТРИРОВАЛА ОТЧЕТ ОБ ИТОГАХ ДОПЭМИССИИ АКЦИЙ ОАК

Федеральная служба по финансовым рынкам (ФСФР) зарегистрировала отчет об итогах дополнительного выпуска акций ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) общим объемом 15,325 миллиарда рублей, сообщила в пятницу пресс-служба ведомства.

Согласно представленному отчету об итогах дополнительного выпуска ценных бумаг, эмитентом размещено 15 миллиардов 325 миллионов 20 тысяч 492 ценные бумаги номиналом 1 рубль.

Выпуск дополнительных акций ОАК, размещаемых по закрытой подписке в пользу РФ и ряда негосударственных акционеров, проводится в целях дальнейшей консолидации предприятий авиастроительного комплекса. Всего в рамках этой программы предполагается увеличить уставный капитал ОАК на 140 миллиардов рублей посредством трех допэмиссий. Номинал акции — 1 рубль, цена размещения — 1,05 рубля за акцию.

В июле ФСФР зарегистрировала первую допэмиссию ОАК на 6 миллиардов рублей. В сентябре была зарегистрирована вторая эмиссия на 66 миллиардов акций, которую предполагалось разместить среди РФ и частных акционеров (за исключением частных акционеров ОАО "Ильюшин Финанс Ко.").

Ранее сообщалось, что ОАК в ходе первой допэмиссии стала владельцем 100 % ОАО "Казанское авиационное производственное объединение имени С. П. Горбунова" и 100 % ОАО "Российская самолетостроительная корпорация "МиГ".

В конце октября ОАК разместила по закрытой подписке акции второй допэмиссии на сумму 16,07 миллиарда рублей: всего было размещено 15,325

миллиарда акций по цене 1,05 рубля за акцию, что составляет 23,2 % от всего объема выпуска в 66 миллиардов акций. В рамках второй допэмиссии акций, проходящей с 30 сентября по 28 октября, ОАК получила государственные пакеты акций четырех предприятий авиастроительного комплекса. РФ внесла в уставный капитал ОАК пакет акций ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" в размере 0,22 % уставного капитала, ОАО "Авиационная холдинговая компания "Сухой" в размере 1,17 % уставного капитала, ОАО "Ильюшин Финанс Ко." в размере 17,31 % уставного капитала и 28,9 % ОАО "Финансовая лизинговая компания".

В ходе третьей эмиссии в пользу РФ по закрытой подписке планируется разместить до 43 миллиардов акций.

Уставный капитал ОАК на начало года составлял 110,28 миллиарда рублей, 91,34 % акций находилось в собственности РФ.

ОАК создана в соответствии с указом Президента РФ от 20 февраля 2006 года. В корпорацию входят компания "Сухой", корпорация "Иркут", Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение имени Гагарина, "ОАК — Транспортные самолеты", Нижегородский авиастроительный завод "Сокол", Новосибирское авиационное производственное объединение имени Чкалова, ОАО "Туполев", ОАО "Ильюшин Финанс Ко.", Финансовая лизинговая компания, ОАО "ТАВИА".

*источник: РИА «Новости»
20.11.09*

"ГРАЖДАНСКИЕ САМОЛЕТЫ СУХОГО" БУДУТ ПРОВОДИТЬ ЦЕХОВЫЕ ОТРАБОТКИ НА "СУХОЙ СУПЕРДЖЕТ 100" С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ИМИТАТОРА ДВИГАТЕЛЯ

"Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) будут проводить цеховые отработки на опытном и первом серийном самолетах "Сухой Суперджет 100" с использованием имитатора двигателя, сообщил ПРАЙМ-ТАСС со ссылкой на ГСС. Такое решение принято в связи с переносом сроков сертификации и поставки силовой установки.

Сейчас в цехе окончательной сборки "Сухой Суперджет 100" в Комсомольске-на-Амуре завершаются монтажно-сборочные работы на первых серийных самолетах, предназначенных для стартовых заказчиков — авиакомпаний "Аэрофлот" и "Армavia".

Четвертый опытный самолет поставлен под ток. Первый серийный самолет начнет цеховые отработки в конце декабря этого года по завершении монтажа кабельной сети. Вторая серийная машина будет передана на отработки систем в середине января 2010 г.

На сегодня общий налет первых трех опытных SSJ100 составляет 1300 часов. Выполнено 500 полетов. Завершены испытания на взлетно-посадочные и летно-технические характеристики.

Как отметил президент ГСС Владимир Присяжнюк, в целом программа сертификации самолета

SSJ100 продвигается в хорошем темпе, однако сдвиг сроков сертификации и поставок силовой установки неизбежно приводит к корректировке сроков реализации программы в целом. "Установка SaM146, созданная "ПауэрДжет" — совместным предприятием "Снекма" и НПО "Сатурн", — это, бесспорно, современная силовая установка, которая позволит SSJ100 обеспечить конкурентные преимущества на мировом рынке. И на сегодня развертывание полномасштабного серийного производства в НПО "Сатурн", стабилизация поставок SaM146, четкое исполнение поставщиком двигателя своих обязательств — это ключевой момент для программы "Сухой Суперджет 100", — отметил он.

Как сообщалось ранее, из-за проблем с поставками двигателей на "Сухой Суперджет 100" самолеты не будут поставлены первым заказчикам до конца 2009 г. На данный момент имеется 122 твердых заказа на "Суперджет 100".

*источник: АРМС-ТАСС
17.11.09*

НОВЫЙ ПЕРМСКИЙ АВИАДВИГАТЕЛЬ ПРОХОДИТ ИСПЫТАНИЯ

Новый двигатель стал на крыло. В Ульяновске начались летные испытания нашумевшего ПС-90А2 — мотора нового поколения разработки пермского завода "Авиадвигатель". Для конструкторов это настоящий прорыв — годы откровенно сложной работы не прошли впустую.

Этого момента ждали долго. Новый пермский мотор ПС-90А2 теперь под крылом самолета. Теперь ему каждый день на протяжении нескольких месяцев придется доказывать, что он лучший.

"Экономичность, повышенная тяга, минимальный выброс вредных веществ в атмосферу и низкий уровень шума, — перечисляет плюсы новой конструкции начальник цеха сборки авиационных двигателей ОАО "Пермский моторный завод" Валерий Дзунза. — Но при этом и ПС-90А менее популярным не стал. Всем известно, что даже на президентском самолете стоят наши двигатели. Но ставка сегодня на ПС-90А2, мотор нового поколения, шаг в буду-

щее. И летать он должен на новом самолете".

"Все так складывается, чтобы эти двигатели встали на самолет Ту-204СМ, который тоже параллельно сертифицируется", — говорит управляющий директор ОАО "Пермский моторный завод" Михаил Дическул.

В сборочном цехе собрали уже три новых ПС-90А2. И есть заказы еще на 14. Каждый из двигателей — почти произведение искусства, состоящее из 18 с половиной тысяч деталей.

С испытательного полигона в Ульяновске доклады идут ежедневно. Пока все нормально. На заводе, правда, не торопятся ликовать, чтобы удачу не отпугнуть. Но уже всем ясно: годы работы, жарких споров и поисков спонсоров не прошли даром. Предприятие обеспечило себе лидерство на ближайшие десятилетия.

*источник: сайт «Вести.Ру»
02.11.09*

УМПО НАМЕРЕНО ОБМЕНЯТЬ БОНДЫ

Уфимское моторостроительное производственное объединение (УМПО) предлагает инвесторам обменять облигации 2-й серии на 4 млрд руб. на новые облигации 3-й серии объемом 3 млрд руб., размещенные в середине июня этого года. УМПО сделало инвесторам это предложение в преддверии погашения облигаций 2-й серии, которое должно состояться 17 декабря 2009 года. Предложение предполагает единовременный возврат владельцам облигаций до 25 % инвестированных средств, а также повышение процентной ставки купонных платежей с 12,25 до 18 % годовых. У инвесторов будет

возможность продать облигации 24 июня 2010 года, когда назначено исполнение оферты по номиналу. Кроме того, у облигаций есть перспектива вхождения в ломбардный список ЦБ РФ.

Обмен облигаций должен состояться 7 декабря на ФБ ММВБ. Агентом выступает Росбанк. Как сообщалось ранее, УМПО разместило бонды 3-й серии со ставкой 1-го купона на уровне 18 % годовых.

*источник: газета «Коммерсантъ — Казань»
17.11.09*

"ОБОРОНПРОМ" УВЕЛИЧИТ ДОЛЮ

"Моторостроитель" начнет размещение дополнительных акций на 2,8 млрд руб. 26 ноября, сообщила вчера компания. Уставный капитал предприятия увеличится в 1,5 раза, до 771 993 руб.

Допэмиссия — одна из антикризисных мер по выводу завода из предбанкротного состояния, говорил весной "Ведомостям" представитель основного акционера — "Оборонпрома" (50,67 % акций). Сейчас кредиторская задолженность завода — свыше 7 млрд руб. (отчет завода за III квартал).

До 10 января миноритарии завода по закрытой подписке могут осуществить преимущественное право выкупа акций в соответствии с принадлежащими им пакетами. По отчету "Моторостроителя" за III квартал, 42,8 % акций завода у номинального держателя — Депозитарно-клиринговой компании. На начало года более 28,5 % акций завода владели "Каскол-холдинг", еще 20,83 % принадлежало работникам "Моторостроителя". Источник, близкий к акционерам предприятия, рассказал, что "Каскол" и сейчас акционер завода. По словам собеседника "Ведомостей", в холдинге не решили, будут ли выкупать акции, но намерены сохранить пакет не менее чем 25

% плюс 1 акция. В пресс-службе "Каскола" на запрос "Ведомостей" не ответили. Мобильный телефон председателя совета директоров "Каскола" Сергея Недорослева был отключен.

На выкуп своей части допэмиссии "Касколу" понадобится примерно 865 млн руб., подсчитал ведущий эксперт УК "Финам менеджмент" Дмитрий Баранов.

"Оборонпром" собирается выкупить акций на 1,461 млрд руб., говорит представитель Объединенной двигателестроительной корпорации ("дочка" "Оборонпрома", управляет в Самарской области "Моторостроителем" и СНТК им. Кузнецова) Анастасия Денисова. Средства "Оборонпром" получил из федерального бюджета через свою допэмиссию в пользу государства (завершена в августе). Если "Каскол" и рабочие "Моторостроителя" не будут выкупать акции, их доли после допэмиссии сократятся до 19,6 и 19,4 % соответственно, а у "Оборонпрома" она вырастет до 61 %, говорит Баранов.

*источник: газета «Ведомости — Поволжье»
20.11.09*

РОССИЯ ПОДГОТОВИТ ЗАМЕНУ УКРАИНСКИМ ВЕРТОЛЕТНЫМ МОТОРАМ К 2013 ГОДУ

В рамках программы импортозамещения в России планируется развернуть полномасштабное серийное производство вертолетных двигателей к 2013 году.

"Вертолетные двигатели типа ТВ3-117/ВК-2500 будут выпускаться в России с 2013 года", — сообщил генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Шибитов агентству "Интерфакс".

По его словам, на сегодняшний день ситуация с двигателями для вертолетов сложная: в РФ серийно

пока не выпускается ни один вертолетный двигатель. "Самый массовый вертолетный двигатель ТВ3-117 и его более мощная версия ВК-2500, как известно, производятся на Украине", — напомнил Шибитов.

Объем производства вертолетов в России за последние 4 года почти удвоился и в 2009 году составил 200 машин, но все они — с украинскими моторами.

*источник: радиостанция «Голос России»
11.11.09*

"АВИАДВИГАТЕЛЬ" ЗА 9 МЕСЯЦЕВ УВЕЛИЧИЛ ЧИСТУЮ ПРИБЫЛЬ ПО РСБУ В 15,5 РАЗА

ОАО "Авиадвигатель" в январе — сентябре 2009 года увеличило чистую прибыль, рассчитанную по РСБУ, в 15,5 раза по сравнению с аналогичным периодом прошлого года — до 21,8 млн рублей, сообщает ИА "Интерфакс — Поволжье". Выручка "Авиадвигателя" за 9 месяцев выросла в 2,2 раза и составила 2,255 млрд рублей, или 87 % от годового плана, отмечается в документе. "Достиженные результаты объясняются, прежде всего, увеличением доли рынка и объемов

продаж в сегменте научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ (НИОКР), где усилилась роль государства по консолидации отрасли и открылось финансирование новых направлений федеральной целевой программы развития гражданской авиационной техники", — поясняют в компании.

*источник: газета Business Class
12.11.09*

МЕДВЕДЕВ ПОСЕТИТ АВИАСТРОИТЕЛЬНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ В УЛЬЯНОВСКЕ

Президент России Дмитрий Медведев прибыл в Ульяновск. Первым пунктом его поездки значит посещение закрытого акционерного общества "Авиастар". Здесь налажено серийное производство широкофюзеляжных самолетов Ан-124-100 "Руслан" и Ту-204 различных модификаций. Предприятие уже изготовило 45 самолетов Ту-204 и 36 Ан-124 "Руслан".

Предполагается, что президента России ознакомят с новым проектом по созданию нового воздушного судна "476" на базе самолета Ил-76.

Затем президент посетит строительство первого комплекса моста через Волгу в районе Ульяновска.

*источник: ИА «Интерфакс»
24.11.09*

В МОСКВЕ ГЛАВЫ АВИАДВИГАТЕЛЕСТРОИТЕЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ ОБСУДЯТ ВОПРОСЫ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ РОССИЕЙ И УКРАИНОЙ

29-е заседание Межгосударственного координационного совета по сотрудничеству между Россией и Украиной в авиационном двигателестроении пройдет 26 ноября на ФГУП "ММПП "Салют".

Актуальность этого совещания в первую очередь вызвана необходимостью обсудить проблемы и перспективы развития кооперации между двигателестроительными предприятиями России и Украины в условиях текущей экономической ситуации.

На заседании МКС планируется заслушать и обсудить доклады по важнейшим проблемам разработки, внедрения в производство, выпуска и эксплуатации авиационной техники нового поколения. Так, в частности, вопрос по совместному производству перспективного двигателя ПД-14 на ближне-средне-

магистральный самолет МС-21 доложат генеральный конструктор ОАО "Авиадвигатель" Александр Иноземцев, генеральный конструктор ГП "Ивченко-Прогресс" Федор Муравченко и председатель совета директоров ОАО "Мотор Сич" Вячеслав Богуслаев.

Планируется также обсудить реализацию протокола, подписанного 19 августа этого года на МАКС-2009, о дальнейшем сотрудничестве в обеспечении создания, совместного серийного производства и поставок в эксплуатацию оперативно-тактического военно-транспортного самолета Ан-70 и транспортного самолета Ан-70Т с двигателями Д-27.

*источник: компания «ОАО "Мотор Сич"»
15.11.09*

ОСТРОЙ ПРОБЛЕМОЙ В РОССИИ ОСТАЕТСЯ ОТСУТСТВИЕ СЕРИЙНОГО ПРОИЗВОДСТВА ВЕРТОЛЕТНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ — СЕРГЕЙ ИВАНОВ

Острой проблемой в России остается отсутствие серийного производства вертолетных двигателей, сообщил на заседании Военно-промышленной комиссии при Правительстве РФ вице-премьер Сергей Иванов.

"Большинство отечественных вертолетов укомплектовывается двигателями украинского производства", — сказал Иванов. По его словам, это составляет "порядка 250 двигателей в год". Он сообщил, что соответствующее поручение на этот счет было дано еще три года назад, но "решение этого важнейшего вопроса необоснованно затягивается".

По словам вице-преьера, Минобороны и Минпромторг "до сих пор не согласовали условия испол-

зования изготавливаемых в России двигателей на вертолетах", поставляемых в рамках государственного оборонного заказа. Это ставит под угрозу срыва выполнение его заданий.

Важной задачей, сказал Сергей Иванов, является также ликвидация отставания в области бортового радиоэлектронного оборудования и высокоточного оружия, которое на данный момент не обеспечивает всепогодное и круглосуточное применение отечественных вертолетов.

*источник: АРМС-ТАСС
02.11.09*

ПС-90 БОРЕТСЯ ЗА ЖИЗНЬ

Многолетняя эпопея по созданию новой модификации пермского двигателя ПС-90, ПС-90А2, разрабатывавшегося ОАО "Авиадвигатель" совместно с американской компанией "Пратт энд Уитни", наконец-то приблизилась к завершению.

В Ульяновске прошла программа летных испытаний ПС-90А2, по итогам которых генеральный конструктор "Авиадвигателя" Александр Иноземцев и генеральный конструктор ОАО "Туполев" Игорь Шевчук подписали акт, подтверждающий заявленные характеристики двигателя. Испытания проходили на базе ЗАО "Авиастар-СП" с 17 октября по 19 ноября на самолете Ту-204-100В, переоборудованном под летающую лабораторию. Было совершено 18 полетов Ту-204-100В, за время которых ПС-90А2 работал 83 часа 47 минут. Кроме того, перед летными испытаниями двигатель прошел 150-часовые стендовые испытания, которые подтвердили его работоспособность при максимально допустимых параметрах. В испытаниях приняли участие представители ОАО "Туполев", ФГУП ГосНИИ ГА, ЗАО "Авиастар-СП", а также работники ОАО "Авиадвигатель" и ОАО "Пермский моторный завод". Следующий этап сертификации — подготовка техотчетов по результатам испытаний и их передача в Авиационный регистр Межгосударственного авиа-

ционного комитета.

По словам управляющего директора ПМЗ Михаила Дическула, сертификация ПС-90А2 позволит пермским моторостроителям еще прочнее закрепиться на рынке гражданской авиации. "Уже сегодня мы имеем контракт с ОАО "Ильюшин Финанс Ко" на поставку 14 таких двигателей — ПС-90А2 будет устанавливаться на новый отечественный самолет Ту-204СМ, который должен стать лидером в линейке воздушных судов "Ту". Для нас очень важно, что в качестве силовой установки к нему выбран двигатель пермской разработки". Ну а самое главное — модификация ПС-90 усиливает значение "пермского куста" предприятий в составе Объединенной двигателестроительной корпорации, в которую входят и давние конкуренты пермяков из Рыбинска. Еще недавно представителями Объединенной авиастроительной корпорации озвучивалось, что на самые современные российские самолеты, "Суперджет" и МС-21, будет ставиться продукция "Рыбинских моторов", но теперь не исключено, что планы ОАК могут поменяться. В пользу пермяков, естественно.

*источник: газета «Пермский обозреватель»
26.11.09*

ГРАФИК СОЗДАНИЯ ПД-14 ДОЛЖЕН БЫТЬ СОГЛАСОВАН С ЦИАМ К 1 МАРТА 2010 ГОДА

План-график создания перспективного двигателя ПД-14 для ближне-среднемагистрального самолета МС-21 планируется согласовать с Центральным институтом авиационного моторостроения им. П. И. Баранова (ЦИАМ) к 1 марта 2010 года, сообщил в ходе заседания Межгосударственного координационного совета по сотрудничеству между РФ и Украиной в области авиадвигателестроения генеральный конструктор ОАО "Авиадвигатель" Александр Иноземцев.

"Объединенная двигателестроительная корпорация реализует проект по созданию перспективного семейства двигателей различной размерности. Главная "фишка" — создать унифицированный газогенератор, который позволит собирать и производить двигатели различной тяги, — пояснил А. Иноземцев. — В техническом задании фигурируют три двигателя, для легкого, среднего и тяжелого самолета".

"В будущем семействе предусмотрены несколько тяжелых двигателей, кроме двигателя для МС-21. У таких двигателей есть рынок, есть перспективы, например ремоторизация машин, оснащенных ПС-90А", — дополнил он.

А. Иноземцев рассказал, что в рамках соглашения с ГП "Ивченко-Прогресс" и ОАО "Мотор Сич" "определелись сферы потенциального сотрудничества". "В унифицированном газогенераторе это мало-

эмиссионная камера сгорания: контракт подписан, в январе мы ждем результатов. Если проект будет конкурентоспособным, "Мотор Сич" будет участвовать в создании, сертификации, производстве и послепродажном обслуживании этого узла. Это рискованное партнерство", — отметил генеральный конструктор.

Первый заместитель генерального конструктора ГП "Ивченко-Прогресс" Игорь Кравченко добавил, что эскизный проект камеры сгорания будет представлен в декабре. "Все работы выполнены, идет процесс подготовки отчетности", — сказал он.

"Авиадвигатель" также выдал украинским партнерам техническое задание на разработку спрямляющего аппарата вентилятора ПД-14 из композиционных материалов. Кроме того, Украина может разработать редуктор привода вентилятора.

А. Иноземцев упомянул о возможности создания двигателя с открытым ротором. "Хотя открытый ротор пока не очень признан, мы уверены, что самолетостроители дозреют до этого, — констатировал главный конструктор. — А у запорожцев есть опыт в этой сфере, связанный с Ан-70".

источник: AVIAPORT.RU
26.11.09

ИСТРЕБИТЕЛЬ ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ Т-50 ПОДНИМЕТСЯ В ВОЗДУХ ДО КОНЦА ГОДА

В ближайшее время в Жуковском начнутся летные испытания тяжелого многофункционального истребителя пятого поколения Т-50. Об этом сообщают "Жуковские вести".

Испытания продлятся почти пять лет, и только в 2015 г. первые серийные Т-50 поступят в ВВС, сначала для войсковых испытаний, а потом и в строевые эскадрильи. Всего же ВВС РФ заинтересованы в покупке от 450 до 600 подобных машин. Выпускать Т-50 будут в Комсомольске-на-Амуре и на десятках предприятий-смежников по стране. Эти самолеты заменят к 2025 г. устаревшие к тому времени МиГ-29 и Су-27. Планируется и палубная модификация для новых авианосцев.

Тяжелый многофункциональный истребитель пятого поколения разработан в ОКБ им. П.О. Сухого.

Он создается в рамках программы "Перспективный авиационный комплекс фронтовой авиации" — ПАК ФА, так очень часто называют и сам самолет. Внешний вид и технические характеристики истребителя сейчас являются военной тайной.

Т-50 — тяжелый двухдвигательный истребитель с максимальной взлетной массой примерно 32–35 тонн. Он имеет треугольное крыло переменной стреловидности и большой площади. Нагрузка на крыло будет меньше, чем у его заокеанского соперника F-22A Raptor. Это вместе с другими аэродинамическими свойствами позволит ему превзойти в маневренности "Раптор".

источник: сайт «Оружие России»
24.11.09

НА СОЗДАНИЕ В ЖУКОВСКОМ НАЦИОНАЛЬНОГО ЦЕНТРА АВИАСТРОЕНИЯ ПОНАДОБИТСЯ ПОЧТИ 8 ЛЕТ

18 ноября в пресс-центре Дома правительства Московской области состоялся онлайн-прием граждан министром промышленности Владимиром Козыревым. Отвечая на вопросы жителей о создании в Жуковском Национального центра авиационного строительства, Владимир Козырев рассказал о возможности перевода из столицы в г. Жуковский почти всех научно-исследовательских институтов, связанных с ракетным и авиастроительным производством.

Предполагается, что полностью обновится вся научно-исследовательская база, будут построены новые корпуса для конструкторских бюро. Также

планируется построить более 1 млн кв. м комфортабельного жилья для инженеров, рабочих и служащих авиастроительного центра. На сегодняшний день завершена работа по увеличению территории Жуковского на 1400 га. На все работы по созданию Национального центра авиационного строительства почти восемь лет. Территория будущего центра превысит 2000 га.

источник: сайт «ЦентрИнформ»
24.11.09

ВОРОНЕЖСКИЙ И УЛЬЯНОВСКИЙ АВИАЗАВОДЫ СКООПЕРИРУЮТСЯ

Воронежский и ульяновский авиазаводы будут работать в кооперации. Об этом, как сообщили корреспонденту ИА Regnum в пресс-центре губернатора и правительства региона, заявил губернатор Алексей Гордеев по итогам участия в заседании президиума Госсовета при президенте России 24 ноября. Главным вопросом стало инновационное развитие транспортного комплекса страны.

Участники заседания посетили местный авиационно-промышленный комплекс, где намерены возобновить производство грузового самолета Ан-124 "Руслан". Ульяновский и воронежский заводы связывают давние партнерские отношения.

Воронежский губернатор подчеркнул, что воронежский авиазавод сотрудничает с ульяновским, на

котором сегодня выпускается один Ту-204 в месяц. По мнению Алексея Гордеева, у Ульяновска есть возможности увеличить мощности в два-три раза. Глава Воронежской области отметил, что благодаря разделению, установленному Объединенной авиастроительной корпорацией, заводы специализируются по конкретным самолетам. "У нас, в частности, будет производиться Ан-148, это региональный самолет, мы тоже вышли уже на стадию производства. И кроме того, в отрасли решен вопрос кооперации: наши предприятия будут дополнять друг друга", — заявил губернатор Алексей Гордеев.

*источник: ИА Regnum
25.11.09*

ПРЕДПОЧТЕНИЯ ИНДОНЕЗИИ — РОССИЯ

В рамках модернизации оборонной системы страны Индонезия приобретет новые учебно-боевые самолеты у России и Китая, заявил недавно назначенный начальник штаба ВВС Индонезии вице-маршал Имам Сафаат.

"Новые самолеты — Як-130 из России и F-16 из США — пойдут на замену эскадрилий английских самолетов Hawk Mk-53 и американских OV-10 Bronco", — сказал Сафаат. В составе ВВС Индонезии 20 самолетов Hawk Mk-53 и 8 турбовинтовых OV-10 Bronco. Возраст этих самолетов приближается к 30 годам. Их планируется заменить в течение ближайших двух лет. Проведены предварительные исследования целесообразности покупки новых самолетов. Скоро они будут представлены пра-

вительству страны. Если покупка самолетов произойдет, это будет первая поставка боевых самолетов из Китая и вторая из России после того, как США в 1999 году в связи с боевыми действиями индонезийской армии в Восточном Тиморе ввели эмбарго на поставку в эту страну запчастей для истребителей F-5E Tiger II и F-16 Fighting Falcon и транспортных самолетов C-130 Hercules. Сафаат также сообщил, что ВВС Индонезии планируют заменить старые истребители F-5E Tiger II к 2013 году.

*источник:
газета «Военно-промышленный курьер»
25.11.09*

"ИЛЬЮШИН ФИНАНС" ПЕРЕДАСТ ГТК "РОССИЯ" В КОНЦЕ ДЕКАБРЯ ВТОРОЙ СЕРИЙНЫЙ САМОЛЕТ АН-148, СОБРАННЫЙ В РФ

Лизинговая компания "Ильюшин Финанс Ко." передаст авиакомпании ГТК "Россия" второй серийный самолет Ан-148, собранный в России, сообщили АРМС-ТАСС в ИФК. Первый серийный самолет Ан-148, собранный в России, передан ГТК "Россия" 1 октября. Контракт на поставку самолетов ГТК "Россия" был подписан на авиасалоне "МАКС-2007". Сделка предусматривает поставку 12 самолетов, 6 из которых — в период 2009—2010 гг. Также сделкой предусмотрен опцион на 6 Ан-148 с поставкой в 2011—2012 гг.

ГТК "Россия" приобретает Ан-148 в финансовый лизинг сроком на 15 лет.

Каталожная стоимость одного самолета составляет 650 млн руб. Ан-148 — ближнемагистральный пассажирский самолет, рассчитанный на перевозку 70—90 пассажиров. Максимальная дальность полета — 5 тыс. км.

*источник: АРМС-ТАСС
24.11.09*

"ВСМПО-АВИСМА" ОСВАИВАЕТ НОВУЮ ПРОДУКЦИЮ ДЛЯ ДВИГАТЕЛЯ ROLLS-ROYCE

Технологическая служба кузнечного комплекса "ВСМПО-Ависма" совместно с главными специалистами корпорации ведет освоение и подготовку к сертификации нового варианта диска для компрессоров низкого давления в двигателе Rolls-Royce.

Как сообщили "УралПолит.Ру" в пресс-службе титановой компании, запуск в производство этого вида продукции — процесс длительный и трудоемкий, который продолжается в корпорации уже восемь месяцев. Диск новой конфигурации будет

значительно прочнее, в том числе потому, что его закалка происходит при более высокой температуре.

В настоящее время идет штамповка новинки. По словам специалистов "ВСМПО-Ависма", корпорации потребуется не менее четырех месяцев для освоения и сертификации нового продукта.

*источник: сайт «УралПолит.Ру»
24.11.09*

"СУХОЙ" РАЗВЕРНУЛ РАБОТЫ ПО ВЫПОЛНЕНИЮ КОНТРАКТА НА ПОСТАВКУ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ СУ-35С МИНОБОРОНЫ

Компания "Сухой" развернула работы по выполнению подписанного в августе в рамках авиакосмического салона "МАКС-2009" государственного контракта на поставку Министерству обороны РФ в период до 2015 г. 48 многофункциональных сверхманевренных истребителей Су-35С. Это крупнейшая за последние десятилетия сделка по закупке российскими ВВС новейших боевых самолетов.

На входящем в холдинг Комсомольском-на-Амуре авиационном производственном объединении имени Ю. А. Гагарина (КнААПО) в соответствии с утвержденным графиком организовано производство деталей и комплектующих, заключены договора со смежниками на поставку необходимых узлов, механизмов и оборудования. Сборка первых предусмотренных графиком серийных самолетов будет осуществлена в 2010 г.

Заключение долгосрочных соглашений на производство боевых самолетов для ВВС России и зарубежных заказчиков позволяет компании "Сухой" обеспечить полноценную загрузку своих серийных заводов в части производства авиатехники военного назначения и сместить акценты от программ по модернизации стоящих на вооружении ВВС России

самолетов к производству новой продукции. Поставка новых истребителей Су-35С позволит укрепить оборонный потенциал страны и произвести перевооружение боевой авиации.

Су-35 — глубоко модернизированный сверхманевренный многофункциональный истребитель поколения "4++". В нем использованы технологии пятого поколения, обеспечивающие превосходство над разрабатываемыми в мире истребителями аналогичного класса. Отличительными особенностями самолета являются новый комплекс авионики на основе цифровой информационно-управляющей системы, интегрирующей системы бортового оборудования, новая радиолокационная станция (РЛС) с фазированной антенной решеткой с большой дальностью обнаружения воздушных целей с увеличенным числом одновременно сопровождаемых и обстреливаемых целей, новые двигатели с увеличенной тягой и поворотным вектором тяги, новая номенклатура вооружения, низкая заметность.

*источник: компания «АХК "Сухой"»
17.11.09*

"РОСТВЕРТОЛ" УВЕЛИЧИЛ ЧИСТУЮ ПРИБЫЛЬ

ОАО "Роствертол" в январе — сентябре 2009 года получило чистую прибыль, рассчитанную по РСБУ, в размере 215,787 млн рублей, что в 4,1 раза больше, чем за аналогичный период 2008 года, сообщается в отчете компании. Выручка от продаж выросла на 28,5 % — до 4,873 млрд рублей. Рост показателей обусловлен "успешной хозяйственной деятельностью эмитента", отмечается в документе. В общем объеме выручки от продаж доля выручки от производства

вертолетов, включая запчасти, составила 39,18 % против 66,42 % в январе — сентябре прошлого года. Это вызвано изменением структуры портфеля заказов. Доля выручки от ремонта вертолетов в отчетный период составила 15,35 % против 22,52 %.

*источник:
газета «Коммерсантъ — Ростов-на-Дону»
25.11.09*

УРАЛЬСКИЙ ЗАВОД ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ В 2010 Г. ПЛАНИРУЕТ ВЛОЖИТЬ В РАЗВИТИЕ ДО 100 МЛН РУБЛЕЙ

ОАО "Уральский завод гражданской авиации" (УЗГА, Екатеринбург) в 2009 году планирует инвестировать в модернизацию производства около 50 млн рублей, в 2010 году — до 100 млн рублей, сообщил генеральный директор УЗГА Вадим Бадеха журналистам в среду в Екатеринбурге.

На пресс-конференции в пресс-центре агентства "Интерфакс — Урал" в Екатеринбурге он заявил, что предприятие ведет модернизацию по нескольким направлениям. "Это оптимизация существующих производственных технологических процессов, реализуем инвестпрограмму по рациональному использованию энергоресурсов, постоянно обновляем станочный парк. В будущем году запускаем новый современный участок гальванических покрытий", — отметил В. Бадеха. По его словам, УЗГА также развивает новые направления деятельности, осваивает ремонт новых типов техники. В стадии реализации находится ряд крупных проектов, в том числе проект по ремонту современных российских авиадвигателей и двигателей иностранного производства. "Потому что у нас в

основном летают теперь иностранные воздушные суда", — отметил гендиректор. Что касается развития проекта по выпуску малых самолетов, В. Бадеха отметил, что широкое распространение они получат после того, как в стране изменится закон о регулировании полетов для общей авиации. "Вопрос в том, что в настоящее время нет нормативной базы, которая бы создавала устойчивый спрос на малые самолеты. Их заказчиками в настоящее время являются пилоты-любители, сельхозпредприятия, которые используют самолеты для осмотра территорий", — сказал он.

Уральский завод гражданской авиации занимается капитальным и восстановительным ремонтом самолетов и вертолетов, осуществляет их сервисное обслуживание в межремонтный период. 97 % акций предприятия принадлежит объединенной промышленной корпорации "Оборонпром", входящей в состав госкорпорации "Ростехнологии".

*источник: ИА «Интерфакс»
18.11.09*

ЦЕНТР ПОСТАВКИ МС-21 ПЛАНИРУЕТСЯ РАЗМЕСТИТЬ В УЛЬЯНОВСКЕ

ОАО "НПК "Иркут" рассматривает возможность размещения центра поставки перспективных среднемагистральных узкофюзеляжных самолетов МС-21 в Ульяновске, сообщил "АвиаПорту" президент НПК "Иркут" Олег Демченко. "С точки зрения логистики это оправданно", — сказал он, уточнив, что экономическая составляющая вопроса сейчас прорабатывается.

Он пояснил, что сейчас прорабатывается схема, когда "зеленые" самолеты будут перегоняться из Иркутска, где будет осуществляться их финальная сборка, в Ульяновск. В Ульяновске планируется проводить монтаж интерьера, окраску, там же самолеты будут передаваться заказчику.

Также, по словам О. Демченко, в Ульяновске может быть создан центр послепродажного обслуживания МС-21.

Исполнительный директор ЗАО "Авиастар-СП" Сергей Дементьев подтвердил "АвиаПорту", что "такой проект есть, вопрос обсуждается".

Источник на ульяновском авиазаводе дополнил, что "в рамках ОАК сейчас разрабатывается стратегия развития коммерческой авиации, в ее рамках опреде-

ляются и возможные новые проекты "Авиастара" в будущей единой бизнес-единице. Проект по дооснащению МС-21 — один из таких проектов".

Отвечая на вопрос о сроках подведения итогов тендера по выбору двигателя для МС-21, О. Демченко сообщил, что "в ближайшие два месяца мы все вопросы решим". От дальнейших комментариев он отказался.

Как сообщалось ранее, в августе на авиасалоне "МАКС-2009" глава НПК "Иркут" сообщил, что по трем ключевым системам (двигатель, авионика и комплексная система управления) "окончательный выбор будет сделан до 1 ноября". В короткий список поставщиков двигателей маршевой силовой установки попали фирмы Pratt & Whitney и Rolls-Royce. Российским партнером Pratt & Whitney выступает Пермский моторный завод, партнером Rolls-Royce — ФГУП "ММПП "Салют".

источник: AVIAPORT.RU
10.11.09

БЕЛЬГИЙСКАЯ ФИРМА ЗАКАЖЕТ У "ВСМПО-АВИСМЫ" НОВЫЕ ВИДЫ ТИТАНОВОЙ ПРОДУКЦИИ

В корпорации "ВСМПО-Ависма" в присутствии заказчика — бельгийской фирмы Techspace Aero — состоялась прокатка сертификационных титановых колец роторного качества, предназначенных для авиадвигателей. Как сообщили "УралПолиТ.Ру" сегодня, 2 ноября, в пресс-службе корпорации, фирма Techspace Aero планирует заказать у "ВСМПО-Ависмы" в 2010 году несколько шифров новых наименований титановой продукции. В связи с этим непосред-

ственное наблюдение техпроцесса необходимо партнерам корпорации для его утверждения и последующего размещения на ВСМПО серийного заказа.

Отметим, что детали будут предназначены для новых модификаций двигателей, устанавливаемых на авиалайнерах Boeing 737, 747, 787 и Airbus 320, 380.

источник: сайт «УралПолиТ.Ру»
02.11.09

ИФК ПОЛНОСТЬЮ ВЫКУПИЛА У ОАО "МОТОР СИЧ" ТРИ КОМПЛЕКТА ДВИГАТЕЛЕЙ Д-436-148

В рамках контракта между ОАО "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК) и ОАО "Мотор Сич" на поставку 74 двигателей Д-436-148 для региональных самолетов Ан-148 лизинговая компания полностью выкупила у производителя три комплекта двигателей (6 двигателей). Оплата произведена в соответствии с условиями контракта. Максимальная задержка окончательных платежей составила не более 18 дней.

До конца 2009 года ОАО "ИФК" намерено оплатить весь объем двигателей Д-436-148, которые ОАО "Мотор Сич" поставит в Россию на ОАО "ВАСО", завод — производитель самолетов Ан-148.

В настоящий момент лизинговая компания ОАО "Ильюшин Финанс Ко" располагает портфелем заказов на 110 самолетов семейства Ан-148 производства воронежского авиазавода "ВАСО", из которых 56 — твердые контракты. Первыми заказчиками воздушных судов стали ФГУП "ГТК "Россия" и авиакомпания правительства Москвы "Атлант-Союз".

Самолет Ан-148-100 является уникальной новейшей разработкой украинских и российских конструкторов, внедренной в серийное производство российской авиационной промышленностью за последние

20 лет и сертифицированной по российским требованиям АП-25, гармонизированном с европейскими CS-25. На самолет устанавливается два двигателя Д-436-148 производства ОАО "Мотор Сич".

Основными преимуществами самолетов Ан-148 перед конкурирующими проектами являются: высокое расположение двигателей от взлетно-посадочной полосы (схема "высокоплан"), что позволяет осуществлять взлет-посадку на ВПП с низким качеством покрытия; наличие двери-трапа, позволяющей проводить посадку-высадку пассажиров без применения специального аэродромного оборудования (автономная эксплуатация); высокая топливная эффективность, что является необходимым качеством в современных условиях высоких цен на авиационное топливо; доступная цена самолета не только для крупных авиаперевозчиков, но и для авиакомпаний регионального уровня.

источник:
компания «ОАО "Ильюшин Финанс Ко."»
27.11.09

АКЦИОНЕРАМ ВАСО ПРЕДЛОЖИЛИ ДОСРОЧНО ПРЕКРАТИТЬ ПОЛНОМОЧИЯ ВСЕХ ЧЛЕНОВ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ

Акционеры ОАО "Воронежское самолетостроительное общество" (ВАСО) на внеочередном собрании досрочно прекратят полномочия всех членов совета директоров и изберут его новый состав, говорится в материалах компании.

Согласно данным, совет директоров ВАСО принял решение о проведении внеочередного собрания акционеров и назначил его на 11 февраля 2010 года.

Акционерам компании будут представлены для обсуждения следующие вопросы: досрочное прекращение полномочий всех членов совета директоров ОАО и избрание его нового состава. Также в повестке дня указана возможность одобрения сделок с заинтересованностью.

Вполне вероятно, что внеочередное собрание акционеров было инициировано представителями Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК), стремящимися, по всей видимости, исключить из состава акционеров одного из миноритариев.

Следует отметить, что на сегодняшний день основными акционерами ВАСО являются: ОАО "ОАК – ТС" – 40 %, ОАО "Ил" – 32,42 %, Lancren Investments Ltd. – 3,95 %.

Напомним, что в сентябре ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" объявило о проведении дополнительной эмиссии своих акций, в которой могут принять участие дочерние предприятия корпорации, в том числе и ВАСО. Речь шла о выпуске 66

млрд обыкновенных бездокументарных акций, которые ОАК меняла на доли акций "дочек". Акции воронежского предприятия были оценены в 247 рублей за штуку. Стоимость определял независимый оценщик. В результате ОАК получила 10,65 % акций ВАСО.

Отметим, что около полугода назад на годовом собрании акционеров состоялось переизбрание совета директоров ВАСО, в который вошли трое представителей ОАК (мажоритарного акционера компании): Василий Прутковский, Владимир Смолко и Сергей Вельможкин. Также в совет директоров от ОАК вошли Роман Романовский и Виктор Ливанов. От ОАО "Авиационный комплекс им. С. В. Ильюшина" (ОАО "Ил") вошли Юрий Грудинин и Дмитрий Морозов. Также в состав совета директоров вошли представитель инвестфонда Prosperity Capital Management Роман Филькин и генеральный директор ВАСО Виталий Зубарев. По всей видимости, в ОАК полагают, что на этот раз компании все-таки удастся сформировать новый состав СД исключительно из представителей мажоритария.

ВАСО специализируется на выпуске дальнемагистральных лайнеров Ил-96 и региональных Ан-148, а также готовит серийное производство военно-транспортных самолетов Ил-112. Входит в состав ОАК.

*источник: сайт Abireg.ru
24.11.09*

ОАО "КАПО ИМ. С. П. ГОРБУНОВА" ПЕРЕДАЛО ЗАКАЗЧИКУ ОЧЕРЕДНОЙ САМОЛЕТ ТУ-214 ПОСЛЕ РЕМОНТА

Самолет поступил на обслуживание в июле 2009 года. За текущий период была проведена замена стоек шасси, а также выполнен ряд других работ на топливных баках. После проведения летных испытаний Ту-214 вновь поступил в эксплуатацию в специальный летный отряд ГТК "Россия". Данный борт рассчитан на 164 пассажира и выполняет спецрейсы.

Напомним, у ГТК "Россия" сейчас в эксплуатации находится 5 самолетов Ту-214, произведенных на казанском авиационном заводе, в том числе 2 самолета-ретранслятора, обеспечивающих "главного пассажира" связью с наземными и воздушными объектами.

Внедрение Ту-214 в серийное производство началось в 1994 году. Позднее на базе Ту-214 было разработано целое семейство авиалайнеров, предназначенных для осуществления как пассажирских, так и специализированных перевозок. Главное преимущество данного самолета – это возможность в кратчайшие сроки переоборудовать его в нужный вариант в зависимости от потребностей: изменения соотношения между потоками пассажиров и грузов, маршрутов следования, времени года и специфики авиакомпаний. Проект конвертируемого Ту-214 был удостоен серебряной медали на выставке "Эврика-93", проходившей в Брюсселе.

Сегодня предприятие выполняет заказ на производство нескольких модификаций Ту-214: четырех самолетов специального назначения для Управления

делами Президента РФ (два Ту-214ПУ (пункт управления) и два Ту-214СУС (самолет – узел связи), а также двух Ту-214ОН (самолет – открытое небо) по контракту с ОАО "Концерн радиостроения Вега".

КАПО им. С. П. Горбунова – современное предприятие с высоким интеллектуальным и техническим потенциалом, имеющее более чем 80-летний опыт производства военных и гражданских самолетов, является выдающимся авиастроительным комплексом в Российской Федерации.

Казанский авиационный завод был создан в 1927 году и всегда был передовым в освоении новых типов боевых и пассажирских самолетов. За годы своего существования ОАО "КАПО им. С. П. Горбунова" осуществило выпуск 34 типов и модификаций авиационной техники общим числом более 22 тысяч единиц. В настоящее время на заводе осуществляется серийное производство, техническое обслуживание пассажирского авиалайнера Ту-214 и его модификаций, строительство, капитальный ремонт и модернизация стратегического ракетноносца Ту-160 и ведется подготовка к производству ближнемагистрального самолета Ту-334. Генеральный директор – Каюмов Васил Кадымович.

*источник: компания «ОАО "КАПО им. С. П. Горбунова"»
13.11.09*

РОССИЯ ВПЕРВЫЕ ПОДТВЕРДИЛА ПЕРЕГОВОРЫ ПО ПРОДАЖЕ ОРУЖИЯ САУДОВСКОЙ АРАВИИ

Федеральная служба по военно-техническому сотрудничеству (ФСВТС) России впервые официально подтвердила факт ведения переговоров по продаже оружия и военной техники Саудовской Аравии, сообщает РИА "Новости". По словам заместителя директора ФСВТС Константина Бирюлина, пока никаких контрактов подписано не было, а стороны пока обсуждают возможные формы военно-технического сотрудничества.

В конце сентября 2009 года стало известно, что Россия и Саудовская Аравия могут в скором времени подписать пакет контрактов на поставку российского оружия арабской стране. Совокупная стоимость всех сделок может составить около двух миллиардов долларов. Как ожидается, первые соглашения могут быть подписаны до конца 2009 года.

Как сообщали российские СМИ, арабы заинтересовались покупкой 150 вертолетов Ми-35 и Ми-17, 30 Ми-171, 150 танков Т-90С, 250 БМП-3, а также зенитно-ракетных комплексов. В начале октября текущего года газета The Financial Times сообщила со ссылкой на неназванный источник в дипломатических кругах, что Саудовская Аравия может купить у России оружие, только если Москва откажется от поставок зенитных ракетных комплексов С-300 Ирану.

Кроме того, газета также написала, что сумма контрактов с Россией может достичь семи миллиардов долларов, а Саудовская Аравия пополнит список закупаемых вооружений современными системами ПВО С-400.

О поставках С-300 Ирану ранее неоднократно сообщали различные СМИ, однако официального подтверждения этой информации обнаружено не было. Между тем США и ряд других стран оказывают давление на Россию по вопросу продажи С-300 Ирану, поскольку опасаются, что страна может использовать российские ПВО для защиты своих ядерных объектов.

Военный бюджет Саудовской Аравии в 2009 году составляет около 33 миллиардов долларов. Как ожидается, в 2010 году он вырастет до 44 миллиардов долларов. Свыше 90 % рынка вооружений арабской страны контролируют американские и европейские компании. Россия получила возможность продавать оружие Саудовской Аравии в 2007 году, когда было подписано межправительственное соглашение о военно-техническом сотрудничестве.

источник: LENTA.RU
12.11.09

АВИАКОМПАНИЯ RED WINGS ИСПЫТЫВАЕТ ПРОБЛЕМЫ С ЭКСПЛУАТАЦИЕЙ САМОЛЕТОВ ТУ-204

Диалог авиакомпании Red Wings с Объединенной авиастроительной корпорацией (ОАК) по улучшению качества российских самолетов Ту-204 строится достаточно сложно, сообщил во вторник гендиректор компании Константин Тетерин. По его словам, авиакомпания недовольна качеством российских самолетов, а также отмечает множество сложностей при их эксплуатации.

"Очень серьезные претензии имеются к двигателям, что продемонстрировали недавние инциденты с самолетами Red Wings", — сказал Тетерин, добавив, что прямые убытки авиакомпании от отказов двигателей в ходе весенне-летней навигации составили 370 млн рублей. Он отметил, что авиакомпания эти сред-

ства намерена взыскать с изготовителей двигателей. "Однако они пока не торопятся их перечислять", — добавил Тетерин. Гендиректор также обратил внимание на то, что, заказывая различные агрегаты, в частности лобовые стекла для воздушных судов, которые подлежат замене через каждые 3 месяца, компания вынуждена ждать изготовления стекол около 11 месяцев. "Если ОАК — это организация, которая занимается проектировкой и производством самолетов ради самих самолетов, то задачи выполняются. Если самолеты производятся для авиакомпаний, то ОАК должна к ним прислушиваться", — сказал Константин Тетерин.

источник: сайт «Транспорт сегодня»
10.11.09

АКТ О ЗАВЕРШЕНИИ ГОСИСПЫТАНИЙ ЯК-130 ДОЛЖЕН БЫТЬ ПОДПИСАН ДО КОНЦА 2009 ГОДА

Акт о завершении государственных совместных испытаний Як-130 (этап Б, в варианте учебно-боевого самолета. — "АвиаПорт") должен быть подписан до конца текущего года, сообщил в ходе заседания Межгосударственного координационного совета РФ и Украины по сотрудничеству в области авиационного двигателя заместитель главного конструктора ОКБ Яковлева Михаил Колесов. Он напомнил, что в госиспытаниях задействованы четыре самолета. "Основным вопросом остается отработка систем предотвращения помпажа при выстреле из пушки, — пояснил он. — Нужно продемонстрировать беспомпажную работу при стрельбе". "Серийное производство Як-130 будет вестись в Иркутске, один самолет

уже летает, два готовятся к передаче Алжиру. Производство в Нижнем Новгороде (на авиазаводе "Сокол". — "АвиаПорт") будет закрывать тематику для ВВС РФ", — добавил М. Колесов. В свою очередь первый заместитель генерального конструктора ГП "Ивченко-Прогресс" Игорь Кравченко сообщил "АвиаПорту", что к июлю 2010 г. планируется увеличить межремонтный ресурс двигателя АИ-222-25 для Як-130 до 600 часов. По его словам, в августе 2008 г. был подписан акт госиспытаний, по которому межремонтный ресурс АИ-222-25 был определен в 300 часов, назначенный ресурс — 600 часов.

источник: AVIAPORT.RU
26.11.09

ШУВАЛОВ НЕ ИСКЛЮЧИЛ РАЗВИТИЯ В ТОЛЬЯТТИ АВИАСТРОЕНИЯ

Первый вице-премьер РФ Игорь Шувалов не исключает возможности развития в Тольятти новых для города отраслей, включая авиастроение, которые могли бы обеспечить рабочие места для части нынешних сотрудников градообразующего предприятия – АвтоВАЗа.

"В городе Тольятти есть определенные возможности для создания технико-внедренческой зоны, свободной экономической зоны для развития новых предприятий, новых секторов и отраслей, которые раньше здесь не были представлены. Если здесь есть возможность использовать квалифицированную рабочую силу, людей, которые были задействованы на АвтоВАЗе, для создания новых предприятий, в том числе сопряженных с созданием самолетов, то есть с авиастроением, то мы исходим из того, что это вполне возможные проекты", – сказал Шувалов.

По его словам, в ходе визита в понедельник в Тольятти представители Правительства РФ осмотрели перспективные земельные участки, познакоми-

лись с инфраструктурными возможностями, в том числе оценили обеспеченность подъездными путями промышленной зоны и другие возможности.

"Здесь можно строить совершенно новые производственные мощности, которые раньше здесь не были востребованы", – отметил Шувалов.

Осенью на АвтоВАЗе, столкнувшись в текущем году с двукратным падением продаж, началась работа по оптимизации численности персонала. В сентябре руководство завода, на котором занято свыше 100 тысяч человек, подписало приказ о сокращении почти 5 тысяч человек в период с 14 по 28 декабря.

По расчетам АвтоВАЗа, временно избыточный персонал предприятия составляет 21,7 тысячи человек, из них 7,4 тысячи – трудоспособного возраста, которые будут востребованы на производстве с 2012 года.

*источник: РИА «Новости»
10.11.09*

КОМПАНИЯ "СУХОЙ" И МАИ ПРОВОДЯТ ОЛИМПИАДУ ДЛЯ СТУДЕНТОВ

ОКБ Сухого, кафедры "Проектирование самолетов (каф. 101)" и "Динамика летательных аппаратов" Московского авиационного института (МАИ) проводят в ноябре Олимпиаду по авиации для студентов 1-го и 2-го курсов МАИ. Она проходит в два тура. Во время первого в течение трех недель участникам необходимо разработать летательный аппарат по определенному заданию. Второй тур представляет собой защиту проекта перед комиссией, состоящей из представителей отделов ОКБ Сухого и преподавателей МАИ. Победители получают призы, памятные подарки, а также возможность заключить контракт с компанией "Сухой" и работать в ее подразделениях.

Олимпиады являются частью проводимой в компании "Сухой" кадровой и молодежной политики. В

компании выстроена система работы с будущими специалистами. Олимпиады для студентов, школьников и учащихся техникумов проводятся ежегодно. Их победители получают гранты на обучение с последующим трудоустройством в подразделениях холдинга или рекомендации для поступления на 101-ю кафедру МАИ. Из них формируются группы целевой подготовки. Существует возможность заключения контракта с компанией. В 2008 г. более 150 человек работали в ее подразделениях на контрактной основе. В прошлом году практику в "Сухом" прошли 252 студента профильных вузов.

*источник: компания «АХК "Сухой"»
05.11.09*

НА ВНЕШНИЙ РЫНОК К 2015 ГОДУ ПЛАНИРУЕТСЯ ПОСТАВИТЬ ДО 150 ВЕРТОЛЕТОВ МАРКИ "КАМОВ"

Авиастроители планируют поставить на внешний рынок к 2015 г. до полутора сотен вертолетов марки "Камов". Об этом сообщил в среду журналистам в ходе вручения европейского сертификата на вертолет Ка-32А11ВС исполнительный директор фирмы "Камов" Роман Чернышев.

По его словам, следующими машинами для сертификации по европейским нормам летной годности фирма намерена представить вертолеты Ка-62 и Ка-226Т. Чернышев отметил, что все предприятия, выпускающие вертолеты марки "Ка", работают "с полной нагрузкой".

Как сообщил генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Шибитов, "вертолеты российского производства в небе объединенной Европы появляются регулярно". Теперь же, с получением европейского сертификата на вертолет Ка-32А11ВС, "открываются новые перспективы применения этого многоцелевого вертолета, который уже показал свою

эффективность во многих странах Евросоюза". На пресс-конференции журналистам было сообщено, что опыт эксплуатации вертолетов семейства Ка-32 подтвердил не только их замечательные летные свойства, но и высокую надежность материальной части. Например, за десять лет эксплуатации три вертолета Ка-32А11ВС в Канаде наработали по 15 тыс. часов каждый с месячной наработкой до 280 часов.

При этом, как сообщил генеральный конструктор фирмы "Камов" Сергей Михеев, "впервые в отечественной практике вертолеты работали без остановки на капитальные ремонты, которые были заменены регламентным обслуживанием". "Такую практику в будущем фирма "Камов" будет использовать при эксплуатации всех вертолетов семейства Ка-32", – подчеркнул генеральный конструктор.

*источник: АРМС-ТАСС
26.11.09*

ПРИБЫЛЬ УЛАН-УДЭНСКОГО АВИАЦИОННОГО ЗАВОДА ВЫРОСЛА В КРИЗИСНЫЙ ГОД В 2,6 РАЗА

Чистая прибыль авиационного завода в Улан-Удэ, входящего во всероссийский холдинг, за 9 месяцев текущего года составила 2,2 миллиарда рублей, что в 2,6 раза больше, чем за аналогичный период прошлого года. Тогда чистая прибыль авиазавода составила 849,2 миллиона рублей, сообщается в отчете завода. Выручка завода за отчетный период текущего года составила 9,9 миллиарда рублей, что в 2,02 раза больше, чем за аналогичный период прошлого года, когда завод получил 4,8 миллиарда рублей.

"Все показатели увеличились за счет роста реализации продукции", — отмечается в отчете. Улан-Удэнский авиационный завод — одно из ведущих пред-

приятий авиационной промышленности и оборонно-промышленного комплекса России. В настоящее время предприятие производит вертолеты среднего/тяжелого класса Ми-171, Ми-171А, Ми-171Ш, самолеты-штурмовики Су-25УБ и Су-39, участвует в ряде кооперационных программ, предоставляет полный комплекс сервисного обслуживания авиатехники. Весной 2005 года Улан-Удэнский авиазавод вошел в ОПК "Оборонпром", напоминает РИА "Новости".

источник: сайт «Сибинфо»
25.11.09

ИНДОНЕЗИЯ ПОЛУЧИТ ПОСЛЕДНИЙ ИЗ ЗАКАЗАННЫХ "СУ" В 2010 ГОДУ

Последний российский истребитель Су-27СК, законтрактованный Индонезией, будет передан стране в 2010 году. Об этом, как сообщает РИА "Новости", заявил заместитель директора Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству (ФСВТС) России Константин Бирулин. Всего Индонезия должна получить три самолета Су-27СК — два из них будут переданы стране до конца 2009 года.

Контракт на поставку российских истребителей марки "Су" был заключен с Индонезией в августе 2007 года в ходе авиасалона "МАКС". Общая сумма сделки составила почти 300 миллионов долларов. В общей сложности Индонезия разместила заказ на три истребителя Су-30МК2 и три Су-27СК. Последний из заказанных Су-30МК2 был передан стране в январе 2009 года. Все приобретенные Индонезией истребители будут приписаны к военной авиабазе

Хасануддин, расположенной на острове Сулавеси. Эта часть ранее уже получила два Су-27СК и два Су-30МК, заказанные в 2003 году. После того как поставки истребителей "Су" Индонезии будут завершены, на вооружении страны будут стоять десять истребителей этой марки. В Индонезии уже создана вся необходимая инфраструктура для российских истребителей. В частности, для них выделен отдельный ангар, подготовлены пилоты и техники.

Су-27СК — экспортная версия российского одноместного многоцелевого всепогодного истребителя Су-27. Он способен развивать скорость до 2,5 тысячи километров в час. Вооружен одной 30-миллиметровой пушкой и имеет десять точек подвески для навесного вооружения.

источник: LENTA.RU
13.11.09

ИНДИЯ ПОЛУЧИТ ПЕРВЫЕ МИГ-29К К КОНЦУ НОЯБРЯ

Военно-морские силы Индии получат первые российские палубные истребители МиГ-29К до конца ноября 2009 года, сообщает Bharat-Rakshak. Пока Индия получит только четыре истребителя из 16 заказанных. Российские истребители будут временно использоваться на военно-морской базе в Гоа, после чего поступят на вооружение тяжелого авианесущего крейсера "Викрамадитья", носившего в составе ВМФ России название "Адмирал Горшков". Истребители будут приписаны к "Викрамадитье" после того, как крейсер придет в Индию. Точные сроки этого события не известны. Индия заключила с Россией контракт на модернизацию и поставку "Адмирала Горшкова" в 2004 году. Сумма сделки составила 1,5 миллиарда долларов, причем половина этих денег предназначалась на покупку палубных истребителей МиГ-29К и МиГ-29КУБ. Завершение модернизации было запланировано на 2008 год, однако позже российская сторона запросила дополнительное финансирование.

Как уточняет Bharat-Rakshak, конечная стоимость модернизации "Адмирала Горшкова" может удвоиться и составить свыше трех миллиардов долларов. Сделку по модернизации и поставке "Адмирала Горш-

кова" и в России, и в Индии считают убыточной. В частности, Счетная палата Индии пришла к выводу, что строительство собственного авианесущего крейсера обошлось бы намного дешевле, а срок его службы был бы в два раза больше. Индия начала строительство первого собственного авианосца в феврале 2009 года. Как ожидается, он поступит на вооружение ВМФ Индии в 2014 году.

Истребитель четвертого поколения МиГ-29 начал разрабатываться в СССР в 1970-х годах, а его серийное производство началось в 1982 году. МиГ-29К — боевая одноместная модификация истребителя, а МиГ-29КУБ представляет собой двухместный учебно-боевой самолет. Истребитель способен развивать максимальную скорость до 2,4 тысячи километров в час, а дальность его полета составляет около 2 тысяч километров.

МиГ-29 вооружен одной 30-миллиметровой пушкой, а также имеет семь точек подвески для навесного оружия.

источник: LENTA.RU
12.11.09

ОАК СТАБИЛИЗИРУЕТ СИТУАЦИЮ С РСК "МИГ" ДО 2012 ГОДА — В. ПРУТКОВСКИЙ

ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) должно стабилизировать финансовую ситуацию в Российской самолетостроительной корпорации "МиГ" (РСК "МиГ") и на ОАО "Нижегородский авиастроительный завод "Сокол" (НАЗ "Сокол") до 2012 года, заявил журналистам в пятницу вице-президент по корпоративному развитию ОАО "ОАК" Василий Прутковский.

"До 2012 года ОАК должна стабилизировать ситуацию с "МиГом" и "Соколом" и объединить эти два предприятия", — сказал он.

Специалист уточнил, что в 2010–2011 гг. пройдет период финансового оздоровления "МиГа" и "Сокола", затем планируется закрытие площадки "МиГа" в Москве с развитием соответствующих производств на "Соколе".

Касаясь текущего финансового состояния РСК "МиГ", В. Прутковский отметил, что общая задолженность компании составляет около 30 млрд рублей. "У "МиГа" остался относительно небольшой размер общего долга, порядка 30 млрд рублей, но часть

долга четко соответствует денежным потокам, в том числе по экспортным контрактам, поэтому реструктуризации подлежит лишь меньшая часть", — уточнил он. При этом В. Прутковский не стал уточнять размер части долга, подлежащей реструктуризации, пояснив, что независимый аудитор KPMG проводит работу по оценке этой части долга. "Аудит будет завершён в 2010 году", — уточнил он.

По словам вице-президента по корпоративному развитию, "решение о докапитализации "МиГа" на 15 млрд рублей согласовано всеми ведомствами и решение должно быть принято днями Председателем Правительства РФ". Как сообщалось ранее, решение о выделении 15 млрд рублей на докапитализацию РСК "МиГ" было принято на выездном совещании Правительства РФ в г. Жуковском в ходе авиасалона "МАКС-2009".

*источник: AVIAPORT.RU
20.11.09*

ПРЕДСТАВИТЕЛИ ГОСКОРПОРАЦИИ "РОСТЕХНОЛОГИИ" ПОСЕТИЛИ УППО

Вопросы, связанные с деятельностью ФГУП "Уфимское приборостроительное производственное объединение" в составе государственной корпорации "Ростехнологии", на днях обсуждались в Уфе.

Как сообщили в УППО, предприятие посетили представители госкорпорации "Ростехнологии" — руководители холдинговой компании в области авиационных приборов и комплексов радиоэлектронного оборудования ОАО "Концерн "Авиаприборостроение" Вячеслав Чернышев и Александр Федоров. Они ознакомились с ситуацией в объединении, обсудили вопросы предстоящей приватизации завода, сложности процесса акционирования, вызванные имеющейся задолженностью перед бюджетом, рассмотрели варианты поддержки предприятия.

Состоялось также рабочее совещание в администрации городского округа города Уфы с участием заместителя главы администрации по экономике Альбины Юсуповой. Была отмечена важная роль УППО в жизни города — как с экономической, так и социальной стороны. Администрация города выразила готовность поддерживать предприятие по всем возникающим вопросам.

По результатам переговоров подписаны протоколы. Вся информация поступила на рассмотрение в госкорпорацию "Ростехнологии". Ожидается, что последуют меры по оздоровлению финансовой ситуации, будут приняты конкретные решения по загрузке производственных мощностей УППО. Разумеется, экономический кризис не обошел стороной и оборонно-промышленный комплекс страны, обострив накопившиеся проблемы, в частности с формированием госзаказа.

Напомним, что в состав ГК "Ростехнологии" вошли семь предприятий Башкортостана, среди которых и ФГУП "УППО". Главное направление деятельности УППО — это разработка, производство, испытания и ремонт авиационной техники для различных типов самолетов и вертолетов, выпуск изделий для космоса. Основными потребителями продукции УППО в России являются самолето- и вертолетостроительные предприятия, разработчики и производители авионики, а также авиаремонтные предприятия.

*источник: ИА «Башинформ»
20.11.09*

ПОСТАВКА В ЛИВАН ИСТРЕБИТЕЛЕЙ МИГ-29 МОЖЕТ СОСТОЯТЬСЯ В КОНЦЕ 2010 ГОДА

Десять истребителей МиГ-29, которые Россия планирует передать Ливану, будут поставлены в эту страну не ранее конца 2010 года. "Если все сложится, то поставка может состояться в конце следующего года", — сказал Интерфаксу-АВН на авиасалоне "Дубай аэрошоу — 2009" руководитель российской делегации, заместитель директора Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству (ФСВТС) Вячеслав Дзиркалн.

"Определенная задержка с передачей самолетов происходит потому, что в Ливане сейчас разрушена вся инфраструктура. В эти дни туда отправилась наша делегация для проведения рекогносцировки по возможному месту базирования самолетов", — сказал Дзиркалн.

*источник: ИА «Интерфакс»
18.11.09*

КАЗАНСКИЙ ВЕРТОЛЕТНЫЙ ЗАВОД ПЛАНИРУЕТ НАЧАТЬ СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО ВЕРТОЛЕТОВ МИ-38 В 2013 Г.

ОАО "Казанский вертолетный завод" (КВЗ) планирует начать серийное производство вертолетов Ми-38 в 2013 году, сообщил заместитель генерального директора ОАО "Вертолеты России" Владимир Макарейкин на пресс-конференции в Казани в четверг. По его словам, в настоящее время один опытный образец машины проходит летные испытания, два находятся в цехе сборки. "Думаю, в 2013 году Ми-38 должен выйти на рынок", — отметил В. Макарейкин, передает Интерфакс.

Планируется, что внебюджетная поддержка проекта Ми-38 будет осуществляться за счет средств

Внешэкономбанка (ВЭБ), сейчас компания готовит соответствующие документы, сообщил В. Макарейкин. По его словам, "Вертолеты России" уже привлекли порядка 2,5 млрд рублей средств Внешэкономбанка для серийного производства вертолета Ка-226Т. Новый кредит позволит профинансировать строительство Ми-38 и Ка-62.

Ми-38 создается для замены парка вертолетов Ми-8/17 и Ми-6.

*источник: ИА «Росфинком»
26.11.09*

КАЗАНСКИЙ ВЕРТОЛЕТНЫЙ ЗАВОД В 2009 ГОДУ ПРОГНОЗИРУЕТ УВЕЛИЧЕНИЕ ЧИСТОЙ ПРИБЫЛИ В 3,4 РАЗА

ОАО "Казанский вертолетный завод" по итогам работы в 2009 г. прогнозирует получить чистую прибыль в сумме 1,5 млрд руб. (по итогам 2008 г. чистая прибыль КВЗ составила 435,1 млн руб.), сообщил сегодня генеральный директор ОАО "КВЗ" Вадим Лигай на пресс-брифинге в рамках научно-практической конференции, посвященной 100-летию со дня рождения выдающегося конструктора Михаила Миля.

"По итогам 2009 г. планируется получить не менее 15 млрд руб. выручки от продаж (по итогам 2008 г. этот показатель составил 11,2 млрд руб.). Мы произведем в 2009 г. 81 вертолет, в том числе 70 вертолетов реализуем, остальные заделом пойдут на следующий год, — сказал В. Лигай. — На 2010 г. пока запланирова-

но произвести 76 вертолетов, но в ближайшее время план увеличится, наверное, еще на 5 машин".

Как заявил В. Лигай, планируемая выручка ОАО "КВЗ" в 2010 г. станет максимальной за последние 3 года — 20 млрд руб. "Но это при курсе доллара в 34 руб. (по курсу, который заложен в бюджете России), — подчеркнул В. Лигай. — Если же курс будет такой, как сегодня, то выручка несколько снизится и составит 17–18 млрд руб. Поскольку 70 проц. продукции КВЗ идет на экспорт, курс доллара сильно влияет на выручку предприятия".

*источник: АРМС-ТАСС
26.11.09*

РОССИЙСКИЕ ВЕРТОЛЕТЫ НАШЛИ СПРОС НА БЛИЖНЕМ ВОСТОКЕ И В АФРИКЕ

Холдинг "Вертолеты России" в 2009–2010 годах поставит заказчикам с Ближнего и Среднего Востока, а также из Северной Африки 50 вертолетов Ми-17, сообщил гендиректор компании Андрей Шибитов на международном авиасалоне Dubai Airshow 2009.

По его словам, до 2015 года в этот регион будут поставлены еще 100–120 вертолетов. На Ближнем, Среднем Востоке и в Северной Африке используют свыше 600 российских вертолетов, причем часть из них стоит на вооружении государственных структур Ирака, Афганистана и Пакистана, передает Интерфакс.

Холдинг "Вертолеты России" также заключил контракт на поставку 10 вертолетов марки "Ми" силам антитеррористической коалиции в Афганистане. Основная поставка будет завершена в 2010 году.

Сервисным обслуживанием этих машин будет заниматься созданное в Объединенных Арабских Эмиратах совместное предприятие "Вертолетов России" и арабской Airfreight Aviation. На первом этапе работы предприятие будет обслуживать 20–50 вертолетов в год.

Вертолеты Ми-17 обладают тяжелым вооружением. Экипаж состоит из 3 человек. Вертолет способен перевозить до 24 пассажиров. Максимальная скорость Ми-17 — 250 км/час, дальность полета — 520

км. Кабина вертолета может быть адаптирована к работе с очками ночного видения.

Выручка холдинга "Вертолеты России" от продаж выросла в первом полугодии на 58 % по сравнению с аналогичным периодом прошлого года — до 18,4 млрд рублей. Чистая прибыль составила 1,71 млрд рублей. Заказчикам переданы 64 вертолета. В 2009 году компания ожидает 18%-ного роста производства вертолетов на своих заводах — до 200 машин.

Недавно вице-премьер Сергей Иванов заявил, что российское вертолетостроение сейчас можно охарактеризовать как "относительно благополучную отрасль авиастроения", которая после резкого спада производства заметно увеличила объемы выпуска вертолетов. За 3–4 года их производство почти удвоилось и составил в 2009 году около 200 единиц. Также после длительного периода единичных поставок заметно вырос объем закупок вертолетов в рамках государственного оборонного заказа. С 2007-го по 2009 год Минобороны в общей сложности получил 64 новых вертолета, в том числе 27 Ми-28Н, семь Ка-52, три Ка-50, девятнадцать Ми-8 и шесть учебных вертолетов "Ансат".

*источник: журнал «Финанс»
17.11.09*

КОНВЕРТАЦИЯ AIRBUS A320/A321 В ГРУЗОВЫЕ БУДЕТ ОСУЩЕСТВЛЯТЬСЯ НА ЗАО "АВИАСТАР-СП"

Конвертация пассажирских самолетов Airbus A320/A321 в грузовые будет осуществляться в Ульяновске на мощностях ЗАО "Авиастар-СП", сообщил "АвиаПорту" президент НПК "Иркут" Олег Демченко. "Решение принято, на 100 %", — подчеркнул он.

О. Демченко отметил, что под конвертацию A320/A321 будет задействована одна из двух линий по сборке Ту-204. "Одной линии для Ту-204 сейчас вполне достаточно", — пояснил он.

Исполнительный директор ЗАО "Авиастар-СП" Сергей Дементьев подтвердил "АвиаПорту", что про-

ект организации конвертации A320/A321 на ульяновском авиазаводе "прорабатывается совместно с "Иркутом". По словам главы "Иркут", возможно, в перспективе работы по конвертации будут перенесены на территорию планируемой к открытию особой экономической зоны портового типа на базе аэропорта Ульяновск-Восточный (рядом с ЗАО "Авиастар-СП").

источник: AVIAPORT.RU
10.11.09

ВВС РОССИИ НЕ ПОЛУЧАТ НОВЫЕ ТРАНСПОРТНИКИ В СРОК

Поставка ВВС России новых легких военно-транспортных самолетов Ил-112В может задержаться примерно на год. Это связано с приостановкой работ по созданию двигателя для самолета из-за проблем с финансированием. Сроки сдвигаются на 2011 год.

Поставка Военно-воздушным силам (ВВС) России новых легких военно-транспортных самолетов Ил-112В может задержаться примерно на год. Как рассказал Интерфаксу источник в российском ОПК, это связано с приостановкой работ по созданию двигателя ТВ7-117СТ для этого самолета, который ведет петербургская компания "Климов".

"На текущий год у фирмы "Климов" нет договора с заказчиком — Минобороны России и, соответственно, нет финансирования. Поэтому "Климов" не сможет завершить в 2009 году, как это первоначально планировалось, работы по созданию турбовинтового двигателя для легкого военно-транспортного самолета Ил-112В", — отметил источник.

Он напомнил, что по графику Ил-112В должен был совершить первый полет в начале 2010 года. "Теперь летные испытания самолета начнутся в лучшем случае в конце 2010 или начале 2011 года", — заявил источник.

По его словам, выполнить весь комплекс наземных стендовых испытаний двигателя в 2009 году было невозможно в связи с отсутствием воздушного винта, который разрабатывает научно-производственное предприятие "Аэросила". "Договор на разработку воздушного винта "Аэросила" заключила только в августе 2009 года. Соответственно, финан-

сирования этих работ не было", — рассказал источник. О разработке для ВВС России легкого военно-транспортного самолета нового поколения Ил-112В в самом начале 2006 года объявил тогдашний главнокомандующий ВВС Владимир Михайлов. Он отметил тогда, что самолет будет обладать расширенными возможностями по перевозке и десантированию легких образцов вооружения и военной техники, повышенной топливной экономичностью и более низкой стоимостью жизненного цикла.

Концептуально новыми свойствами, определяющими требования к летно-техническим характеристикам такого военно-транспортного самолета, по мнению главы ВВС, являются обеспечение внутрирегиональной доставки грузов, вооружений и военной техники между театром военных действий; обеспечение транспортировки перспективных образцов вооружений и военной техники на базе боевой машины пехоты БМП-3 и боевой машины десанта БМД-3; снижение времени доставки грузов; соответствие мировому уровню по топливной экономичности; использование 80 % аэродромной сети страны.

Ил-112В придет на смену Ан-12 и Ан-26. Как заявлял в августе этого года нынешний глава ВВС России Александр Зелин, в период с 2015 по 2020 год планируется завершить разработку и начать закупки нового самолета.

источник: ИА Infox
13.11.09

УРАЛ: "ВСМПО-АВИСМА" ПЕРЕШЛА НА ЧЕТЫРЕХДНЕВНУЮ РАБОЧУЮ НЕДЕЛЮ

Титановая корпорация "ВСМПО-Ависма" перешла на четырехдневную рабочую неделю. Как сообщает корреспондент "Нового региона", антикризисные меры в различных подразделениях и предприятиях корпорации начали действовать с 5 ноября этого года. Подразделения и дочерние предприятия титановой корпорации "ВСМПО-Ависма" переведены на "четырёхдневку". По словам экономиста верхнесалдинского центра занятости Милены Парамоновой, такие меры в частности затронули дочернюю структуру холдинга "ВСМПО-Автотранс" и ряд других произ-

водств. В то же время корпорация пока отказалась от прежних планов по высвобождению 20 % персонала, добавила собеседница агентства.

Добавим, что антикризисные меры затронули и ряд других предприятий района. Так, по сокращенному графику сейчас работают Нижнесалдинский металлургический завод и НТМК-НСМЗ.

источник: ИА «Новый регион»
12.11.09

КОРПОРАЦИЯ "ВСМПО-АВИСМА" РАЗОЧАРОВАЛА ИНВЕСТОРОВ

16 ноября ОАО "Корпорация "ВСМПО-Ависма" объявило результаты деятельности за третий квартал 2009 года по РСБУ.

Чистая прибыль по сравнению с аналогичным показателем 2008 года сократилась в 1,5 раза, до 1,9 млрд руб., валовая прибыль составила 7,58 млрд руб., что на 13 % ниже показателя за аналогичный период прошлого года. Выручка корпорации составила 19,1 млрд руб. (снижение на 16 % по сравнению с 2008 годом). Показатель EBITDA снизился на 47 %, до \$ 48 млн.

Основной причиной снижения выручки явилось снижение объема реализации продукции в натуральном выражении, отмечается в отчете корпорации. Снижение чистой прибыли объясняется опережающим снижением себестоимости, ростом прочих расходов над прочими доходами, увеличением суммы процентов к уплате по кредитам. Падение объема продаж вызвано падением спроса из-за экономического кризиса, задержкой строительства новых титаномеханических самолетов Boeing 787 и Airbus 380, сокращением складских запасов, а также возросшей конкуренцией. Кроме того, выручка от реализации титано-

вой продукции с января по август 2009 года по сравнению с теми же месяцами 2008 года упала на 10,2 %. Причиной такого результата стали: снижение объема отгрузки титановой продукции (35,8 %), изменение структуры титановой продукции (+11,0 %), снижение отпускных цен на титановую продукцию в долларах (8,5 %), рост курса доллара (23,1 %).

По мнению аналитиков инвестиционной компании "Тройка Диалог", результаты во многом перечеркнули хорошее впечатление, сохранявшееся после публикации довольно обнадеживающих данных за первое полугодие 2009 года. Титановой корпорации не удалось повторить успех второго квартала 2009 года, когда она показала мощное поквартальное улучшение продаж и прибыли. Более высокие показатели за второй квартал могли объясняться однократными факторами (например ликвидацией складских запасов, накопленных в четвертом квартале 2008 года и в первом квартале 2009 года), а значит, к ним следовало отнестись скептически.

*источник: газета «Новый компаньон»
17.11.09*

РОССИЯ И КИТАЙ СОЗДАДУТ ТЯЖЕЛЫЙ ВЕРТОЛЕТ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ

В 2016–2020 годах в России планируется создать перспективный скоростной вертолет, а также совместно с КНР тяжелый вертолет нового поколения, сообщил во вторник представитель департамента авиационной промышленности Минпромторга РФ Михаил Каштанов.

"На третьем этапе реализации стратегии развития вертолетной индустрии, в 2016–2020 годах, планируется создать перспективный скоростной вертолет, способный летать со скоростью гораздо большей, чем сегодняшние вертолеты", — сказал Каштанов,

выступая на Вертолетном форуме, организованном Ассоциацией вертолетной индустрии.

По словам представителя Минпромторга РФ, в этот же период планируется реализовать международный проект по созданию тяжелого вертолета ANL. При его создании объединят усилия российский и китайский авиапромы, замечает Интерфакс.

*источник: газета «Известия»
17.11.09*

ПОСТАВКИ "АЛЛИГАТОРОВ" РОССИЙСКИМ ВВС НАЧНУТСЯ В 2012 ГОДУ

Программа государственных испытаний вертолета Ка-52 "Аллигатор" будет завершена в 2010 году, а первые поставки серийных машин российским военно-воздушным силам и зарубежным заказчикам начнутся в 2012 году. Об этом, как сообщает Интерфакс, заявил генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Шибитов. По его словам, основной этап госиспытаний проводится совместно с Министерством обороны России.

По словам Шибитова, Ка-52 и Ми-28 участвуют в тендере на поставку 22 боевых вертолетов в Индию. Как ожидается, первые экспортные контракты на "Аллигатор" могут быть заключены до начала серийного производства вертолета в 2011–2012 годах. "Нам хотелось, чтобы уже к началу 2012 года мы имели четкое понимание о реальных объемах поставок Ка-52 на экспорт с тем, чтобы спланировать производство не только собственно вертолетов, но и агрегатов под них", — сказал Шибитов.

В рамках гособоронзаказа российская армия должна получить до 2012 года 30 вертолетов Ка-52 "Аллигатор".

Ка-52 "Аллигатор" — боевой вертолет, предназначенный для разведки местности, целеуказания и координации действий группы вертолетов. Стоимость одной такой машины составляет 480 миллионов рублей. Ка-52 вооружен одной 30-миллиметровой пушкой и имеет четыре точки подвески для управляемых ракет, пушек в контейнерах, бомб и подвесных топливных баков.

"Аллигатор" способен развивать максимальную скорость до 310 километров в час и совершать перелеты дальностью 520 километров. Экипаж вертолета состоит из двух человек.

*источник: LENTA.RU
17.11.09*

САМУСЕНКО: "У НАС ТВЕРДАЯ УВЕРЕННОСТЬ В УСПЕШНОМ БУДУЩЕМ"

"У нас твердая уверенность в успешном будущем", — заявил генеральный конструктор ОАО "Московский вертолетный завод им. М. Л. Миля" (МВЗ им. М. Л. Миля) Алексей Самусенко на пресс-конференции "М. Л. Миль. 100 лет". "У нас много проектов, и я не сомневаюсь, что следующая пресс-конференция будет посвящена новым достижениям МВЗ", — добавил он.

Пресс-конференция прошла на МВЗ в рамках празднования 100-летия со дня рождения выдающегося российского авиаконструктора, основоположника отечественного вертолетостроения Михаила Леонтьевича Милья. Отвечали на вопросы журналистов генеральный конструктор МВЗ Алексей Самусенко, исполнительный директор предприятия Михаил Короткевич и первый заместитель генерального директора ОАО "Вертолеты России" Игорь Пшеничный. В пресс-конференции также приняли участие дочери М. Л. Милья Надежда и Елена Миль, внучка великого конструктора Лена Миль и заслуженный летчик-испытатель, Герой Советского Союза Гурген Карапетян.

Алексей Самусенко отметил, что то, что было заложено когда-то М. Л. Милем, позволило сегодня поддерживать на должном уровне обороноспособность страны, позволило не потерять мировой рынок вертолетной техники. "Одна из величайших заслуг Милья — создание практического вертолетостроения в России. Российский Север сегодня просто немислим без вертолетной техники", — сказал он.

Машины марки "Ми" составляют основу вертолетных парков нашей страны и ряда иностранных государств. Сегодня вертолеты "Ми" остаются самыми массовыми гражданскими и военными вертолетами в мире. В настоящее время в различных регионах планеты их численность превышает 7000. По сочетанию таких качеств, как надежность, универсальность применения и простота в обслуживании, этим вертолетам нет равных. "Наша техника — долгоживущая. Это надежные вертолеты, а проблемы происходят из-за той системы эксплуатации, которая была нарушена в нашей стране", — подчеркнул генеральный конструктор.

Сегодня МВЗ им. М. Л. Милья модернизирует существующие типы вертолетов, проектирует перспективный скоростной вертолет Ми-Х1 и ведет

целый ряд других проектов по программе ОАО "Вертолеты России". В частности, МВЗ разрабатывает проекты вертолетов в классе 2,5 и 4,5 т, ведет проектные работы по перспективному тяжелому вертолету. По тяжелому вертолету предприятие уже более года работает с Китаем, уточняя совместные позиции, прежде всего технические. "Я думаю, результат будет", — сказал Алексей Самусенко.

По проектам более легких вертолетов МВЗ сегодня находится в стадии предпроектных исследований. Ми-54 в классе 4,5 т проектируется за счет средств предприятия. Разработан аванпроект вертолета, создан его макет. Основная проблема в этом проекте — нет двигателя, отметил генеральный конструктор. По проекту вертолета в классе 2,5 т МВЗ изучает два варианта вертолета Ми-44 — одномоторный Ми-44-1 и двухмоторный Ми-44-2. И здесь тоже работа упирается в отсутствие мотора. "Мы планируем представить предложения по Ми-44 в "Вертолеты России" в конце текущего года и выйти на этап аванпроекта в следующем году", — сказал Алексей Самусенко.

Одна из наиболее актуальных для МВЗ тем сегодня — модернизация вертолета Ми-8. Через три года МВЗ надеется запустить модернизированный вариант в серийное производство. Эта машина должна иметь вдвое увеличенный ресурс, а стоимость летного часа и стоимость обслуживания вертолета существенно уменьшатся.

Долгая жизнь предстоит и вертолетам Ми-2, они будут оставаться в эксплуатации еще 10–15 лет. Сегодня подписано решение об увеличении календарного срока службы вертолетов Ми-2 до 34 лет. "Мы работаем над увеличением ресурса и над модернизацией вертолета", — сказал генеральный конструктор. "Ми-2 имеет достаточно понятное будущее, образмеренное деньгами. Вертолет настолько надежен и настолько дешев сегодня, что с ним трудно конкурировать", — добавил он.

В заключение генеральный конструктор отметил, что "бренд "Ми" не утонет ни в каких структурных преобразованиях отечественной промышленности".

*источник: AVIAPORT.RU
17.11.09*

КВЗ ПОЛУЧИЛ ПРИБЫЛЬ

ОАО "Казанский вертолетный завод" (КВЗ) в январе — сентябре 2009 года получило чистую прибыль по РСБУ в размере 1,1 млрд руб. против 1 млрд руб. убытка за аналогичный период 2008 года. Выручка КВЗ за 9 месяцев выросла в 1,9 раза — до 10,1 млрд руб. Выручка в 3-м квартале составила 6,23 млрд руб., что в 2,3 раза превышает показатель аналогичного периода 2008 года.

Среди факторов, повлиявших на показатель в 3-м квартале, компания называет повышение курса иностранной валюты. Кроме того, рост выручки связан с увеличением на 80 % количества реализован-

ных вертолетов по сравнению с показателем 3-го квартала 2008 года. В компании уточнили, что положительный показатель прибыли получен в результате изменения методики учета.

Долгосрочная дебиторская задолженность компании с начала года сократилась на 36,4 % — до 83,4 млн руб., краткосрочная — возросла на 5 %, до 6,38 млрд руб., кредиторская задолженность увеличилась в 1,7 раза — до 13,69 млрд руб.

*источник: газета «Коммерсантъ — Казань»
17.11.09*

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Airbus получил заказы стоимостью свыше 5,3 млрд долларов на международном авиасалоне в Дубае	29
Senegal Airlines заказывает A320 и A330	29
Транспортник A400M приступил к наземным испытаниям	30
Turkish Airlines подписала твердый заказ на 3 Airbus A330	30
Boeing надеется выиграть индийский тендер MMRCA в расчете на новую версию двигателя F414	30
В Китае уже собраны 7 самолетов Airbus A320	31
Airbus не ждет скорого роста новых заказов	31
Airbus не будет снижать цены на самолеты	31
Лизинговая компания DAE выберет двигатели для заказанных "Дримлайнеров" в следующем году	31
Самолет на солнечной энергии поднимется в небо	32
Rolls-Royce продолжит поставки системы вертикальной посадки для F-35	32
Boeing провел успешные испытания боевого лазера	32
Индия купит американские самолеты-транспортники на 1,7 миллиарда долларов	33
Первый полет самолета Boeing 787 намечен на конец декабря	33
Самолет Saab 340 Erieye AEW BBC Таиланда выполнил первый полет	33
Boeing назвал сроки поставки летающих радаров BBC Австралии	34
Boeing разрабатывает противолодочный БПЛА	34
В Абу-Даби продолжается организация СП по производству вооружений для "Рафалей" несмотря на нерешенность вопроса с заказом истребителей	34
Австралия получила Super Hornet на три месяца раньше срока	35
Boeing произвела выкатку первого самолета Boeing 747-8	35
АНТК "Антонов" ожидает от РФ 150 млн руб для испытаний Ан-70	36
Харьковскому авиазаводу для полного счастья требуется еще 1 млрд грн	36
F-35B готовится к летным испытаниям	36
Переговоры Dassault по возможной поставке в ОАЭ 60 истребителей Rafale не прекращались	37
Eurofighter будет обслуживать итальянские истребители Turphoon	37
BBC Италии купили шесть самолетов M-346	37
Embraer может начать выпуск самолетов E-190 в Китае	37
Итальянские BBC получат 15 учебных самолетов M-346	38

и другие новости

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

AIRBUS ПОЛУЧИЛ ЗАКАЗЫ СТОИМОСТЬЮ СВЫШЕ 5,3 МЛРД ДОЛЛАРОВ НА МЕЖДУНАРОДНОМ АВИАСАЛОНЕ В ДУБАЕ

На международном аэрокосмическом салоне в Дубае Airbus получил 33 заказа стоимостью 5,3 млрд долларов. Данные заказы включают в себя твердые контракты на поставку 15 самолетов стоимостью 3,6 млрд долларов и меморандумы о взаимопонимании на покупку еще 18 лайнеров стоимостью 1,7 млрд долларов.

Твердые контракты, заключенные в рамках авиасалона, включают заказ от авиакомпании Air Austral на два самолета A380 стоимостью \$ 655 млн и заказ от авиакомпании Ethiopian Airlines на 12 лайнеров A350-900 стоимостью \$ 2,9 млрд. Кроме того, компания Comlux подписала твердый контракт на деловой самолет ACJ стоимостью \$ 75 млн. Airbus также подписал меморандумы о взаимопонимании с Yemenia Airlines на поставку 10 A320 стоимостью \$ 770 млн, с Senegal Airlines на четыре A320 и два A330-200 стоимостью \$ 670 млн и с Nepal Airlines на один A320 и один A330-200 стоимостью \$ 258 млн. Кроме того, на авиасалоне в Дубае Airbus представил новые

законцовки крыла, получившие название Sharklet, для самолетов семейства A320. Данные аэродинамические нововведения позволят сократить расход топлива на 3,5 %, увеличить коммерческую загрузку или дальность, а также улучшить взлетные характеристики самолета. Первой авиакомпанией, которая станет эксплуатировать самолеты с Sharklet, будет Air New Zealand.

Джон Лихи (John Leahy), исполнительный коммерческий директор Airbus, отметил: "Это был хороший авиасалон; его результаты оказались лучше, чем многие ожидали. Однако наша промышленность еще полностью не оправилась от кризиса. Впереди тяжелая зима, однако заказы, полученные нами сегодня, а также высокий интерес, проявленный к нашим самолетам, доказывают, что весна, возможно, не так далеко, как кажется".

*источник: компания Airbus
18.11.09*

SENEGAL AIRLINES ЗАКАЗЫВАЕТ A320 И A330

Авиакомпания Senegal Airlines, национальный перевозчик Республики Сенегал, подписала с Airbus протокол о намерениях на покупку четырех самолетов семейства A320 и двух лайнеров A330. Авиакомпания Senegal Airlines заменит Air Senegal International, приступив к выполнению коммерческих рейсов в начале 2010 года из Дакара в города Африки и Европы.

"Высокая операционная эффективность и непревзойденный уровень пассажирского комфорта, предлагаемый самолетами семейства A320 и A330, будут способствовать нашему дальнейшему процветанию и укреплению позиций на рынке авиаперевозок Африки. Кроме того, это позволит нам играть ключевую роль в экономическом развитии страны", —

сказал Карим Вейд (Karim Wade), министр по промышленному сотрудничеству, городскому и региональному планированию и воздушному транспорту Республики Сенегал.

"Airbus рад принимать непосредственное участие в создании новой авиакомпании, — добавил Джон Лихи, исполнительный коммерческий директор Airbus. — Мы уверены, что авиакомпания Senegal Airlines по достоинству оценит все преимущества унифицированности лайнеров Airbus".

*источник: компания Airbus
18.11.09*

ТРАНСПОРТНИК А400М ПРИСТУПИЛ К НАЗЕМНЫМ ИСПЫТАНИЯМ

Компания Airbus Military, военная "дочка" Airbus, передала своему испытательному подразделению военно-транспортный самолет А400М, сообщает Defence Aerospace. Как ожидается, сперва А400М будет проходить серию наземных тестов, включая проверку работы двигателей, рулевой и тормозной системы. Если все проверки завершатся удачно, самолету будет разрешено совершить первый полет.

В середине октября стало известно, что первый полет А400М назначен на 30 ноября 2009 года. В частности, немецкий журнал Focus со ссылкой на источник, близкий к производителю самолета, утверждал, что первый полет А400М стал возможен благодаря успешной установке программного обеспечения турбовинтовых двигателей. Первые поставки транспортного заказчикам запланированы на 2012 год.

Согласно первоначальному расписанию, первый полет А400М должен был состояться 1 апреля 2009 года. Позже он был отложен из-за технических неисправностей в некоторых узлах самолета. Первые

поставки самолета должны были начаться в 2009 году, однако они были перенесены на 2012–2013 годы. Портфель заказов на А400М оценивается в 20 миллиардов евро. Германия разместила заказы на 60 самолетов А400М, Франция – на 50, Испания – 27, Великобритания – 25, Турция – 10, Бельгия – 7, Малайзия – 4 и Люксембург – 1. В начале ноября 2009 года стало известно, что ЮАР отказалась от покупки восьми самолетов А400М из-за того, что их стоимость резко выросла.

Airbus ведет разработку четырехмоторного турбовинтового военно-транспортного самолета А400М с 1980-х годов. Грузоподъемность самолета составляет 37 тонн. А400М способен лететь со скоростью около 790 километров в час. Самолет способен перевозить грузы на расстояние до 9,3 тысячи километров.

источник: LENTA.RU
13.11.09

TURKISH AIRLINES ПОДПИСАЛА ТВЕРДЫЙ ЗАКАЗ НА 3 AIRBUS A330

Турецкая авиакомпания Turkish Airlines подписала твердый заказ на поставку еще трех лайнеров Airbus А330-300 и меморандум о взаимопонимании на два грузовых самолета А330F, говорится в сообщении компании Airbus.

Этот контракт довел общее число заказов авиакомпании Turkish Airlines на самолеты А330-300 до десяти. Перевозчик хочет получить самолеты с двухклассным пассажирским салоном на 319 мест. Они будут оснащены двигателями Rolls-Royce и высокоскоростным Интернетом. Поставки планируется начать с сентября 2010 г.

Кроме того, Turkish Airlines подписала меморандум о взаимопонимании, в котором предусмотрена покупка двух грузовых самолетов А330-200F, чтобы обновить флот компании, состоящий сегодня из четырех грузовых вариантов самолета А310.

Turkish Airlines эксплуатирует самолеты производства Airbus с 1985 г. Сегодня в парке авиакомпании 67 таких машин, в том числе четыре самолета А310, 47 самолетов семейства А320, семь А330 и девять А340.

В настоящее время более 600 самолетов А330 находятся в эксплуатации 80 авиакомпаний мира. Эти машины уже налетали 14 млн часов, они летают в 300 пунктов назначения по всему миру.

Грузовой самолет А330-200F способен перевозить до 64 тонн груза на дальность до 7400 км или 69 т груза на дальность 5930 км. Всего на сегодняшний день девять авиакомпаний заказали 67 таких машин.

источник: AVIAPORT.RU
11.11.09

BOEING НАДЕЕТСЯ ВЫИГРАТЬ ИНДИЙСКИЙ ТЕНДЕР MMRCA В РАСЧЕТЕ НА НОВУЮ ВЕРСИЮ ДВИГАТЕЛЯ F414

Boeing предлагает ВВС Индии новую, более мощную версию двигателя F414 производства General Electric для оснащения истребителей F/A-18E/F, которые он рассчитывает поставлять в рамках тендера MMRCA. Как подтвердил на "Дубай эйршоу – 2009" старший управляющий Boeing по международному бизнесу Пол Оливер, F414 с расширенными возможностями EPE (enhanced performance engine) включен в предложение американского концерна в рамках участия в тендере, сообщает "Флайт дейли ньюс".

Boeing сначала позиционировал EPE как программу, направленную на усовершенствование палубных истребителей "Супер хорнет", и не раскрывал информацию о том, что она будет официально предложена Индии. ВМС США несколько лет назад запланировали увеличить срок службы двигателей этих истребите-

лей, а затем Boeing в партнерстве с General Electric увеличил тягу на 20 проц. посредством модернизации горячей секции. Оба эти направления усовершенствования, увеличение срока службы и тяги, включает в себя пакет EPE.

Boeing также ведет переговоры с потенциальными новыми заказчиками "Супер хорнет", в частности с Бразилией, о возможном оснащении их версией F414EPE и с нынешними операторами палубных истребителей – ВМС США. Между тем американский флот сначала должен добиться финансирования для той части усовершенствования в рамках EPE, которая касается удлинения срока службы двигателя.

источник: АРМС-ТАСС
19.11.09

В КИТАЕ УЖЕ СОБРАНЫ 7 САМОЛЕТОВ AIRBUS A320

На Тяньцзиньском заводе по сборке авиалайнера Airbus A320 уже собраны 7 самолетов этого типа и сданы в эксплуатацию. Об этом сообщил на днях заместитель главы Комитета по управлению новым приморским районом Биньхай г. Тяньцзинь Цзун Гоин. По его словам, к концу года сборочный завод должен произвести еще 4 машины. С конца 2011 года ежемесячно на нем будут собирать 4 самолета. Сборочный завод был создан за счет инвестиций евро-

пейского концерна Airbus, Тяньцзиньской бесплошной зоны и Китайского объединения авиационной промышленности.

23 июня текущего года в Китае был сдан в эксплуатацию первый собранный на территории КНР самолет Airbus A320.

*источник: газета «Жэньминь Жибао»
17.11.09*

AIRBUS НЕ ЖДЕТ СКОРОГО РОСТА НОВЫХ ЗАКАЗОВ

Airbus планирует продать 300 самолетов в 2009 году, однако не ожидает возвращения к стабильному росту новых заказов в 2010–2011 годах.

Airbus также намерен сохранить производство на текущем уровне на фоне постепенного спада "паники" и прохода "дна" экономического кризиса, сказал агентству Рейтер директор по продажам компании

Джон Лихи. Пока в этом году Airbus получил 166 твердых заказов на самолеты. В целом Airbus имеет 3400 заказов, которые позволяют компании сохранить текущий уровень производства.

*источник: сайт Slon.ru
19.11.09*

AIRBUS НЕ БУДЕТ СНИЖАТЬ ЦЕНЫ НА САМОЛЕТЫ

Концерн Airbus не будет снижать цены, чтобы поддержать спрос на самолеты со стороны авиакомпаний, пострадавших от экономического кризиса, заявили Dow Jones руководители концерна в пятницу.

"Никаких снижений цен не будет: мы не будем дестабилизировать наши цены или наши прибыли", — заявил вице-президент компании по Европе и Азии Кристофер Бакли. Спрос на новые крупные коммерческие самолеты за этот год серьезно снизился. При

этом, по словам представителей EADS, компании, частью которой является Airbus, программа A380 остается "нестабильной" и некоторые авиакомпании просят отложить поставки. Программа "остается причиной для опасений, и пересмотр производственной и финансовой части программы впереди", — говорилось в отчете компании.

*источник: газета «Ведомости»
20.11.09*

ЛИЗИНГОВАЯ КОМПАНИЯ DAE ВЫБЕРЕТ ДВИГАТЕЛИ ДЛЯ ЗАКАЗАННЫХ "ДРИМЛАЙНЕРОВ" В СЛЕДУЮЩЕМ ГОДУ

Лизинговая компания "Дубай аэропейс энтерпрайзиз" (Dubai Aerospace Enterprises, DAE) заключила контракт общей стоимостью 270 млн долл. на поставку двигателей CFM56-5B для оснащения 20 из 70 заказанных в 2008 г. самолетов A320. Выбор силовой установки для 15 лайнеров Boeing 787 компания планирует сделать в следующем году. Об этом "Флайт глобал ньюс" на авиасалоне "Дубай эйршоу — 2009" сообщил президент DAE Боб Жениз.

По его словам, в начале недели DAE выдала компании IAE контракт на поставку двигателей V250, предназначенных еще для 20 A320. Решение по двигателям для оставшихся 30 из 70 самолетов будет приниматься не ранее 2011 г. Выбор будет зависеть от пожеланий операторов самолетов.

Лайнеры Airbus лизинговая компания начнет получать с 2011 г. Однако, подчеркнул Жениз, в этом и следующем, 2012 г., самолеты будут преданы небольшими партиями, а основные поставки начнутся с 2013 г. Поэтому DAE намерена повременить два года с подписанием дополнительного соглашения по A320, а тем временем рассмотреть возможности по выбору силовой установки для "Дримлайнеров" и подписать контракт в конце 2010 г.

Декларацию о намерении на 15 самолетов Boeing 787 DAE подписала в 2007 г. на авиасалоне "Дубай эйршоу". Пока Boeing не оповестил базирующегося в Дубае лизингодателя о графике поставок, отметив лишь, что он находится в длинной очереди заказчиков на этот самолет.

Как сообщил президент "Дженерал электрик авиэйшн" Дэвид Джойс, его компания скоро начнет переговоры с DAE относительно возможности поставок двигателей для B787. Убедить лизингодателя сделать выбор также в пользу CFM56 для оставшихся 30 A320 — еще одна цель предстоящих переговоров. DAE уже имеет контракты с "Дженерал электрик" — на оснащение двигателями GE90 10 самолетов Boeing 777 и двигателями CFM56 70 Boeing 737.

Лизинговое подразделение компании DAE было организовано в начале 2008 г. и имеет портфель заказов на 37 самолетов, который в 2010 г. вырастет до 40, а в 2011 г. — до 46 самолетов. Первый из заказанных лайнеров, Boeing 737-800, компания получит в третьем квартале 2010 г.

*источник: АРМС-ТАСС
17.11.09*

САМОЛЕТ НА СОЛНЕЧНОЙ ЭНЕРГИИ ПОДНИМЕТСЯ В НЕБО

В Швейцарии полным ходом идет подготовка к беспрецедентному перелету самолета, который работает на солнечной энергии.

Небольшой самолет Jumbo Jet весом порядка 1500 кг, созданный по плану швейцарского инженера-конструктора и летчика-испытателя Бертрана Пикара, поднимется в воздух в феврале 2010-го, а уже на 2012 запланирован первый перелет уникального воздушного судна через Атлантический океан.

Накануне творение Пикара вывели из сборочного ангара и проверили возможности гелионакопителей к работе по сбору и преобразованию энергии солнечных лучей. В ближайшие выходные Пикар намерен вывести самолет на взлетно-посадочную полосу и затем, если все пройдет успешно, готовить-

ся к поднятию машины в воздух. Следующий этап — через две недели попытка поднять самолет в воздух и пролететь несколько метров. Если это удастся, то самолет разберут на части и перевезут на базу военно-воздушных сил Швейцарии на западе страны. Там будут проводиться дальнейшие этапы испытаний.

"Мы, как братья Райт в 1903-м, готовимся с той же тщательностью и трепетом. Наш самолет, созданный по революционным технологическим принципам, сможет в случае успеха служить заменой традиционной авиации", — говорит представитель разработчика Адам Борсберг.

*источник: сайт MIGnews.com
20.11.09*

ROLLS-ROYCE ПРОДОЛЖИТ ПОСТАВКИ СИСТЕМЫ ВЕРТИКАЛЬНОЙ ПОСАДКИ ДЛЯ F-35

Британская компания Rolls-Royce заключила с Pratt & Whitney контракт на поставку системы вертикального взлета и посадки LiftSystem для двигателя F135, который будет устанавливаться на перспективные истребители F-35. Об этом сообщает DefPro. Стоимость контракта, уже второго по счету, составляет 171 миллион долларов. В декабре 2008 года Rolls-Royce договорилась о поставках LiftSystem на сумму 131 миллион долларов.

Двигатель F135 с LiftSystem будет устанавливаться на модификацию STOVL (укороченный взлет и вертикальная посадка) истребителя F-35B. Система состоит из трех частей: вертикальной подъемной турбины, поворотного сопла и трех дополнительных сопел, которые устанавливаются в середине фюзеляжа и под крыльями.

Для F-35 разрабатываются два двигателя, основным из которых считается F135 компании Pratt & Whitney. На первом этапе им будут оснащаться первые серийные самолеты F-35B с укороченным взлетом и вертикальной посадкой, а впоследствии он может быть приспособлен и для установки на другие модификации истребителя — F-35A и F-35C. Pratt & Whit-

ney уже потратила на создание F135 1,9 миллиарда долларов сверх отпущенного бюджета.

Второй двигатель F136 для F-35 разрабатывает компания General Electric. Работы по этому двигателю идут не столь успешно, как по F135. В частности, в октябре 2009 года GE была вынуждена остановить испытания F136 из-за того, что плохо закрученная гайка в конструкции прототипа повредила крыльчатку турбины. Испытания планируются возобновить в январе 2010 года.

Истребитель-бомбардировщик F-35 Lightning II позиционируется как альтернатива более дорогому самолету F-22 Raptor. Разработку истребителя ведет консорциум во главе с компанией Lockheed Martin. Как ожидается, серийное производство F-35 начнется не раньше 2016 года. По некоторым оценкам, финансирование работ и закупка истребителей в общей сложности обойдется Министерству обороны США более чем в 300 миллиардов долларов.

*источник: LENTA.RU
19.11.09*

BOEING ПРОВЕЛ УСПЕШНЫЕ ИСПЫТАНИЯ БОЕВОГО ЛАЗЕРА

Военное подразделение американского авиастроительного концерна Boeing провело испытание боевого лазера MATRIX, сообщается в пресс-релизе компании. В ходе испытания MATRIX должен был сопроводить и поразить пять беспилотников, летящих на разных дальностях. Тесты прошли успешно.

Система MATRIX, проходившая испытания, была оборудована одним генератором лазерного луча с повышенной яркостью. Мощность лазера не уточняется. Испытания проходили на полигоне ВМС США в Чайна Лэйке (Калифорния). В испытаниях также приняла участие лазерная система Laser Avenger, установленная на автомобиль HUMVEE. Она тоже сумела поразить БПЛА. MATRIX, разработанная совместно Boeing и специалистами ВМС США, представляет

собой мобильную платформу, оборудованную лазером и радаром. Laser Avenger — совмещенное оружие, объединяющее в себе боевой лазер и зенитно-ракетный комплекс Avenger.

В сентябре текущего года Boeing и ВВС США провели очередной этап испытаний высокоэнергетического лазера ATL, установленного на борту самолета С-130Н. В ходе тестового полета впервые удалось поразить лазером движущуюся наземную цель. В конце августа испытания ATL были проведены на неподвижной цели. Они также прошли успешно.

*источник: LENTA.RU
18.11.09*

ИНДИЯ КУПИТ АМЕРИКАНСКИЕ САМОЛЕТЫ-ТРАНСПОРТНИКИ НА 1,7 МИЛЛИАРДА ДОЛЛАРОВ

Индия начала переговоры с американским авиационным концерном Boeing о покупке стратегических военно-транспортных самолетов C-17 Globemaster III, сообщает DefPro. Как ожидается, общая сумма сделки составит 1,7 миллиарда долларов. Согласно планам сторон, сделка будет завершена в 2010 году. Новый контракт для Boeing станет вторым по величине, заключенным с Нью-Дели: в январе 2009 года Индия заключила с концерном соглашение на покупку восьми патрульных противолодочных самолетов P-8 Poseidon за 2,1 миллиарда долларов. Ранее Министерство обороны Индии объявило, что намерено купить не менее десяти C-17.

Согласно заявлению индийского Министерства обороны, C-17 позволят доставлять войска в отдаленные и труднодоступные для других видов транспорта районы, в том числе и приграничные с Китаем. Сейчас на вооружении Индии находятся свыше ста военно-транспортных самолетов Ан-32 и около 20 Ил-76. Как ожидается, C-17 заменят Ил-76.

По словам подполковника авиации Рагу Раджана (Raghu Rajan), Индия остановила свой выбор на C-17, потому что этот транспортник способен перевозить больше грузов и войск. Для сравнения, максимальная грузоподъемность Ил-76 составляет до 60 тонн, а C-17 — до 80 тонн.

Использовать C-17 Индия планирует на новых военных посадочных площадках, три из которых были построены за последние два года. Одна из них расположена на востоке Ладакха, в 23 километрах от границы с Китаем. Кроме того, предполагается, что C-17 будут выполнять полеты в аэропорты Даулат Бег Олди (Daulat Beg Oldi) в Кашмире и Фук Че (Fuk Che).

В июне 2009 года Индия заключила контракт с Украиной на ремонт и модернизацию 105 военно-транспортных самолетов Ан-32. Общая стоимость контракта оценивается в 400 млн долларов. Реализация программы началась в текущем году, а ее выполнением занимаются два украинских госпредприятия — Авиационный научно-технический комплекс имени Антонова и Киевский авиаремонтный завод.

Военно-транспортный самолет C-17 Globemaster III был разработан в конце 1980-х — начале 1990-х годов. Первый полет совершил в 1991 году, а в эксплуатацию поступил в 1993 году. C-17 предусматривает несколько вариантов загрузки. В частности, самолет способен перевозить 102 полностью экипированных военнослужащих, 48 носилок с ранеными, три вертолета AH-64 Apache или несколько десантируемых платформ с техникой.

источник: LENTA.RU
11.11.09

ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ САМОЛЕТА BOEING 787 НАМЕЧЕН НА КОНЕЦ ДЕКАБРЯ

Первый полет самолета Boeing 787 (ZA001) намечен на конец декабря 2009 г., сообщает Flightglobal.

По сведениям некоторых источников, установка крыла на самолете ZA001 уже закончена, хотя Boeing это не подтверждает, но говорит, что компания "удовлетворена ходом работ по модернизации" и намерена поднять первую опытную машину в воздух до конца 2009 г.

В соответствии с графиком работ Z18, компания Boeing планировала выполнить первый полет в конце ноября, но необходимость доработки фитингов крепления крыла сдвинула эти сроки примерно на месяц. Перед первым полетом доработанный узел крепления крыла еще должен пройти повторные статические испытания, которые намечено провести в конце ноября. Только после этого инженеры компании смогут дать заключение о пригодности первого Boeing 787 (ZA001) для летных испытаний. Восстановление первого летного экземпляра и его подготовка

к летным испытаниям должны начаться на этой неделе на заводе компании Boeing в Эверетте (США). Сертификация самолета и первые поставки японской авиакомпании All Nippon Airways по-прежнему намечены на четвертый квартал 2010 г.

О ходе работ говорит и тот факт, что компания Spirit AeroSystems должна передать в Эверетт еще десять носовых частей самолетов Boeing 787 до конца 2009 г. В этом году компания уже поставила две секции для опытных самолетов и восемь секций для серийных машин. Глава компании Spirit AeroSystems заявил, что перезапуск серийного производства агрегатов самолета Boeing 787 состоится еще до конца 2009 г. Spirit AeroSystems производит носовую секцию фюзеляжа, пилоны двигателей и носок крыла самолета Boeing 787.

источник: AVIAPORT.RU
12.11.09

САМОЛЕТ SAAB 340 ERIEYE AEW ВВС ТАИЛАНДА ВЫПОЛНИЛ ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ

Первый самолет дальнего радиолокационного наблюдения Saab 340 Erieye AEW, построенный для ВВС Таиланда, выполнил свой первый полет 13 ноября вместе с первым истребителем Gripen BVC этой страны, говорится в сообщении шведской компании Saab. Полет продолжался 2 часа 14 минут. За это время были проверены все системы самолета. После завершения испытаний Saab 340 Erieye AEW будет передан ВВС Таиланда.

В 2008 г. Таиланд заказал шесть истребителей Gripen C/D с соответствующим наземным оборудованием и послепродажной поддержкой, самолет Saab 340 AEW, оборудованный РЛС Erieye и системой передачи данных, и один транспортный самолет Saab 340.

источник: AVIAPORT.RU
17.11.09

BOEING НАЗВАЛ СРОКИ ПОСТАВКИ ЛЕТАЮЩИХ РАДАРОВ ВВС АВСТРАЛИИ

Американский авиастроительный концерн Boeing планирует поставить первые два самолета раннего обнаружения и управления на базе Boeing 737 австралийским ВВС до конца ноября 2009 года, сообщает Aviation Week. Ранее концерн провел тестирование бортовых систем противодействия угрозе. Австралия планирует использовать модифицированные B737 в программе Wedgetail.

Австралийские ВВС заказали Boeing 737 AEW&C в 2000 году. Согласно первоначальному графику первые самолеты должны были поступить ВВС в 2006 году, однако американский концерн несколько раз откладывал поставки B737. Последний раз это произошло в ноябре 2008 года, когда Boeing объявил, что поставки могут быть перенесены минимум до ноября 2009 года.

В общей сложности Австралия должна получить четыре модифицированных Boeing 737. Согласно контракту, два самолета, которые австралийские ВВС получат до конца ноября 2009 года, были собраны на территории США. Остальные B737 будут собираться на территории Австралии. Техническим

обслуживанием модифицированных самолетов будет заниматься австралийская авиакомпания Qantas Airways.

Помимо Австралии, Boeing 737 AEW&C заказали Турция и Южная Корея. Кроме того, не исключено, что их может купить и Италия. В турецком варианте самолеты получили наименование Boeing 737 AEW&C Peace Eagle, и работы по их модификации частично проводятся местными специалистами.

Boeing 737 AEW&C Wedgetail основан на одном из самых популярных самолетов концерна Boeing — B737. Этот лайнер способен лететь с минимальной скоростью 330 километров в час, а его крейсерская скорость составляет около 910 километров в час. Модифицированный самолет оснащается системами радиолокации и раннего обнаружения, а также системами противодействия угрозе: инфракрасными системами и диспенсерами дипольных и радиолокационных отражателей.

источник: LENTA.RU
12.11.09

BOEING РАЗРАБАТЫВАЕТ ПРОТИВОЛОДОЧНЫЙ БПЛА

Компания Boeing получила контракт авиационного подразделения центра боевого применения ВМС США в размере \$ 275 тыс. на изучение магнитного шума нового БПЛА МЕСС (MagEagle Compressed Carriage) с двигательной системой на тяжелых сортах топлива. БПЛА MagEagle разрабатывается на базе ScanEagle. Отсутствие магнитных шумов — условие для обеспечения эффективного использования маг-

нитометров, предназначенных для слежения за подводными лодками противника.

MagEagle разрабатывается в качестве компоненты системы локализации, слежения за подводными лодками и их уничтожения, включающей в себя противолодочные самолеты P-8A Poseidon.

источник: сайт CNews
12.11.09

В АБУ-ДАБИ ПРОДОЛЖАЕТСЯ ОРГАНИЗАЦИЯ СП ПО ПРОИЗВОДСТВУ ВООРУЖЕНИЙ ДЛЯ "РАФАЛЯ" НЕСМОТЯ НА НЕРЕШЕННОСТЬ ВОПРОСА С ЗАКАЗОМ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ

В ОАЭ продолжается обсуждение возможной закупки французских истребителей "Рафаль", вместе с тем созданное в этой связи в Абу-Даби совместное предприятие успешно развивается.

С момента февральского анонсирования начала сотрудничества компании MBDA и "Байнуна авиэйшн" завершили процесс оформления и регистрации СП, сообщил "Флайту" на выставке "Дубай эйршоу — 2009" директор по экспорту MBDA Жан-Люк Ламот. Предприятие создается для производства комплектующих вооружений MBDA, которые будут включены в комплект поставки "Рафалей", проинформировал Ламот. Со временем оно сможет также выполнять финальную сборку вооружений для истребителей, добавил он.

По словам Ламота, несмотря на то что контракт по "Рафалям" до сих пор не подписан, СП между MBDA и "Байнуна" начнет функционировать с января 2010 г. Создание нового предприятия по производству вооружений — достаточно длительный процесс, поэтому его надо начинать до подписания контракта, считает он. "По нашим оценкам, контракт будет подписан в ближайшее время, — заявил топ-менеджер

MBDA. — На данный момент ситуация развивается позитивно".

Начинать работу в первом квартале следующего года предприятие начнет с обучения и подготовки кадров и закупки оборудования. СП, вероятно, сможет также выполнять некоторые небольшие заказы в интересах Минобороны ОАЭ, например по обслуживанию вооружений истребителей "Мираж-2000".

При этом в сферу интересов создаваемого СП на региональном рынке входит не только обслуживание будущего контракта по "Рафалям". MBDA, в частности, предлагает вооружения для учебно-боевых самолетов M-346 "Алениа Аэрмакки", выбранных ОАЭ в начале года. Кроме того, СП может производить вооружения для других потенциальных заказчиков истребителей "Рафаль" в регионе, включая Кувейт и Катар. В зоне его интересов также поддержка пакета вооружений для истребителей "Тайфун", потенциальным заказчиком которых является, в частности, Оман.

источник: АРМС-ТАСС
18.11.09

АВСТРАЛИЯ ПОЛУЧИЛА SUPER HORNET НА ТРИ МЕСЯЦА РАНЬШЕ СРОКА

Американская авиастроительная корпорация Boeing поставила Королевским военно-воздушным силам Австралии (RAAF) третий истребитель F/A-18F Block II Super Hornet на три месяца раньше намеченного срока, сообщает Defence Talk. Согласно первоначальному графику, BBC Австралии должны были получить Super Hornet в конце декабря 2009 года, однако Boeing передал им истребитель 30 сентября.

Предыдущие два истребителя были поставлены RAAF также на три месяца раньше срока. Все поставленные в Австралию самолеты оснащены новыми радарными с активной фазированной антенной решеткой APG-79 производства компании Raytheon.

Австралия подписала с Boeing контракт на 24 истребителя F/A-18F в мае 2007 года. Согласно прогнозу американского концерна, поставки будут полностью завершены в 2011 году. RAAF намерены заменить новыми F/A-18F устаревшие бомбардировщики F-111. Стоимость контракта, заключенного с Boeing, с учетом стоимости самолетов, технического обслуживания и подготовки пилотов составляет 4,6 миллиарда долларов. Некоторые высокопоставленные австралийские военные высказывали мнение, что покупка F/A-18F не является целесообразной для BBC Австралии, которые в будущем намерены покупать американские истребители F-35 Lightning II. F/A-18F будет использоваться RAAF как "промежуточное

звено": F-111 будут списаны раньше, чем начнутся поставки F-35. Впрочем, в августе 2009 года стало известно, что RAAF может отложить покупку многоцелевых истребителей F-35 минимум на два года.

Ранее стало известно, что сроки поставки F-35 заказчикам могут быть перенесены. В частности, консорциум GE и Rolls-Royce, разрабатывающий альтернативный двигатель F136 для истребителя, может отложить срок поставки на год. Разработчик основного двигателя F135 Pratt & Whitney также испытывает сложности с его созданием. По некоторым оценкам, серийное производство F-35 начнется не раньше 2016 года.

Истребитель-бомбардировщик F/A-18F Block II Super Hornet является доработанной версией палубного истребителя F/A-18E/F Super Hornet, производимого с 1995 года. Новый истребитель был представлен концерном Boeing 8 июля 2009 года. Двухдвигательный истребитель может развивать максимальную скорость до 1,9 тысячи километров в час. F/A-18F вооружен одной шестиствольной 20-мм пушкой, а также имеет 11 точек подвески для навесного вооружения, например ракет "воздух — воздух", "воздух — поверхность", напалмовых или ядерных бомб.

источник: LENTA.RU
11.11.09

BOEING ПРОИЗВЕЛА ВЫКАТКУ ПЕРВОГО САМОЛЕТА BOEING 747-8

Компания Boeing в четверг произвела выкатку из сборочного цеха завода в Эверетте (США) первого грузового самолета Boeing 747-8, говорится в сообщении компании.

Самолет предназначен для авиакомпании Cargolux. Он будет покрашен и начат подготовку к летным испытаниям.

По сравнению со своими предшественниками семейства грузовых самолетов Boeing 747 новая машина должна иметь большую производительность, обусловленную возросшим на 16 % объемом грузового отсека. Это позволяет разместить еще четыре поддона на главной палубе и три поддона — на нижней палубе. Длина самолета возросла до 76,3 м, что на 5,6 м больше, чем у самолета Boeing 747-400.

В 2000 г. компания Boeing объявила о начале разработки так называемого "усиленного" варианта самолета Boeing 747 — 747X Stretch — в качестве ответа на разработку самолета Airbus A3XX в Европе. Однако этот вариант не вызвал большого интереса авиакомпаний, и разработку самолета прекратили, использовав некоторые технические решения в варианте Boeing 747-400ER.

Тем не менее Boeing продолжила работы в этом направлении, разработав вариант самолета с увеличенной дальностью полета — 747-400XLR (Quiet Long Range), способный преодолеть без посадки 14 780 км. Эта модель также не пошла в серийное производство, но многие технические идеи в начале 2004 г. были заложены в новый проект — Boeing 747 Advanced. В этой машине планировалось также

использовать новшества, освоенные в процессе разработки проекта Boeing 787.

В ноябре 2005 г. проект был переименован в Boeing 747-8. На самолете предполагалось использовать крыло и силовую установку самолета Boeing 787. На рынке эта машина должна была составить конкуренцию европейскому A380.

Постройка первого самолета началась на заводе в Эверетте в августе 2008 г. В ноябре того же года Boeing вынуждена была объявить о задержке реализации программы, вызванной изменениями конструкции и забастовкой рабочих. Начало серийных поставок авиакомпаниям было перенесено с конца 2009 г. на третий квартал 2010 г. Поставки первого пассажирского варианта были перенесены с конца 2010 г. на второй квартал 2011 г.

К февралю 2009 г. новым грузовым самолетом заинтересовался единственный перевозчик — авиакомпания Lufthansa, которая также заказала и пассажирский вариант самолета.

В октябре 2009 г. Boeing объявила о том, что первый полет самолета Boeing 747-8 переносится на первый квартал 2010 г.

В портфеле компании Boeing сегодня 105 заказов на самолеты Boeing 747-8, в том числе от авиакомпаний Cargolux, Nippon Cargo Airlines, AirBridgeCargo Airlines, Atlas Air, Cathay Pacific, Dubai Aerospace Enterprise, Emirates SkyCargo, Guggenheim и Korean Air.

источник: AVIAPORT.RU
13.11.09

АНТК "АНТОНОВ" ОЖИДАЕТ ОТ РФ 150 МЛН РУБ ДЛЯ ИСПЫТАНИЙ АН-70

АНТК "Антонов" ожидает получения от России 150 миллионов рублей для проведения летных испытаний самолета совместного российско-украинского производства Ан-70 15 декабря 2009 года, сообщил российским журналистам на выставке "Дубай аэрошоу – 2009" руководитель программы самолета Ан-70, заместитель главного конструктора АНТК "Антонов" Николай Воробьев.

"Первый транш мы уже оформили, получаем его 15 декабря, это реальные деньги – 150 миллионов рублей", – сказал Воробьев.

Совместная программа военно-транспортного самолета Ан-70 осуществлялась согласно подписанным соглашениям России и Украины о производственной и научно-технической кооперации предприятий оборонных отраслей промышленности в 1993 и 1999 годах. Уже с 2000 года Россия высказывала сомнения в целесообразности продолжения проекта. В мае 2006 года российская сторона официально заявила о выходе из этого проекта. Однако затем появились сообщения, что Россия намерена вернуться к его реализации. По словам Воробьева, протокол возобновления работ между РФ и Украиной по проектированию и изготовлению самолета Ан-70 был подписан в августе 2009 года на МАКС-2009. В октяб-

ре было заключено дополнительное соглашение на проплату первого транша в размере 150 миллионов рублей для окончания летных испытаний Ан-70.

"С начала 2010 года, по информации Минобороны, в бюджет России заложено около 500 миллионов рублей", – сообщил Воробьев.

Главными заказчиками самолета являются министерства обороны России и Украины.

Во вторник президент Украины Виктор Ющенко посетил выставку "Дубай аэрошоу – 2009" и заявил российским журналистам, что непогашенная российская задолженность украинской стороне в 60 миллионов долларов тормозит реализацию проекта создания Ан-70.

Ан-70 – среднемагистральный грузовой (оперативно-тактический военно-транспортный) самолет, который должен прийти на смену морально и физически устаревшему Ан-12. Первый полет Ан-70 состоялся 16 декабря 1994 года в Киеве.

Самолет Ан-70 предназначен для транспортировки грузов массой до 47 тонн, десантирования парашютистов и техники.

*источник: ИА «РИА «Новости» – Украина»
17.11.09*

ХАРЬКОВСКОМУ АВИАЗАВОДУ ДЛЯ ПОЛНОГО СЧАСТЬЯ ТРЕБУЕТСЯ ЕЩЕ 1 МЛРД ГРН

По словам гендиректора Харьковского государственного авиационного производственного предприятия (ХГАПП) Анатолия Мялицы, от продажи облигаций завод уже получил 380 млн грн, сообщают "Экономические известия". Однако теперь, утверждает гендиректор, "нужно, чтобы Нацбанк пополнил уставный фонд Укрэксимбанка на 1 млрд грн, и тогда этот банк выделит эти деньги заводу. Как только это произойдет, мы будем хорошо жить до конца 2009 г. и будем обеспечены оборотными средствами и в 2010 г."

Напомним, что президент Украины Виктор Ющенко на этой неделе поручил председателю Национального банка Украины Владимиру Стель-

маху оперативно принять все необходимые меры для решения проблем в авиапроме. Перед отлетом в Херсонскую область В. Ющенко провел встречу с В. Стельмахом и обсудил с ним вопросы экономического развития государства и монетарной политики. Глава государства обратил внимание на вопрос развития авиастроения. В частности, речь шла о безотлагательных мерах по развитию авиастроительной отрасли и финансировании возобновления серийного производства самолетов на ГП "Киевский авиационный завод "Авиант" и ХГАПП (Харьков).

*источник: журнал «Транспорт (Украина)»
13.11.09*

F-35В ГОТОВИТСЯ К ЛЕТНЫМ ИСПЫТАНИЯМ

Первый опытный самолет короткого взлета и вертикальной посадки (СКВВП) F-35B Lightning II (-BF-1) 15 ноября перелетел в испытательный центр ВМС США, где началась подготовка к летным испытаниям самолета на переходных режимах, говорится в сообщении компании Lockheed Martin. Здесь состоятся первые висения самолета и первые вертикальные посадки. Летные испытания планируется начать уже в этом году.

Техническое обслуживание самолета во время испытаний будет осуществляться с помощью специально созданной системы логистики ALIS (Autonomic Logistics Information System). Опытный BF-1 станет первым самолетом F-35, на котором планируется

"обкатать" заложенные в систему ALIS решения. Именно с помощью этой системы и должно в будущем "осуществляться послепродажное обслуживание самолетов по всему земному шару, чтобы гарантировать их боеготовность".

F-35B должен заменить штурмовики AV-8B Корпуса морской пехоты США, истребители-бомбардировщики F/A-18 и самолеты радиоэлектронной борьбы EA-6B. Именно такой вариант самолета планируют получить на вооружение ВВС и ВМС Великобритании и Италии.

*источник: AVIAPORT.RU
17.11.09*

ПЕРЕГОВОРЫ DASSAULT ПО ВОЗМОЖНОЙ ПОСТАВКЕ В ОАЭ 60 ИСТРЕБИТЕЛЕЙ RAFALE НЕ ПРЕКРАЩАЛИСЬ

Dassault продолжает переговоры о возможной поставке в ОАЭ 60 истребителей Rafale, но пока не сообщает, когда будет подписан контракт.

"Для этого требуется время, мы все еще ведем переговоры. Не мы определяем график, а заказчик, — заявил "Флайт дейли ньюс" на салоне "Дубай эйршоу — 2009" заместитель генерального директора Dassault по международному бизнесу Эрик Трапье. — Технические требования, сроки — все еще обсуждается. Здесь, в ОАЭ, свои темпы, и мы им следуем", — добавил он.

Вместе с тем Трапье сказал, что нет никакой связи между сделкой по "Рафалям" и запросом ОАЭ в правительство Франции относительно помощи в реализации парка из 63 истребителей "Мираж-2000", которые

сейчас состоят на вооружении ВВС Объединенных Арабских Эмиратов и предполагаются к замене.

Как заявил в начале недели высокопоставленный представитель ОАЭ, чтобы страна закупила "Рафали", французское правительство должно найти применение арабским истребителям "Мираж-2000".

"Сделка по "Рафалям" не зависит от реализации "Миражей", — сказал Трапье. "Мы не имеем представления, как все решится, но это два отдельных вопроса", — подчеркнул он.

*источник: АРМС-ТАСС
17.11.09*

EUROFIGHTER БУДЕТ ОБСЛУЖИВАТЬ ИТАЛЬЯНСКИЕ ИСТРЕБИТЕЛИ TYPHOON

Компания Eurofighter, созданная консорциумом Alenia Aeronautica, BAЕ Systems и EADS, получила контракт на обслуживание истребителей Typhoon, которые стоят на вооружении военно-воздушных сил Италии. Об этом сообщает DefPro. Стоимость контракта составляет 600 миллионов евро. Компания будет заниматься техническим обслуживанием итальянских Typhoon на протяжении пяти лет.

Ранее стало известно, что Eurofighter совместно с Министерством обороны Италии разработала систему управления поставками (ISCMS), которая позволяет поставлять необходимые запчасти для истребителей в короткие сроки. ISCMS включает в себя не только поставку запчастей, но и возможность оказания оперативных технических услуг. Как ожидается, ISCMS

позволит заказчику экономить на обслуживании истребителей.

Истребители Eurofighter Typhoon разрабатывались в Европе с 1979 года. Самолет способен развивать скорость до 2,5 тысячи километров в час и совершать полеты дальностью до 3 тысяч километров. Typhoon вооружен одной 27-мм пушкой и имеет 13 точек подвеса для бомб, ракет "воздух — воздух" и "воздух — земля", а также лазерной системы целеуказания.

На вооружении ВВС Италии сейчас состоят 30 истребителей Eurofighter Typhoon. Кроме того, страна разместила заказы еще на 91 такой самолет.

*источник: LENTA.RU
18.11.09*

ВВС ИТАЛИИ КУПИЛИ ШЕСТЬ САМОЛЕТОВ M-346

Компания Alenia Aermacchi подписала контракт стоимостью 220 млн евро с ВВС Италии на поставку шести учебно-тренировочных самолетов M-346 Masters, говорится в сообщении компании.

Контракт предусматривает поставку комплексной системы подготовки пилотов, которая включает наземные средства обучения, тренажеры и сам самолет, который получит обозначение T-436A. Этот контракт является частью соглашения на поставку ВВС Италии 15 самолетов M-346.

Контракт также предусматривает послепродажное обслуживание комплекса, логистическую поддержку и обучение личного состава.

Первые два самолета планируется передать ВВС Италии до конца 2010 г. Они должны поступить в испытательный центр (Flight Testing Department) на авиабазе Пратика ди Маре (Pratica di Mare), где пройдут эксплуатационные испытания. Следующие четыре машины ВВС Италии планируют получить до конца 2011 г.

Самолет M-346 выбрали также Объединенные Арабские Эмираты. Оформление контракта на поставку в ОАЭ 48 самолетов этого типа находится в завершающей стадии, говорится в сообщении.

*источник: AVIAPORT.RU
11.11.09*

EMBRAER МОЖЕТ НАЧАТЬ ВЫПУСК САМОЛЕТОВ E-190 В КИТАЕ

Бразильская компания Embraer может начать выпуск самолетов E-190 в Китае, сообщает Air Transport Intelligence News.

Такой шаг может способствовать восстановлению экономики страны. В настоящее время компания Embraer ведет переговоры с китайской корпорацией AVIC. Embraer уже создала в Харбине совместное с

AVIC предприятие по производству самолетов ERJ-145. Предполагается, что этот завод будет остановлен, так как в его портфеле заказов всего 12 самолетов ERJ-145 для авиакомпании Hainan Airlines.

*источник: AVIAPORT.RU
11.11.09*

ИТАЛЬЯНСКИЕ ВВС ПОЛУЧАТ 15 УЧЕБНЫХ САМОЛЕТОВ М-346

Итальянская компания Finmeccanica и Главное управление ВВС Италии (ARMAEREO) заключили контракт на поставку шести учебно-боевых самолетов М-346 Master, сообщает DefPro. Стоимость сделки составит 220 миллионов евро (330 миллионов долларов). По условиям контракта, итальянские ВВС получат модифицированную версию М-346 — Т-346, предназначенную для повышенной летной подготовки.

Поставками самолетов будет заниматься "дочка" Finmeccanica — Alenia Aermacchi (входит в группу Alenia Aeronautica). Указанное соглашение является дополнением к уже существующему контракту между Alenia Aermacchi и ARMAEREO. Теперь в общей сложности итальянские ВВС должны получить 15 М-346. Кроме того, компания будет оказывать техническую поддержку, а также заниматься подготовкой пилотов.

Первые два самолета будут поставлены заказчику к концу 2010 года. Как ожидается, эти самолеты передадут Управлению летных испытаний (FTD) авиабазы Pratica di Mare, которое проведет тестирование М-346. Позже эти М-346 и еще четыре поступят ВВС Италии. По предварительной оценке, передача ВВС произойдет в 2011 году. Таким образом, итальянские ВВС станут первыми в мире, кто будет готовить пилотов полностью на М-346.

Разработкой М-346 занимались совместно Alenia Aermacchi и российская "Як", однако из-за разногласий между партнерами разработка на завершающем этапе была прекращена. Вся документация по самолету была передана итальянской компании. Первый полет М-346 совершил в 2004 году. Он способен развивать скорость до 1050 километров в час. Боевая версия М-346 способна нести навесное вооружение массой до трех тонн на пяти точках подвески.

Следует отметить, что параллельно с договором с ARMAEREO итальянская Finmeccanica также подписала с Министерством обороны Италии контракт на поставку радаров, способных отслеживать огонь противника. Такие радары позволяют контролировать место боевых действий, засекать местоположение огневых точек противника и оперативно реагировать на атаки. Радары могут быть установлены на беспилотные летательные аппараты.

Поставка радиолокационных систем, которой будет заниматься SELEX Sistemi Integrati — подразделение Finmeccanica — совместно с SAAB Microwave, будет полностью завершена в ближайшие 36 месяцев.

источник: LENTA.RU
12.11.09

ВВС США ПЕРЕВЕДУТ ИСТРЕБИТЕЛИ НА АЛЬТЕРНАТИВНОЕ ТОПЛИВО

Военно-воздушные силы США создадут Центр топливных исследований для аэрокосмической отрасли (Aerospace Fuels Research Facility, AFRF), который займется разработкой альтернативного топлива для истребителей. Об этом сообщает DailyTech. На строительство центра, которое планируется завершить к лету 2010 года, будет потрачено 2,5 миллиона долларов.

Как ожидается, AFRF будет заниматься созданием топлива из смеси угля, биотоплива и углеводородов. Конечной целью является производство 15–25 галлонов топлива в день (57–94 литра). Главное требование, которое предъявляют ВВС США к новому топливу, — его цена. Такое авиационное топливо должно не

уступать по эффективности используемому сейчас керосину, но должно быть дешевле его.

Американские ВВС стали не первыми, кто проявляет интерес к альтернативному топливу. В частности, научные подразделения вооруженных сил США уже ведут разработку гибридного армейского вездехода Humvee, способного работать и на обычном топливе, и на электричестве. Аналогичные разработки ведутся и для американских военно-морских сил.

источник: LENTA.RU
13.11.09

АВИАПРОИЗВОДИТЕЛИ В СЕНТЯБРЕ НЕЗНАЧИТЕЛЬНО ПОПОЛНИЛИ ПОРТФЕЛЬ ЗАКАЗОВ

Мировые производители гражданских самолетов в сентябре 2009 г. незначительно пополнили портфель заказов, сообщает Flightglobal.

По данным издания, компании получили заказы на 25 новых самолетов, при этом заказы на 17 лайнеров были отменены и еще на 17 лайнеров — заменены.

Так, турецкая MNG Airlines стала единственным перевозчиком, заказавшим в сентябре широкофюзеляжные лайнеры. Выбор компании пал на грузовые A330F. Создаваемая во Вьетнаме авиакомпания Science Technology & Commerce заказала два Airbus A321, а германская Lufthansa разместила заказ на один Embraer 195. Словацкая авиакомпания SkyEurope аннулировала сделку на поставку семи Boeing 737, в то время как US Airways отказалась от пяти Embraer 190. Saudi Arabian Airlines конвертировала заказ 15 A320 в заказ на

A321, а французская Regional изменила выбор Embraer 190 в пользу Embraer 170. Наконец, Qantas предпочла заменить заказанные A320 на A321.

Всего за сентябрь Boeing получил заказы на 17 новых узкофюзеляжных лайнеров, в то время как Airbus пополнил портфель заказов только двумя A330. Еще по два заказа получили Bombardier (лайнеры CRJ), Embraer (один ERJ-135 и один Embraer 195) и Ruag.

В то же время, с учетом поставок новых лайнеров, суммарный портфель заказов сократился в сентябре 2009 года на 110 машин в сравнении с августом этого года, до уровня 7 тыс. 896 штук.

источник: AVIAPORT.RU
11.11.09

НОВЫЕ А380 БУДУТ ПОСТАВЛЕНЫ AIR FRANCE В 4-КЛАССНОЙ КОМПОНОВКЕ С САЛОНОМ "ПРЕМИУМ-ПАССАЖИР"

Салон лайнера А380, поставленного на днях авиакомпании Air France, выполнен в трехклассной компоновке. Вместе с тем французский авиаперевозчик не раз заявлял, что планирует до конца 2010 г. перевести весь свой дальнемагистральный парк на 4-классную компоновку.

Первый А380 для Air France не смогли обеспечить салоном "премиум-пассажир" из-за задержек с его производством. Однако такая возможность предоставляется для второго и третьего самолетов авиакомпании, которые в настоящее время комплектуются в 4-классной компоновке в сборочном центре Airbus в Гамбурге.

Air France не комментирует дальнейшие поставки А380, за исключением того, что к закрытию следующего зимнего сезона их будет четыре в парке авиакомпании. 4-й и 5-й самолеты "уже установлены на шасси" в Тулузе, сказал глава Airbus Том Эндерс. Всего авиаперевозчик заказал 12 А30.

Air France уже представила салон "премиум-пассажир" на самолете Боинг-777, обслуживающем рейсы в Нью-Йорк. Это первый салон, который предоставляет пассажирам среднего класса отгороженные места. Заменяя 40 мест эконом-класса на 20 мест премиум-класса, авиакомпания экономит 40 % пространства салона.

По словам представителей Air France, авиакомпания вооружилась тремя средствами против экономического кризиса: самолетом А380, салоном "премиум-пассажир" и совместным предприятием с авиакомпанией "Дельта эйрлайнз" — партнером по альянсу "Скай тим". Источник из Air France сообщил, что для компании важнее ввести А380 в эксплуатацию, чем обеспечить их все салонами с 4-классной компоновкой.

источник: АРМС-ТАСС
03.11.09

БОМБАРДИЕР НАМЕРЕНА СОКРАТИТЬ ПРОИЗВОДСТВО САМОЛЕТОВ CRJ

Компания Bombardier (Канада) намерена сократить производство самолетов CRJ в четвертом квартале текущего финансового года, сообщает Air Transport Intelligence News.

Текущий финансовый год в Bombardier заканчивается 31 января 2010 г. В связи с отсутствием заказов на эти самолеты компания сделала заявление о сокращении производства еще в сентябре 2009 г. Одновремен-

но Bombardier заявляет о прогрессе в программе CSeries. Компания рассчитывает, что реализация этой программы обеспечит ежегодную прибыль от \$ 5 до \$ 8 млрд. Правда, произойти это может только после 2013 г., когда новая машина пойдет в эксплуатацию.

источник: AVIAPORT.RU
11.11.09

РАЗРАБОТЧИКИ АЛЬТЕРНАТИВНОГО ДВИГАТЕЛЯ ДЛЯ F-35 ОТЛОЖИЛИ ПОСТАВКИ НА ГОД

Консорциум компаний General Electric и Rolls-Royce отложил поставки альтернативного двигателя F136 для истребителя F-35 на год, сообщает Reuters со ссылкой на источник, близкий к компаниям. Отсрочка может сказаться на финансировании программы создания двигателя и поставить под угрозу ее реализацию. Ранее консорциум объявил, что недофинансирование проекта с 2007 года составило 176 миллионов долларов.

В октябре 2009 года консорциум GE — Rolls-Royce был вынужден остановить испытания F136 из-за того, что плохо закрученная гайка в конструкции прототипа повредила крыльчатку турбины. Как ожидается, испытания будут возобновлены в январе 2010 года. В пользу того, что поставки F136 будут отсрочены, говорит и тот факт, что двигатель в ходе испытаний отработал всего 52 часа из запланированных 350—400 часов.

Сейчас основным двигателем для F-35 считается F135, разрабатываемый компанией Pratt & Whitney. На первом этапе им будут оснащаться первые серийные самолеты F-35B с укороченным взлетом и вертикальной посадкой. Впрочем, эта программа также испытывает некоторые трудности. В частности, Pratt & Whitney уже потратила на создание F135 1,9 миллиарда долларов сверх отпущенного бюджета. Значитель-

ные траты в компании объясняют необходимостью внесения изменений в конструкцию двигателя, чтобы он мог быть установлен на F-35B.

Для F-35 разрабатываются два двигателя, поскольку считается, что конкуренция между производителями в долгосрочной перспективе поможет снизить стоимость производства F135 и F136. В частности, такой позиции придерживается Белый дом. В Пентагоне, напротив, уверены, что разработка F136 может привести к дополнительным затратам, что в конечном счете отразится на количестве истребителей, закупленных для Армии США.

Перспективный истребитель-бомбардировщик F-35 Lightning II позиционируется как альтернатива более дорогому самолету F-22 Raptor. Разработкой самолета занимается консорциум во главе с компанией Lockheed Martin. В нем также участвуют Northrop Grumman, Allison и British Aerospace. По некоторым оценкам, серийное производство F-35 начнется не раньше 2016 года. Всего будет разработано три модификации F-35: наземная, палубная и с укороченным взлетом и вертикальной посадкой — F-35A, F-35C и F-35B соответственно.

источник: LENTA.RU
11.11.09

АМЕРИКАНСКАЯ АТОМНАЯ ПОДЛОДКА ВСПЛЫЛА БЛИЗ СЕВЕРНОГО ПОЛЮСА, ПРОБИВ ТОЛЩУ ЛЬДА

Впервые близ Северного полюса всплыла, пробив толщу льда, новейшая ударная подводная лодка класса "Вирджиния" с атомной силовой установкой на борту. Согласно распространенному Тихоокеанским флотом США сообщению для прессы, произошло это в октябре во время перехода субмарины Texas из Гротона (штат Коннектикут) к месту постоянного базирования в Перл-Харборе (штат Гавайи).

ВМС не уточняют дату всплытия, равно как и то, добралась ли уже подлодка, отправившаяся в поход 16 сентября, до Гавайев. Однако подчеркивается, что Texas — первая субмарина класса "Вирджиния", проведшая "исторические учения" в Арктике, передает ИТАР-ТАСС.

"Не хватает слов, чтобы описать мои ощущения, — заявил командир "Техаса" Роберт Ронск. — Корабль продемонстрировал замечательные технические качества в холодных подледных условиях".

Пробив лед, субмарина больше 24 часов находилась на поверхности. Температура достигала минус 15 градусов по Цельсию. Самые отважные члены экипажа, тем не менее, провели мини-матч по американскому футболу.

Подлодка Texas вступила в строй в сентябре 2006 года. Она имеет водоизмещение 7,8 тыс. тонн и длину около 115 м. Экипаж состоит из 134 человек. Корабль может погружаться на глубину до 250 м. Развивает в подводном положении скорость, превышающую 25 узлов (46 км в час). Вооружен торпедами, а также крылатыми ракетами "Томагавк", способными нести ядерные боеголовки.

Всего Минобороны планирует обзавестись 30 такими субмаринами, которые призваны, как ранее заявлял Вашингтон, "сохранить превосходство США под водой в XXI веке". Пока что в строю находятся пять таких машин, еще пять — в процессе строительства. Они должны заменить подлодки класса "Лос-Анджелес", 22 из которых уже списаны. Согласно Пентагону, первой в мире совершила подледный трансполярный переход атомная подлодка "Наутилус". В точке географического Северного полюса она оказалась 3 августа 1958 года.

источник: NEWSru.com
17.11.09

СУПЕРБЕСПИЛОТНИК УЖЕ В НЕБЕ

Как сообщает пресс-служба Европейского аэрокосмического и оборонного концерна (EADS), 27 июля на территории Канады успешно завершились летные испытания самого крупногабаритного беспилотного летательного аппарата европейской разработки Barracuda. Он имеет размах крыльев 10,3 м, длину — около 8 м. Предполагается, что новый самолет будет иметь радиус действия 500 км и продолжительность полета 4–6 часов. Испытания включали серию из четырех полетов "в реалистичных условиях" и проводились на территории канадской провинции Ньюфаундленд и

Лабрадор. Демонстратор БПЛА Barracuda выполнял их полностью автономно. Программа полетов была изначально заложена в него, а операторы с наземной станции лишь наблюдали за безопасностью аппарата. Новый аппарат, как подчеркивает источник, обладает универсальным программным обеспечением и модульными свойствами.

источник: «Независимое военное обозрение»
31.07.09

РЫНОК МОДЕРНИЗАЦИИ ЛЕГКИХ САМОЛЕТОВ БУДЕТ РАЗВИВАТЬСЯ, ОТМЕЧАЕТ FORECAST INTERNATIONAL

Около 1,7 млрд долл. будет потрачено с 2009 по 2018 г. на модернизацию самолетов с неподвижным крылом весом менее 31,75 тонны (70 000 фунтов), полагают аналитики Forecast International.

"На рынке легких самолетов эмоции и личные предпочтения играют более важную роль, чем на других рынках, — отмечает аналитик Адам Фелд (Adam Feld), автор доклада "Переоборудование и модернизация рынка легких самолетов". — Оператор может выбрать тот или иной самолет согласно своим пристрастиям, новые самолеты часто оказываются предпочтительнее подержанных, даже если в результате их модернизации была закрыта брешь в летных характеристиках".

С появления на рынке нового поколения очень легких самолетов (средняя стоимость которых составляет примерно 1,5 млн долл.) переоснащение подержанных самолетов стало менее привлекательным, отмечает Forecast International. В то время как поставка широкозонной усиливающей системы WAAS остается еще приемлемой по цене, замена двигателя

может обернуться чуть ли не стоимостью нового самолета. Однако, по наблюдениям Forecast International, частные операторы больше заинтересованы увеличивать инвестиции за счет улучшения характеристик и меньше внимания уделять эффективности машины. Приоритетным в модернизации остается также и повышение комфорта пассажиров в салоне.

Военный сектор сегодня борется за привлечение финансирования на дорогостоящие программы по реинжинирингу всего парка самолетов. В то же время частным владельцам и корпорациям легче решать вопросы по замене одного или двух двигателей, отмечает Фелд. По оценкам Forecast International, рынок модернизации легких самолетов продолжит развитие на том же уровне в течение последующих 10 лет, хотя направление развития зависит от многих факторов, предсказать которые довольно сложно, говорят аналитики.

источник: сайт JETS.ru
11.11.09

LOCKHEED MARTIN ОСНАСТИТ F-35 ЛАЗЕРНЫМ ОРУЖИЕМ

Lockheed Martin представила демонстрационный лабораторный образец лазерной системы мощностью 34 кВт, который в настоящее время проходит испытания. Он был создан компанией в рамках программы HELLADS (High Energy Liquid Laser Area Defense System), итогом которой должна стать разработка жидкого высокоэнергетического лазерного оружия мощностью 150 кВт с массой, значительно меньшей по сравнению с другими системами подобного назначения. Вес в данном случае играет критическую роль, поскольку лазерную систему планируется ставить на тактические самолеты, а именно на

истребитель F-35. Одной из главных проблем является задача нейтрализации избыточной температуры, происходящей во время лазерного выстрела. Считается, что мощность 100 кВт является минимальной для такого оружия. Но для создания подобной энергии необходима выработка мощности в 1 МВт, для охлаждения которой требуется энергия в 900 кВт, уточняет "Военный паритет".

*источник: газета «Известия»
11.11.09*

LOCKHEED MARTIN ОБВИНИЛИ В СОЗДАНИИ "БРАКОВАННОГО" ИСТРЕБИТЕЛЯ F-22

Американская компания Lockheed Martin сознательно использовала бракованное радиопоглощающее покрытие для истребителей F-22 Raptor. Об этом, как сообщает AP, заявил в иске к компании бывший инженер Lockheed Martin Дэррол Олсен (Darrol Olsen). По данным Олсена, на самолеты F-22 нанеслось несколько лишних слоев покрытия, чтобы истребитель мог пройти все необходимые радиолокационные тесты.

Основной брак, по оценке бывшего инженера Lockheed Martin, заключается в том, что радиопоглощающее покрытие, применявшееся при создании F-22, могло стираться с фюзеляжа самолета под воздействием топлива, масла или воды. В общей сложности Lockheed Martin наносила на фюзеляж F-22 600 лишних фунтов (272 килограмма) покрытия.

Иск к Lockheed Martin Олсен подал в октябре 2007 года, однако на рассмотрение суда он был передан только в начале ноября 2009 года. По заявлению Lockheed Martin, данные Олсена не соответствуют действительности и компания намерена отстаивать свою позицию в суде. Олсен проработал в компании до 1999 года. Истребитель F-22 Raptor разрабатывался Lockheed Martin с 1983 года, а в серийное производство был запущен в 2001 году.

В своем иске Олсен потребовал от Lockheed Martin вернуть правительству 50 миллионов долларов за каждый из 183 уже собранных или законтрактован-

ных F-22, а также оплатить его судебные издержки. Таким образом, если исковое требование инженера будет удовлетворено, американской компании придется выплатить около 10 миллиардов долларов.

К 2009 году был выпущен 141 F-22 Raptor. Ранее планировалось, что к 2011 году будет произведено 188 самолетов, однако в текущем году Конгресс США убрал из военного бюджета на 2010 год расходы на закупки истребителя. Этот бюджет был утвержден президентом США Бараком Обамой в октябре 2009 года. F-22 пока является единственным в мире истребителем пятого поколения и самым дорогим военным самолетом. Стоимость F-22 Raptor составляет 140 миллионов долларов. Стоимость одного летного часа истребителя также является одной из самых высоких — около 45 тысяч долларов.

Американский истребитель способен развивать максимальную скорость до 2,4 тысячи километров в час, в то время как крейсерская скорость составляет 1,9 тысячи километров в час. Вооружение истребителя представляет одна 20-миллиметровая пушка, а также навесное оружие (ракеты "воздух — воздух" и "воздух — земля") или бомбы. Штатное вооружение истребителя размещается во внутренних отсеках для снижения "заметности" самолета.

*источник: LENTA.RU
12.11.09*

ИЗРАИЛЬ И БРАЗИЛИЯ ЗАКЛЮЧИЛИ КРУПНЕЙШИЙ В СВОЕЙ ИСТОРИИ ВОЕННЫЙ КОНТРАКТ

Израильская госкомпания Israel Aerospace Industries займется поставками беспилотных летающих аппаратов (БПЛА) Бразилии, сообщает израильское издание "Гаарец". Стоимость контракта составляет 350 миллионов долларов, что делает его крупнейшим, заключенным между двумя странами за всю историю. Как ожидается, контракт будет реализован в два этапа. На первом Бразилия получит три БПЛА вместе с необходимым оборудованием, включая системы управления и проверки, а также базовые станции. В ходе второго этапа израильская госкомпания передаст Бразилии еще 11 аппаратов. Точные модели заказанных Бразилией БПЛА не называются.

Три месяца назад Israel Aerospace Industries завершила испытания БПЛА IAI Heron, который будет поставлен бразильской полиции.

Как уточняет Globes Online, Бразилия намерена использовать беспилотники для контроля государственной границы. Кроме того, БПЛА будут применяться для обеспечения безопасности Кубка мира 2014-го и Олимпийских игр 2016 года. В общей сложности на обеспечение безопасности этих двух событий будет потрачено около 5 миллиардов долларов.

*источник: LENTA.RU
12.11.09*

ОБЗОР ПРЕССЫ

Главковерх встряхнул оборонный комплекс	43
Superjet должен обеспечить "взлет" российского авиапрома (The Financial Times, Великобритания)	45
Modernizatsya.ru: Национальная особенность	47
Крах на пике максимального успеха	48
"Суперджет" застыл без двигателя	51
Не отгружаем полгода	52
ОЭЗ в Ульяновске поспеет к Госсовету	53
Дефицит и демотивация	54
Новое в гражданском двигателестроении	55
Дерипаска уступит штурвал	58
Ан-148 влетел в Мьянму	58
Салдинский рашпиль	59
Почему Ил-76 проиграл "Боингу"	60
ОАК разбавили частниками	61
Тяжелая доля машиностроения	61
ВВС отказались от предложенных беспилотников	63
Россия теряет рынок истребителей	63
От оборонки ждут чудес	64
Уральский завод гражданской авиации разлетается	65
Спасут ли авиацию антикризисные ИТ-стратегии?	66
Судостроение: подъем из бездны	67
В поисках сложного человека	70

ОБЗОР ПРЕССЫ

за ноябрь 2009 г.
по материалам российских и зарубежных СМИ

ГЛАВКОВЕРХ ВСТРЯХНУЛ ОБОРОННЫЙ КОМПЛЕКС

Генералы от ОПК не услышали новых команд к действию.

26 октября президент России посетил в подмосковном Реутове Научно-производственное предприятие "НПО машиностроения". Оно широко известно своими стратегическими ракетами УР-100НУТТХ (стоят сейчас на боевом дежурстве в РВСН, но уже не выпускаются), комплексами ракетного оружия для ВМФ со сверхзвуковыми крылатыми ракетами надводного, подводного и наземного базирования (в том числе и подвижным береговым комплексом "Бастион"), созданием космических систем и аппаратов, а также тесным сотрудничеством с оборонно-промышленными компаниями Индии (с ними НПО создало совместное предприятие Brahmos по выпуску крылатых ракет для кораблей, подводных лодок и систем береговой обороны, собирается модернизировать эти КР и для многофункционального истребителя Су-30МКИ).

"НПО машиностроения" считается одним из передовых в своей отрасли. Его доходы за последнее время выросли почти в два раза и составляют сегодня 15,2 млрд рублей. Госзаказ занимает 78 % продукции, часть которой идет на экспорт. Всего ракетчики отправляют за рубеж до 40 % выпущенной ими боевой техники. Хотя и их не обошли те проблемы, что присущи всей отечественной оборонке.

ПРЕЗИДЕНТ НЕДОВОЛЕН

Дмитрий Медведев совершил ознакомительную экскурсию по цехам НПО.

Он познакомился с образцами вооружений, которые здесь выпускаются, а затем провел совещание по развитию оборонно-промышленного комплекса стра-

ны, где высказал ряд острых критических замечаний в адрес его руководителей.

Президент заявил, что задачи технического перевооружения армии и флота требуют более высокой отдачи от отечественного ОПК. "Через два месяца должны завершиться мероприятия по структурному обновлению Вооруженных сил, следующая наша задача более сложная — техническое перевооружение армии и флота, и в этой связи отдача от оборонно-промышленного комплекса должна быть более высокой", — сказал российский Верховный главнокомандующий. Он отметил, что от качества вооружения, от качества оборонной промышленности зависит жизнь российских солдат и офицеров. "Особенно в условиях конфликтов, которые, к сожалению, могут возникнуть даже в ситуациях, в которых мы их не прогнозируем. И если по характеристикам вооружений нас будут превосходить, то здесь нам не поможет никакая стратегия, никакие тактические изыскания", — подчеркнул главковерх.

Медведев сказал, что уже к 2012 году необходимо "сделать очень серьезный задел" в перевооружении российской армии и флота. Он напомнил, что "все последние годы в модернизацию и развитие оборонно-промышленного комплекса вкладываются большие средства". "Результаты же пока, на мой взгляд, невысокие, — отметил президент. — К сожалению, продолжается политика "латания дыр", цели опережающего технологического перевооружения отрасли не достигнуты, об этом нужно сказать прямо". Он подчеркнул, что все это прямо сказывается на качестве техники, которая поставляется и в российские Вооруженные силы, и на экспорт. А от качества продукции российской оборонки зависит конкурентоспособность РФ на мировом рынке вооружений. "Мы ни в коем случае не должны допустить сдачи позиций, с

таким трудом завоеванных, — заявил глава государства. — Это будет создавать ущерб репутации российского оружия, стало быть, репутации всей нашей страны. А у нас в этом смысле пока все неплохо, наше оружие во всем мире воспринимается как эффективное и исключительно надежное".

Одним из путей решения этой проблемы может стать принятие соответствующей федеральной целевой программы, считает Медведев. По его словам, важнейшей мерой явилось бы снижение себестоимости выпускаемой продукции. "Руководителям ведомств и предприятий необходимо принять меры по снижению себестоимости выпускаемой продукции. Это уже вопрос выживания", — отметил глава государства. Цены на вооружение и технику должны давать возможность Вооруженным силам осуществлять серийные, а не разовые закупки. "Они также должны быть привлекательными и для наших иностранных партнеров, это важнейшее условие. По многим позициям привлекательность наших вооружений исчезает, затраты таковы, что смысла покупать их все меньше", — сказал Дмитрий Медведев.

Необходимо искать возможности снижения себестоимости российской продукции, убежден президент. "Мы не сможем объяснить это ни внутри страны, ни за границей, что у нас предприятия занимают по 150—200 га и что нам все это нужно содержать, поэтому у нас такие издержки", — заявил он. По его словам, это один из важнейших элементов конкурентоспособности российской оборонной промышленности. Дмитрий Медведев напомнил, что в рамках гособоронзаказа выделяются немалые финансовые средства для производства новейшего вооружения. "Во всяком случае, они существенно лучше, чем это было в 1990-е годы", — сказал он и подчеркнул, что приоритет необходимо отдавать действительно перспективным образцам, "а не тратить деньги на то, что непонятно, будет ли использоваться или нет, или просто цепляться за старое".

"Самое неприятное, когда деньги тратятся на модернизацию" того, что уже морально устарело или устаревает в ближайшие несколько лет. Это мы себя сами успокаиваем", — сказал президент России. Он отметил, что сами научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы длятся подчас не годы, а десятилетия. "Даже при понимании того, что это очень сложные изыскания, это все равно недопустимо", — подчеркнул он. Такое положение, заметил Медведев, "по вполне понятным причинам устраивает и заказчиков, которые ежегодно переносят сроки выполнения работ, и самих разработчиков, которые вполне довольны таким "куском хлеба".

ДЕЛА ЕЩЕ ХУЖЕ, ЧЕМ ЕСТЬ НА САМОМ ДЕЛЕ

Дмитрию Медведеву невозможно возразить. Ни по существу его заявлений, ни по их форме. Единственное, что можно добавить, так только то, что дела в оборонке обстоят еще хуже, чем это прозвучало в словах главы государства. И этого тоже никто не скрывает. Министр промышленности и торговли России Виктор Христенко, выступая на том же совещании, говорил о том, что "состояние дел с качеством продукции вооружений, военной и специальной техники, поставляемой для обеспечения страны и на экспорт,

вызывает обоснованную обеспокоенность и заказчиков в рамках оборонзаказа, и иностранных потребителей". По его словам, международно признанные сертификаты менеджмента качества есть пока только у 10 % предприятий нашего ОПК. "Мы имеем значительное количество рекламаций и по гособоронзаказу, и даже определенный рост этих рекламаций по линии военно-технического сотрудничества", — заявил чиновник.

Причины такого состояния ОПК хорошо известны. Это разрушительное старение производственных фондов, предпенсионный и пенсионный возраст ведущих специалистов — инженеров, техников, конструкторов, низкие оклады и запущенность социального сектора предприятий, что не позволяет привлечь на них молодые и перспективные кадры, непонятная налоговая политика, мешающая развитию оборонки, бюрократические препоны на пути внедрения новаций, другие застарелые "болезни", которые, прав Христенко, копились десятилетиями.

"В сегодняшних условиях снижения прибыльности и существенного ограничения доступности заемных средств этого недостаточно для кардинальной замены изношенных фондов", — говорит министр промышленности и торговли. И добавляет, что в общем объеме бюджетное финансирование в организациях ОПК составляет сегодня порядка 28 %, а остальное — должны быть собственные и заемные средства. Но где их взять, если банки дают займы под грабительские проценты?

"Ключевым вопросом обеспечения соответствия качества современному уровню развития является техническое перевооружение предприятий на новой технологической основе", — считает Христенко. По его словам, износ фондов и технологий подчас создает просто реальную угрозу функционированию предприятий и "угрозу безопасности". А заместитель министра обороны по вооружению генерал армии Владимир Поповкин дополняет: "Учитывая состояние предприятий, проблемы кадрового, производственного, технологического и финансового характера, без кардинальной модернизации ОПК и придания ему инновационного развития переоснащение Вооруженных сил на современные вооружения в установленные сроки становится проблематичным". "Необходимо, чтобы с изменением облика Вооруженных сил и в ОПК происходило смещение на разработку приоритетных, современных образцов вооружений и военной техники, необходимых армии", — сказал заместитель министра обороны. По словам Поповкина, темпы закупок новых образцов вооружений "не позволяют в полной мере компенсировать убыль существующего парка вооружений по техническому состоянию".

Правда, Владимир Поповкин считает, что "в последние два года удалось переломить ситуацию, перейдя от ремонта и модернизации старой техники к закупкам новой". К примеру, расходы на ремонт удалось сократить до 16 %, что на 20 % меньше запланированных объемов. "С учетом оптимизации, — говорит генерал, — в этом году мы поставим (в войска. — В. Л.) 9 ракет стратегического назначения, 6 космических аппаратов, 43 боевых самолета, 41 боевой вертолет, сторожевой корабль, 3 пусковые установки ракетного комплекса "Искандер" и 13 ракет для него". А "за счет дополнительной оптимизации номенклату-

ры на 2010 год удалось запланировать постановку на боевое дежурство подвижного ракетного комплекса, запуск 11 космических аппаратов, удалось более чем в два раза увеличить закупки комплектов наземной аппаратуры пользователей системы ГЛОНАСС, запланировать закупку 17 боевых самолетов и 48 вертолетов, завершить строительство двух подводных лодок, развернуть строительство 5 кораблей", — рассказал Владимир Поповкин. Вот так — все плохо, но свет в конце туннеля все-таки просматривается. Чем нас радуют чиновники, так это оптимистичными обещаниями. Хотя и с оговорками.

КАК УВИДЕТЬ ЭТОТ СВЕТ

Интересно, что все те заявления, которые прозвучали на совещании по проблемам ОПК с участием президента России, делаются на каждом аналогичном мероприятии. Но воз и ныне там. Почему? Не только потому, что проблемы, копившиеся десятилетиями, как сказал Виктор Христенко, в одночасье не исправишь. Но и потому, что за всеми правильными лозунгами, которые произносились с высоких трибун, не следовало реальных шагов, отсутствовал государственный контроль за выполнением принятых решений. А если по большому счету — не было политической воли в воплощении намеченных планов в жизнь и решении проблем оборонки. Кстати, до сих пор действует Федеральная целевая программа по обновлению технологического парка предприятий ОПК, но почему от нее нет фактической отдачи, ответа нет. Как нет его и на другие вопросы.

Дмитрий Медведев сказал в Реутове, что спрос за конечный результат выполнения оборонных заказов должен быть "самым строгим", но достаточно посмотреть на президиумы различных высоких собраний, посвященных проблемам "оборонки", и что можно увидеть? Там те же самые лица, что были и год, и пять, и десять лет назад. Никто ни с кого не спросил за срыв прошлых гособоронзаказов, никто ни на одном высоком чиновничьем уровне за это не поплатился должностью, персональным автомобилем с мигалкой, министерским окладом, государственной дачей и

прочими жизненными благами. Бюрократическая номенклатура в ОПК остается непотопляемой. Можно пересечь из одного мягкого кресла в другое, но опять же не нести никакой — ни моральной, ни политической, ни административной — ответственности за проваленный участок работы. И продолжать обаятельно улыбаться. Когда компетентность и профессионализм подменяются личной преданностью тому или иному лицу, членством в одной команде, решения важнейших государственных проблем ждать не приходится.

Ни выхода в море атомного подводного крейсера с новой стратегической ракетой на борту. Ни безусловно и эффективно действующую ГЛОНАСС. Ни крайне необходимых войскам систем обеспечения боя, в том числе и автоматической системы управления подразделениями в тактическом звене. Ни обеспечения каждого военнослужащего, даже рядового, персональной радиостанцией. Не говоря уж о широко разрекламированном на самых высоких уровнях окончательном решении вопроса с постоянным жильем для увольняемых в запас офицеров и членов их семей к концу 2010 года. В связи с приданием нового облика Вооруженным силам.

О структурном изменении армии нам доложат 1 декабря. А новые образцы вооружения и военной техники, системы обеспечения боя мы будем видеть в единичных экземплярах только по телевизору или на закрытых показах. Тогда, когда их в очередной раз будут демонстрировать нашему президенту. А беспилотники станем покупать в Израиле, снайперские винтовки — в Австрии и Финляндии, тепловизоры — во Франции, там же — вертолетоносцы, комплекты личной экипировки солдата, в Китае и Южной Корее — чипы для навигаторов... Оправдывать несостоятельность родного ОПК современной практикой международного разделения труда. А что остается делать? Страну защищать как-то надо.

Виктор ЛИТОВКИН

источник:
газета «Независимое военное обозрение»
20.11.09

SUPERJET ДОЛЖЕН ОБЕСПЕЧИТЬ "ВЗЛЕТ" РОССИЙСКОГО АВИАПРОМА (THE FINANCIAL TIMES, ВЕЛИКОБРИТАНИЯ)

Когда президент Боливии Эво Моралес решил в этом году приобрести новый президентский самолет, он выбрал российский Ан-148.

Этот контракт стоимостью 20 миллионов долларов, подписанный в "пакете" с соглашением о создании Россией на боливийской авиабазе сервис-центра для обслуживания своих гражданских самолетов, эксплуатируемых в Латинской Америке, имеет важное символическое значение для Москвы, стремящейся вдохнуть новую жизнь в коммерческую авиакосмическую отрасль страны.

"У правительства большие планы по развитию гражданской авиации, — рассказывает Андрей Липовецкий, глава пресс-службы "Ильюшин Финанс Ко", крупнейшей в России лизинговой авиакомпания. — И вот мы видим первые позитивные результаты".

Двадцать лет назад на долю российской авиационной промышленности приходилось 25 % гражданских самолетов, строящихся по всему миру, и 40 % военных. Однако после распада СССР государство перестало финансировать авиакосмическую отрасль и она пришла в упадок. К 2000 г., когда президентом стал Владимир Путин, в России строилось всего 4 гражданских самолета в год — Airbus и Boeing выпу-

скают столько же за неделю. Сегодня, однако, авиационная промышленность возрождается: часть громадных нефтяных доходов страны вкладывают в авиакосмическую отрасль. Ан-148, региональный пассажирский лайнер, способный садиться на неподготовленную полосу, — развитие достижений еще советских конструкторов, отчасти с помощью западных технологий.

А в будущем году начнется коммерческая эксплуатация Superjet 100 — первого пассажирского самолета, от начала до конца созданного уже в постсоветской России; он должен вывести гражданскую авиацию страны на новые рубежи. Укрепление авиакосмической промышленности служит сразу двум целям Кремля: усилению влияния России на международной арене и диверсификации экономики в сторону высокотехнологичных отраслей для преодоления нефтяной зависимости. "Без авиации у российской экономики нет будущего. Да и обороноспособность невозможно обеспечить без современных комплексов", — заметил Путин (теперь он занимает пост премьера) во время посещения авиасалона под Москвой в августе нынешнего года.

Проведя радикальную реорганизацию отрасли, Кремль в 2007 г. сконцентрировал ведущие авиационные предприятия России в рамках Объединенной авиационной корпорации (ОАК), создав "флагмана национальной индустрии". За последние пять лет государственное финансирование авиакосмической отрасли выросло в 20 раз, достигнув в этом году, несмотря на экономический кризис, рекордных 80 миллиардов рублей (2,8 миллиардов долларов). Цель ОАК состоит в том, чтобы к 2025 г. увеличить производство гражданских самолетов до 2600 штук в год и занять до 10 % мирового рынка машин, рассчитанных на пять и более пассажиров. Она планирует также к 2015 г. стать крупнейшим поставщиком самолетов для отечественных авиакомпаний, переломив нынешнюю ситуацию, когда авиаперевозчики приобретают в основном зарубежные лайнеры.

По мнению западных экспертов, пока ОАК остается в руках государства, ее шансы на мировом рынке весьма сомнительны. Создание корпорации было "большим шагом назад", полагает Ричард Абулафия (Richard Abouafia), эксперт консалтинговой фирмы Teal Group, специализирующейся на проблемах авиакосмической отрасли: "Если Россия не проведет приватизацию авиационной промышленности, она не обретет конкурентоспособности на международных рынках".

Один из возможных способов, позволяющих ОАК добиться успеха, — объединение усилий с какой-либо зарубежной авиакосмической компанией. Однако такой шаг вполне может встретить политическое противодействие на Западе, как это случилось в 2006 г., когда российский банк ВТБ приобрел 5 % акций европейского авиахолдинга EADS.

Проект Superjet 100, в финансировании которого участвовали правительство Франции и Европейский банк реконструкции и развития, помог "сломать барьеры" между российским и западным авиационным секторами. "Сухой" — крупнейшая в России фирма, специализирующаяся на военных самолетах, при разработке Superjet сотрудничала с Boeing — своим соперником во времена холодной войны. В создании двигателей для самолета участвовала Snecma, авионику поставила Thales, а тормозную систему сконструировала Goodrich. Дальность полета Superjet 100 — 2950

километров; он может брать на борт от 75 до 100 пассажиров. По словам представителей "Сухого", этот лайнер эффективнее и, при цене одного самолета 28 миллионов долларов, дешевле региональных самолетов, выпускаемых лидерами ближнемагистрального авиационного строительства — бразильской компанией Embraer и канадской Bombardier. Виктор Субботин, глава фирмы "Гражданские самолеты Сухого", называет Superjet 100 "идеальным лайнером на сто мест".

В ближайшие 15 лет "Сухой" планирует построить 800 Superjet 100, из них более половины — на экспорт. Несколько европейских авиаперевозчиков уже разместили на него заказы — в том числе испанская Gadir European Airlines, армянская Armavia и венгерская национальная авиакомпания Malev, которую в этом году спас от банкротства российский государственный Внешторгбанк. В прошлом году итальянская фирма Alenia Aeronautica — филиал Finmeccanica — приобрела за 250 миллионов долларов 25 % акций "Гражданских самолетов Сухого" и создала с российской компанией совместное предприятие по маркетингу и обслуживанию Superjet 100 на зарубежных рынках.

Тем не менее даже с помощью опытной европейской маркетинговой команды "Сухому" будет трудно наладить масштабный экспорт самолета, полагает Абулафия: "С одной стороны, Superjet, похоже, достойный самолет. С другой стороны, мировой рынок региональных лайнеров переполнен". Так или иначе, у Superjet 100 есть гарантированный рынок сбыта в самой России: из-за огромной территории страны авиация — идеальное транспортное средство для пассажиров, которым небезразлично время, проведенное в пути. "Аэрофлот" — флагман пассажирских авиаперевозок в стране — уже заказал 30 лайнеров "Сухого"; он планирует использовать их для полетов в Сочи: в этом черноморском курортном городе пройдет зимняя Олимпиада-2014. Государственный газовый монополист "Газпром" также намерен приобрести эти самолеты.

Однако новый лайнер "родился" в трудное время для мировой отрасли авиаперевозок. "Аэрофлот", чей парк в последние годы пополняется в основном за счет импортных самолетов, попросил Airbus отсрочить поставку четырех заказанных лайнеров стоимостью 450 миллионов долларов: в этом году его доходы от продажи авиабилетов резко сократились. "Аэрофлот" надеялся, что мировой финансовый кризис позволит ему приобрести ряд отечественных авиакомпаний, вынужденных продавать свои акции, чтобы расплатиться с долгами. Но Кремль решил передать оказавшихся в трудном положении региональных авиаперевозчиков под эгиду "РусАвиа", вновь созданного авиационного филиала государственного промышленного холдинга "Ростехнологии". В прошлом месяце руководство "Аэрофлота" объявило о сокращении 2000 сотрудников — 13 % от общей численности персонала компании. Сокращение прибыли на 88 % в 2008 г. компания связывает с дороговизной топлива и убыточностью своего филиала, специализировавшегося на грузоперевозках (в нынешнем году его постигло банкротство).

источник: радиостанция «Голос России»
17.11.09

MODERNIZATSYA.RU: НАЦИОНАЛЬНАЯ ОСОБЕННОСТЬ

В каждой стране модернизация экономики шла своим особым путем, но — как мы писали, в том числе и в этой рубрике, — в большинстве случаев имела общие черты.

Одной из них становилось приоритетное развитие ряда ведущих отраслей, в том числе и осуществлявшееся через крупные проекты и не вполне в конкурентной среде. Так, в Японии в 1960–1975 гг. объем продукции автомобилестроения — поддерживавшейся государством отрасли — вырос в 7,9 раза при росте ВВП в 2,4 раза; в Южной Корее в 1975–1995 гг. рост тоннажа спускаемых на воду судов составил 11,2 раза при росте ВВП в 3,1 раза; в Китае в 1997–2008 гг. выпуск автомобилей увеличился в 9,1 раза при росте ВВП в 2,2 раза. Россия на этом фоне выглядит уникально: здесь модернизация движется не государством, а частным сектором, не прорывными отраслями, а теми, в которые власти имеют наименьшие возможности вмешаться. Исключением можно (с некоторой натяжкой) считать металлургию, но и она выглядит вполне конкурентной отраслью — хотя и конкурирует не на внутреннем рынке.

В наиболее критичных для модернизации сферах дело обстоит катастрофическим образом. Несколько лет назад российские власти правильно определили некоторые ключевые направления возможного прорыва — оборонную промышленность, авиа-, авто- и судостроение, но продемонстрировали полную неспособность поставить эти отрасли на модернизационные рельсы. В недавнем послании президент Дмитрий Медведев справедливо отметил, что "нужно провести независимый аудит корпораций, а также крупных компаний с госучастием" — и прежде всего, добавим мы, объединенных авиа- и судостроительной корпораций, того же АвтоВАЗа и др. Государство в этих отраслях может лишь объединять неэффективные активы и наращивать издержки без какого-либо эффекта для производства. Так, например, Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК), созданная в 2006 г., обязалась в 2008–2012 гг. выпустить 431 гражданский самолет: 15 Ил-96, 84 Ту-204/214, 236 Sukhoi SuperJet и 96 Ан-148. В 2008 г. было выпущено 10 машин, в текущем году — восемь. В лучшем случае итоги 2008–2012 гг. составят около 80 самолетов. В то же время компания провела три допэмиссии акций, а ее долг вырос с 22 млрд до 126 млрд руб. При этом, по отчетности за 2008 г., 18 входящих в ОАК компаний были в совокупности убыточными, а управленческие расходы корпорации... в 2,2 раза превысили ее валовую прибыль.

Объединенная судостроительная корпорация, созданная в 2007 г., сменила за два года трех генеральных директоров, провела четыре докапитализации, нарастила долг почти в пять раз и получила в 2008 г. операционные убытки. Заметим: за последние 15 лет количество военных кораблей, способных принимать участие в боевых операциях, сократилось в России с 210 до 28 штук, или на 86,7%. Про "Ростехнологии" с их АвтоВАЗом и множасьими отказами зарубежных

партнеров покупать российскую военную технику даже не хочется и вспоминать.

Зато модернизация российской экономики продолжается за счет усилий частных компаний — и, как правило, в "нестратегических" отраслях. Развиваются сотовая связь и услуги по подключению к Интернету (сегодня на 1000 россиян приходится 1350 мобильных телефонов, причем тарифы на услуги связи — одни из самых низких в Европе; темпы прироста пользователей Интернета достигают 18–20% ежегодно), развивается производство продуктов питания и розничная торговля, растет рынок финансовых услуг, до последнего времени активно модернизировалась строительная отрасль и т. д.

Все это указывает на особенность российской модернизации и ее исполнителей. С одной стороны, крупные государственные программы развития не работают и не заработают, пока ими будут руководить бюрократы путинского призыва, считающие основными задачами надувание щек, распил бюджета и сохранение неприкосновенным того хлама, который принято называть основными фондами. С другой стороны, отрасли, которые сегодня движут российскую модернизацию, принципиально не способны сократить разрыв между Россией и передовыми странами, так как развиваются на основе не только иностранных технологий, но и импортируемого оборудования (к тому же постоянно находятся под давлением отечественного чиновничества). Выход из такой ситуации может быть только один: решительно порвать не с идеологией "государственно направляемой" модернизации, а со всеми, кто столь успешно проводил ее на протяжении последних 10 лет. Оценить реальную ситуацию в отраслях, откуда сейчас слышится лишь лепет о "разработке перспективных стратегий" и "подготовке к производству опытных образцов". Немедленно начать привлечение в стратегические сферы иностранного капитала и менеджмента.

Государство не должно пускать российскую модернизацию на самотек. Но руководить ею так, как это делалось в последние годы, — это напрямую убивать всякие надежды на будущее.

Владислав ИНОЗЕМЦЕВ

*источник: газета «Ведомости»
16.11.09*



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

КРАХ НА ПИКЕ МАКСИМАЛЬНОГО УСПЕХА

Бразильский урок для отечественного оборонно-промышленного комплекса.

Сегодня популярным является отнесение России к так называемой "группе БРИК" — по первым буквам названий Бразилии, России, Индии и Китая, именуемых "развивающимися рынками". Считается, что эти крупные страны объединяет схожесть типологии нынешнего развития, основанного на экономическом росте и всесторонней модернизации с "догоняющим" трендом по отношению к развитым странам Запада. При этом очевидно, что объединение столь разных государств по формальным критериям само по себе достаточно условно, что и показали события глобального экономического кризиса, обнажившего несхожесть экономических структур стран, записываемых в БРИК.

СТРЕМИТЕЛЬНЫЙ ВЗЛЕТ...

Особенностью России по отношению к другим странам БРИК следует считать наличие у нее мощного военно-промышленного потенциала, унаследованного от СССР и не позволяющего в индустриальных и урбанизационных аспектах считать Россию "развивающейся страной". По указанным аспектам Россия приближена к самым передовым странам. Данное обстоятельство позволяет России осуществлять успешный экспорт высокотехнологичной продукции оборонно-промышленного комплекса и передовых военных технологий в три другие страны БРИК, способствуя тем самым их военной и промышленной модернизации.

И если Индия и Китай сейчас воспринимаются как пример достаточно успешного военно-промышленного прогресса, то в отношении Бразилии это сказать пока что затруднительно. Бразилия сейчас не воспринимается как значимый игрок на мировом рынке вооружений, и многие уже забыли, что всего два десятилетия назад дело обстояло противоположным образом.

А ведь пример Бразилии представляется очень интересным и поучительным для России в свете ситуации, складывающейся в отечественной оборонной индустрии. К концу восьмидесятых годов казалось, что Бразилия успешно прошла этап формирования собственного достаточно современного военно-промышленного комплекса, превратилась в крупного экспортера вооружений и успешно продвигается вперед в развитии военных технологий. Однако все это изменилось в течение всего нескольких лет на рубеже девяностых, когда Бразилия неожиданно фактически растеряла свой оборонно-промышленный комплекс (ОПК) и скатилась на роль импортера списываемых поддержанных вооружений из излишков развитых государств. На механизм этого развала стоит взглянуть внимательнее.

Бразильская оборонная индустрия начала интенсивное развитие в шестидесятые годы как часть осуществлявшейся в то время быстрой индустриализации страны. При этом выдающуюся роль в становлении бразильского ОПК сыграло государство, а точнее правивший с 1964 года военный авторитарный режим, ставивший амбициозную цель превращения Бразилии в великую державу. Именно в тесной связи с военными и военным правительством тогда и возникли три крупнейшие бразильские оборонные компании — Embraer, ENGESA и Avibras.

Авиастроительная компания Embraer была создана в 1969 году на базе Технического центра ВВС Бразилии с доминирующим государственным участием (51 %) специально для осуществления программы производства двух типов самолетов для бразильских ВВС — разработанного в Техническом центре легкого транспортного самолета EMB-110 Bandeirante и лицензионного итальянского реактивного учебно-боевого самолета Aermacchi MB-326. Государство, помимо осуществления НИОКР, внесло начальный капитал и сразу заказало 80 самолетов EMB-110 и 112 — EMB-326, а также обязало бразильские региональные авиакомпании покупать самолеты EMB-110. Затем Embraer были переданы все авиационные проекты, находившиеся в то время в разработке в стране, включая сельскохозяйственный самолет Ipanema. Все это обеспечило компании мощный начальный старт, позволив ей затем выйти с оказавшимся удачным Bandeirante и на мировой рынок.

В семидесятые годы Embraer разработала такие успешные турбовинтовые машины, как учебно-тренировочный самолет EMB-312 Tucano, легкий транспортный самолет EMB-121 Xingu и региональный пассажирский самолет EMB-120 Brasília. Они создавались при государственном финансировании, а ВВС Бразилии приобрели 148 самолетов Tucano. Все эти машины широко реализовывались на внешнем рынке, обеспечив Embraer репутацию авиастроителя мирового уровня. Tucano стал настоящим экспортным хитом, будучи закуплен 15 странами, включая ВВС Великобритании и Франции. Сами бразильцы замахивались уже на большее — в восьмидесятые годы Embraer совместно с итальянскими компаниями Alenia и Aermacchi разработала и запустила в производство для ВВС обеих стран истребитель-штурмовик AMX и задумывалась уже о разработке собственного реактивного истребителя четвертого поколения.

Другой быстро растущей бразильской оборонной компанией стала основанная в 1961 году частная компания Avibras, получившая благодаря личным связям в военном ведомстве заказы на производство авиационных боеприпасов и электроники, а затем начавшая специализироваться на производстве авиационных и наземных неуправляемых ракет. Военный режим финансировал разработку Avibras геофизических, а затем и военных дальнобойных ракет, ракет-

носителей, а наибольшим успехом компании стало создание модульной универсальной реактивной системы залпового огня ASTROS, позволяющей применять ракеты различных калибров и дальностей. Закупки ASTROS начал ряд стран Ближнего Востока, прежде всего воевавший с 1980 года с Ираном Ирак. Продажи Avibras начали лавинообразно расти, увеличившись с 1980 по 1987 год с 50 млн до 322 млн долл.

Наконец, визитной карточкой бразильского ОПК стали тогда колесные бронированные машины компании ENGESA — EE-3 Jaraguá, EE-9 Cascavel и EE-11 Uruti, экспортированные в количестве примерно 3000 единиц почти в 40 стран. Сама компания возникла в 1963 году как частная автотракторная фирма, сумев опять-таки благодаря личным связям своего менеджмента с военными кругами получить сперва подряды на ремонт армейской автотехники, а затем и контракты на разработку и поставку грузовиков и джипов собственной конструкции. С 1969 года компания по заказу военных взялась за разработку бронемашин и к восьмидесятым годам стала крупнейшим в мире за пределами СССР производителем колесной бронетехники. Апофеозом работ ENGESA стала разработка в восьмидесятые годы основного танка третьего поколения EE-T1 Ozorio, предполагавшегося к поставке как бразильской армии, так и на экспорт, в страны Ближнего Востока. При этом часть НИОКР по танку оплатила Саудовская Аравия, проявившая непосредственный интерес к его приобретению.

...И СТОЛЬ ЖЕ СТРЕМИТЕЛЬНОЕ ПАДЕНИЕ

Всего к восьмидесятым годам в бразильской оборонной индустрии было задействовано до 350 частных компаний, государственное объединение Imbel (вело выпуск стрелкового оружия и боеприпасов), целая сеть военных исследовательских центров и НИИ. В Бразилии велась разработка собственных управляемых ракет практически всех классов, различных электронных систем. Бразильское судостроение, пережившее бум в постройке коммерческих судов, осваивало по западногерманским лицензиям строительство подводных лодок и фрегатов. Осуществлялись и еще более амбициозные проекты — разработка атомной подводной лодки, баллистических ракет и космических ракет-носителей, а также законспирированная программа создания ядерного оружия.

Хотя вооруженные силы Бразилии в рассматриваемый период достаточно активно стимулировали развитие национальной промышленности с помощью госзаказа, Бразилия оставалась бедной страной, а узость внутреннего оборонного рынка и недостаточная платежеспособность "внутреннего" заказчика вели к неизбежной ориентации военной промышленности в первую очередь на экспорт. Так, у Avibras доля экспортных продаж составляла 95 %, у ENGESA в восьмидесятые годы — 90 %. И на мировом рынке были достигнуты значительные успехи — в первую очередь с экспортом самолетов Tucano и бронемашин EE-9 и EE-11. Крупнейшими заказчиками стали страны Ближнего Востока — Ливия, Египет, Ирак, Саудовская Аравия.

А подлинной "манной небесной" для бразильской оборонки стала ирано-иракская война 1980—1988 годов. С ее началом Бразилия превратилась в одного

из крупнейших поставщиков вооружения обоим воюющим странам — и Ираку, и Ирану. К середине восьмидесятых годов благодаря этому бразильский оборонный экспорт приблизился к уровню 1 млрд долл. в год, а Бразилия вошла в семерку мировых экспортеров вооружений, соперничая по объемам поставок с Израилем. Оценочно до 40 % всего бразильского оружейного экспорта восьмидесятых годов шло в Ирак. И на пике максимального успеха последовал крах.

Практически одновременно наложились друг на друга прекращение ирано-иракской войны, конец военного режима и экономический кризис в Бразилии рубежа восьмидесятых и девяностых годов. Объем заказов с Ближнего Востока уже в 1989 году резко сократился, а в 1990-м главный заказчик — Ирак — вторгся в Кувейт и подвергся международным санкциям. При этом значительная часть поставленного Ираку бразильского вооружения так и осталась неоплаченной.

В 1992 году международным санкциям по "делу Локерби" подвергся другой ключевой партнер — Ливия. Саудовская Аравия после войны в Заливе 1991 года отказалась покупать танки EE-T1, предпочтя в благодарность за американскую поддержку купить "Абрамсы". Один из ключевых проектов бразильского ОПК рухнул, утянув на дно фирму ENGESA, вложившую в разработку EE-T1 все свои средства.

Уже в 1989 году объем бразильского военного экспорта обвалился до 100 млн долл. с 800 млн в предшествующем году. Падение продолжалось и далее, и к концу девяностых Бразилия экспортировала оборонной продукции на смешную сумму около 50 млн долл. в год. В 1989—1990 годах произошло стремительное сокращение численности занятых на "китах" бразильского ОПК — на Avibras с 6000 до 900 человек, на ENGESA — с 5000 до 1200, на Embraer — с 12 600 до 6000. Это, впрочем, их не спасло, и в 1991—1993 годах все три компании официально обанкротились. Госзаказ с падением военного режима резко сократился, а практически все бразильские высокотехнологичные НИОКР (в первую очередь ракетные) были прекращены либо заморожены ввиду отсутствия финансирования.

Embraer позднее смогла возродиться, подвергшись приватизации и получив команду новых менеджеров из частного сектора, сделавших ставку на развитие прежде всего коммерческого самолетостроения. Сегодня Embraer известна как один из ведущих в мире производителей региональных реактивных лайнеров и "бизнес-джетов", а военные программы (в первую очередь выпуск обновленного турбовинтового учебно-боевого самолета EMB-314 Super Tucano) занимают в ее деятельности периферийное место.

К Embraer отошла и основная часть подвергшихся конверсии производственных площадок ликвидированной ENGESA. Avibras же влачит жалкое существование в роли небольшой фирмочки, хотя и продолжает изредка получать заказы на небольшие партии ракетных систем ASTROS.

Бразильские же вооруженные силы полностью перешли на импорт подержанного вооружения. Вместо современных национальных танков EE-T1 они по дешевке приобретают старые немецкие танки Leopard 1, снятые с вооружения в Бельгии и ФРГ, вместо новых боевых кораблей покупают списанные фрегаты и

десантные корабли в Великобритании, вместо новых истребителей — подержанные устаревшие MiG-2000С из наличия ВВС Франции. Сегодня Бразилия выступает практически как чистый импортер оружия и военных технологий. Более того, даже основная часть НИОКР для предполагаемого национального производства осуществляется за границей. Так, разработку нового колесного бронетранспортера VBTP-MR (Urutu 3) для Бразилии, страны, еще 20 лет назад бывшей крупнейшим производителем колесной бронетехники, ныне ведет итальянская группа IVECO, а сборку их планируется осуществлять на бразильском заводе концерна FIAT. В целом можно говорить о почти полной утрате Бразилией своего места в международном "военно-промышленном разделении труда".

ПРИЧИНЫ И ВЫВОДЫ

Оценивая опыт "бразильского краха" начала девяностых, можно четко выделить главную его причину — чрезмерную зависимость бразильского ОПК от экспорта, причем от экспорта в основном в узкий круг стран. Именно считавшиеся главным достижением бразильской оборонки экспортные успехи и стали ее "ахиллесовой пятой". Несмотря на отдельные прорывы на рынках развитых стран (например, продажи самолетов Tuscato Великобритании и Франции), основная часть бразильского экспорта вооружений на пике восьмидесятых годов шла в несколько стран Ближнего Востока, и прежде всего в сцепившиеся друг с другом Ирак и Иран. Военная конъюнктура создавала к тому же ненормальный спрос, заставляя заказчиков во многих случаях игнорировать вопросы качества и т. д. Как только ирано-иракская война закончилась, а такие ключевые заказчики, как Ирак и Ливия, подверглись к тому же международному эмбарго, бразильский ОПК практически полностью лишился заказов. Собственное же государство в условиях отстранения военных от власти и экономического кризиса не могло поддерживать военную промышленность сколько-нибудь значимым госзаказом, не имея к этому ни политической воли, ни политической заинтересованности.

Кроме того, ни бразильское государство (из-за недостаточности выделяемого финансирования), ни сами бразильские оборонные компании (по причине своей относительной слабосильности) не смогли обеспечить достаточно высокий уровень финансирования оборонных НИОКР с целью разработки к рубежу восьмидесятых-девяностых годов нового поколения конкурентоспособного вооружения с целью смены в производстве успешных, но устаревающих образцов.

Недостаточность финансовых и технологических ресурсов привела к неспособности Бразилии создать и довести собственную гамму систем управляемого вооружения различного назначения. Все это в совокупности сформировало отставание Бразилии в военно-технологическом отношении на мировом рынке девяностых годов и привело в итоге к полному уходу бразильских производителей с рынка. Таким образом, Бразилии не хватило ресурсов и емкости внутреннего закупочного рынка для поддержания национальной военной промышленности.

Нетрудно увидеть, что данная картина очень близка к описанию сегодняшних хронических болез-

ней российской оборонки. Существование почти исключительно за счет экспорта в небольшое количество стран (вместо Ирака и Ливии в нашем случае легко подставить Индию и Китай), при номинально больших достигаемых за счет этого объемах экспорта, делает положение многих ключевых предприятий отечественного ОПК шатким и зависимым от политической конъюнктуры потенциально малостабильных инозаказчиков. При этом внутренний гособоронзаказ (недостаточный, а для промышленности боеприпасов — просто недопустимо низкий по объему, нестабильный по срокам и также подверженный внутренней конъюнктуре) в его нынешнем состоянии также не может являться полноценным "якорем" для ОПК и давать устойчивость предприятиям. Наконец, финансирование основного объема перспективных НИОКР с целью сохранения конкурентоспособности на мировом рынке не может осуществляться за счет средств самих предприятий, а тем более попыток "разведения" на это инозаказчиков. Оно возможно только при масштабном государственном участии.

Наращивание государственного оборонного заказа в соответствии с объемными показателями действующей государственной программы вооружения и его стабильное финансирование примерно в равных долях как на закупки серийной продукции для своих вооруженных сил, так и на НИОКР позволят российскому оборонно-промышленному комплексу избежать повторения печального бразильского опыта и сохраниться в качестве ядра индустрии высоких технологий России.

ИЗ ДОСЬЕ "НВО"

Александр Леонидович Рыбас — генеральный директор ГНПП "Базальт", доктор экономических наук, член Центрального совета Союза машиностроителей России. Возглавляет ФГУП "ГНПП "Базальт" с мая 2009 года. В настоящее время руководство предприятия уделяет большое внимание экспортному направлению, усиленному кадрами. В период с мая текущего года подписано несколько контрактов по государственному оборонному заказу и экспорту. Проводятся работы по восстановлению утраченного в апреле 2009 года права на ведение самостоятельной внешнеторговой деятельности в отношении продукции военного назначения.

Наряду с выполнением гособоронзаказа, срывы которого в последние годы серьезно подорвали репутацию предприятия, наращиваются объемы авторского сопровождения серийной продукции своей разработки. На завершающей стадии находится оформление документов для оказания государственной поддержки с целью выхода без потерь кадрового и научно-технического потенциала из сложной финансовой ситуации, в которой предприятие оказалось к 2009 году.

Александр РЫБАС

*источник:
газета «Независимое военное обозрение»
13.11.09*

"СУПЕРДЖЕТ" ЗАСТЫЛ БЕЗ ДВИГАТЕЛЯ

Компания "Сухой" объявила о задержке поставок SSJ100, поэтому "Аэрофлот", нуждающийся в обновлении воздушного парка, не получит новых региональных самолетов в срок. "Сухой" во всем винит поставщика двигателей: НПО "Сатурн" до сих пор не сертифицировало двигатели для SSJ.

Первый SSJ100 не будет поставлен "Аэрофлоту" до конца года, как предполагалось ранее, признал в среду глава АХК "Сухой" Михаил Погосян. "Не поставим", — сказал он, отвечая на вопросы журналистов. От дальнейших комментариев Погосян отказался. Уточнения последовали от компании "Гражданские самолеты Сухого" (входит в холдинг "Сухой", реализует проект SSJ100). "У нас сейчас нет двигателя ни на опытный самолет, ни на первый серийный самолет", — рассказала "Газете.Ru" официальный представитель компании Ольга Каюкова.

Вину в "Гражданских самолетах Сухого" возлагают на двигателестроительную компанию НПО "Сатурн", непосредственно занимающуюся созданием и сертификацией двигателя SaM146. "К французской стороне у нас претензий нет (двигатель создается в кооперации с французской компанией Snecma. — "Газета.Ru")", — говорит Каюкова.

В НПО "Сатурн" признают проблему. В недавнем интервью агентству "АвиаПорт" управляющий директор НПО "Сатурн" Илья Федоров рассказал, что порядка девяти месяцев объединение не финансировалось со стороны государства. Деньги не выделялись, потому что до недавнего времени "Сатурн" был частной компанией, значительный пакет акций принадлежал бывшему гендиректору объединения Юрию Ласточкину. "Я не думаю, что финансовое положение "Сатурна" тогда было таково, чтобы государство отважилось, будучи обладателем лишь блокирующего пакета акций, на столь существенную помощь частной компании", — говорит Федоров.

"Девять месяцев "Сатурн", в частности по SaM146, в какой-то степени стоял, — добавляет он. — И немного спасло программу выделение 30 с небольшим миллионов евро Snecma и Safran на эту тему". Сейчас основной акционер продал свои акции и предприятие находится полностью под контролем государства. Но, как говорят в НПО "Сатурн", даже ускорив темы производства, вписаться в график поставок двигателя не удастся. "Дело в том, что цикл изготовления двигателя — от девяти до двенадцати месяцев. Чудес не бывает, и железо не обманешь", — объясняет Федоров. Реалистичные сроки сертификации двигателя, по мнению менеджера, — начало 2010 года.

Но в задержке поставок SSJ100 виновато не только НПО "Сатурн", считают эксперты. "Двигатель — это самое сложное и дорогое покупное изделие, которое существует в самолете. Поэтому задержки с его серти-

фикацией легче всего представить как главный тормоз всей программы. Однако есть определенные вопросы и с другими поставщиками", — говорит руководитель аналитического отдела "АвиаПорта" Олег Пантелеев.

В любом случае рейтинговых очков имиджу нового самолета ситуация не прибавит. "Задержки с поставками — нередкое дело и у зарубежных производителей самолетов Airbus и Boeing. Если задержка небольшая, заказчики к этому относятся с пониманием, но, если процесс затягивается на год и больше, многие начинают отказываться от самолетов", — говорит источник "Газеты.Ru" в авиационных кругах. Так, например, получилось с самым крупным пассажирским самолетом, двухпалубным Airbus A380, вмещающим до 550 пассажиров, и новинкой от Boeing — Dreamliner.

В "Аэрофлоте", впрочем, ситуацию стараются не драматизировать. Около недели назад гендиректор "Аэрофлота" Виталий Савельев сообщил, что пока компания рассчитывает получить первый SSJ100 до конца года. Сейчас в компании понимают, что "самолет может быть не поставлен в срок". Однако официальных уведомлений с новыми сроками поставок перевозчик пока не получал. Как рассказал "Газете.Ru" источник в компании, отказываться от самолетов "Аэрофлот" не будет в любом случае: "Самолет такой размерности и эксплуатационных характеристик нам по-прежнему нужен".

SSJ будут задействованы на маршрутах вместо списанных топливонеэффективных Ту-154. По словам Олега Пантелеева, сейчас задержка не столь критична: рынок не растет, финансировать обновление флота сложно. Так что авиакомпания не понесет огромных убытков из-за того, что SSJ не выйдет на рейсы в декабре или январе.

Не вспоминают в "Аэрофлоте" и о своем праве на получение серьезных неустоек за просрочку поставок SSJ. "Заклучая контракт на поставку новых Airbus A330, "Аэрофлот" получил льготный режим их ввоза, который пролоббировал лично Погосян. И, естественно, перевозчик пообещал купить самолеты российского производства, — объясняет лояльность "Аэрофлота" источник "Газеты.Ru" в авиационных кругах. — "Аэрофлоту" грех жаловаться: экономия на беспрошльном ввозе иномарок с лихвой перекрывает даже самые большие неустойки".

С этим соглашаются и эксперты. "Аэрофлот" не станет выдвигать претензии и требовать уплаты штрафа. И тем более авиакомпания не станет выходить из контракта, — говорит Пантелеев. — У "Аэрофлота" вовсе не такая ситуация, когда неустойка может спасти ее от чего-то страшного. Перевозчик находится в устойчивом состоянии, работает с прибылью. А возможность предъявить претензии — это хороший козырь для других переговоров, получения преференций по другим вопросам".

"СУПЕРДЖЕТ"

Региональный SSJ, рассчитанный на 78–98 пассажиров, был разработан в партнерстве с Boeing и итальянской Finmeccanica, "дочка" которой — Alenia Aeronautica — приобрела 25 % плюс одну акцию гражданского подразделения "Сухого" — компании ГСС. В разработке авионики и двигателей участвовали французские Thales и Safran. Информация о проблемах в реализации проекта и возможности переноса сроков поставки SSJ "Аэрофлоту" появилась еще летом этого года — в ходе авиакосмического салона "МАКС-2009". Об этом заявил глава Объединенной авиастроительной корпорации Алексей Федоров. Он указывал на то, что первый самолет может быть поставлен не ранее начала 2010 года, а вероятнее всего — в течение первого полугодия.

На авиавыставке в Ле Бурже SSJ100 не особо жаловали. На этот самолет было только три заказа. Венгерская Malev заключила всего лишь соглашение о намерениях на 30 самолетов, но у нее нет денег, чтобы заплатить. При этом стоит учесть тот факт, что авиакомпания на 49 % принадлежит Внешэкономбанку, который к тому же имеет пятипроцентную долю в ОАК. Итальянская ItAlì заказала 10 самолетов по понятным причинам: в проекте участвует итальянская Alenia. Третий иностранный заказчик — маленькая авиакомпания из Армении Aravia.

В целом иностранные эксперты отмечали: Superjet 100 ничего нового не предлагает. По крайней мере, ничего такого, что превосходит конкурирующие продукты канадской фирмы Bombardier и бразильской Embraer. "В SSJ100 действительно ничего супернового нет, но есть улучшения, — оправдывает новинку от российского авиапрома Олег Пантелеев из "АвиаПорта". — Но никто и не обещал, что это будет Dreamliner (новинка Boeing, собранная из композитных материалов. — "Газета.Ru"). Это будет крепкий конкурент нынешним зарубежным среднемагистральным самолетам".

"ЛАЙНЕР МЕЧТЫ"

Первый испытательный полет нового Boeing 787 Dreamliner ("Лайнер мечты") запланирован на конец

2009 года. А на рынок новый авиалайнер выйдет в конце 2010 года. Первоначально Boeing намеревался вывести Dreamliner в продажу еще два года назад, но поставки заказчиком по техническим причинам были отложены сначала на начало 2009 года, а затем на конец 2010 года. В начале 2009 года компания-производитель сообщила, что неисправности в конструкции фюзеляжа, из-за которых задерживался выход Dreamliner на рынок, ликвидированы. Сейчас компания готова заплатить \$ 2,5 млрд за задержки с Dreamliner. Новый авиалайнер отличается от аналогов более всего тем, что его корпус сделан из более легкого, чем алюминий, материала, что позволяет экономить до 20 % топлива.

"АЭРОФЛОТ" ПРОДАЕТ "ДОЧКУ"

"Аэрофлот" продает чартерное ЗАО "Аэрофлот-Плюс", сообщается на сайте перевозчика. Компания принимает заявки на приобретение 51 % акций ЗАО. Парк авиакомпании состоит из пяти самолетов, в том числе трех Ту-134 и двух Як-42, самолеты выполнены в различных компоновках, предназначенных для перевозки от 18 до 76 пассажиров. Компания была создана в 1996 году, единственным учредителем является "Аэрофлот", имеет лицензии на выполнение чартерных и грузовых перевозок на внутренних и международных чартерных линиях. ЗАО специализируется на чартерных перевозках VIP-класса. Как сообщалось, ранее "Аэрофлот" уже отказался от другой дочки — ЗАО "Аэрофлот-Карго", которая специализируется на грузовых перевозках. В октябре арбитражным судом было принято решение о ликвидации юридического лица с последующим переводом грузового бизнеса в соответствующий департамент "Аэрофлота".

Андрей КОВАЛЕВСКИЙ

источник: сайт «Газета.Ru»
11.11.09

НЕ ОТГРУЖАЕМ ПОЛГОДА

Иран назвал конкретные сроки, на которые Россия задержала поставку зенитного комплекса С-300. Москва предпочитает не комментировать ситуацию.

Задержка в передаче заказанных Ираном у России зенитно-ракетных комплексов С-300 составляет шесть месяцев, заявил начальник объединенного штаба вооруженных сил Исламской Республики Хасан Фирюзабади. Об этом сообщило в пятницу иранское информационное агентство Fars News Agency. Иранская сторона недовольна этой задержкой, подчеркнул генерал, — "неужели русские не знают о значении Ирана для обеспечения геополитической безопасности" самой России, цитиру-

ет его агентство. Впрочем, он выразил надежду, что системы будут поставлены.

До этого иранские военные публично не выражали недовольства по поводу этого контракта. Представитель Федеральной службы по ВТС от комментариев отказался. Однако сотрудник одной из российских оборонно-промышленных компаний, знакомый с условиями сделки, подтвердил, что первоначально поставки должны были состояться в марте-апреле этого года.

Контракт на поставку пяти дивизионов зенитно-ракетного комплекса С-300ПМУ на сумму почти в \$ 1 млрд был заключен в 2007 г. Однако в октябре этого года стало известно, что Россия воздержалась от их поставки, факт отсутствия поставок подтвердил первый вице-премьер Сергей Иванов. По словам эксперта

Центра анализа стратегий и технологий Константина Макиенко, этот шаг, несомненно, вызван перезагрузкой в российско-американских отношениях — США и Израиль не раз призывали Москву не поставлять эти системы оборонительного характера Ирану.

Нельзя исключать, что задержка поставок С-300 может сказаться на проектах по поставке российской гражданской техники в Иран. С иранской авиакомпанией Iran Air Tour несколько лет назад был заключен контракт на поставку пяти авиалайнеров Ту-204СМ и возможны были дополнительные поставки этого самолета. Однако, как сообщил источник на одном из предприятных авиапромышленности, знакомый с контрактом, контакты с иранской стороной по поводу выполнения контракта фактически заморозились несколько месяцев назад. Правда, он не исключает, что это не

является ответной мерой на непоставку С-300, а вызвано перестановками в иранских властных структурах после состоявшихся летом выборов. Представитель Объединенной авиастроительной корпорации от комментариев отказался.

По словам Макиенко, отказ от поставок С-300 может не только вызвать замораживание ряда гражданских экономических проектов, но и создаст репутационные риски для России как надежного поставщика для других стран — импортеров российских вооружений.

Алексей НИКОЛЬСКИЙ

*источник: газета «Ведомости»
16.11.09*

ОЭЗ В УЛЬЯНОВСКЕ ПОСПЕЕТ К ГОССОВЕТУ

Как стало известно "АвиаПорту", проект постановления Правительства РФ о создании на территории Ульяновской области особой экономической зоны портового типа (ПОЭЗ) прошел согласования во всех ведомствах и сейчас находится в аппарате Правительства.

Ожидается, что постановление выйдет накануне заседания Госсовета, который пройдет в Ульяновске 24 ноября. Тогда же может быть объявлено о реализации в новой портовой зоне проекта конвертации пассажирских самолетов Airbus A320/A321 в грузовые. Вместе с тем, в связи с расформированием Федерального агентства по особым экономическим зонам (РосОЭЗ), пока не определено, каким образом будет осуществляться управление проектом и привлечение резидентов.

Проект постановления Правительства РФ о создании на территории Ульяновской области особой экономической зоны портового типа прошел все согласования в профильных ведомствах и передан в аппарат Правительства РФ. Об этом "АвиаПорту" рассказал гендиректор ООО "Волгатехнопорт" Денис Барышников. "Мы рассчитываем, что постановление выйдет до заседания Госсовета в Ульяновске (планируется, что заседание пройдет 24 ноября. — АвиаПорт)", — уточнил он. То, что финальный отзыв от Минюста передан в аппарат правительства для подготовки постановления, подтвердил и вице-президент ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) Александр Туляков.

Ульяновская область стала победителем конкурса Министерства экономического развития РФ на право создания в регионе особой экономической зоны портового типа на базе аэропорта Ульяновск-Восточный (рядом с ЗАО "Авиастар-СП"). Резиденты зоны получают льготы по налогу на имущество, таможенным пошлинам и НДС.

Для развития проекта портовой зоны в Ульяновске ОАО "ОАК" совместно с правительством Ульяновской области на паритетных началах в конце прошлого года

учредило компанию ООО "Волгатехнопорт". Планируется развитие таких видов деятельности, как техобслуживание и ремонт самолетов, аэропортовые и транспортно-логические услуги, рассматривается возможность выпуска авиакомплекующих и конвертация воздушных судов. Согласно проекту, площадь особой зоны должна составить 642 га (в эту площадь войдет часть аэродрома). В конце 2008 года в ОАО "ОАК" оценивали инвестиции в развитие необходимой инфраструктуры до 2020 года в 7 млрд руб. В частности, государственные инвестиции в первый пусковой комплекс оцениваются в 1,1 млрд рублей в период с 2009 по 2011 г., из них средства федерального бюджета — 762 млн рублей, регионального бюджета — 375 млн.

После выхода постановления Правительства РФ в течение месяца будет подписано соглашение с Минэкономразвития России и к марту 2010 г. должна быть сформирована администрация ПОЭЗ, после чего можно будет приступать к регистрации резидентов. В первом полугодии 2010 г. будет осуществляться проектирование первого пускового комплекса, с июня-июля 2010 г. начнется застройка, а уже во втором квартале 2011 г. первые объекты резидентов должны быть введены в строй. Стать первыми резидентами и инвесторами выразили готовность компания "Волга-Днепр Техник", а также компании, специализирующиеся на производстве интерьеров и транспортной логистике. Последняя рассматривает возможность строительства терминально-логистического комплекса.

ОАК рассматривает территорию особой экономической зоны как одну из возможных площадок для строительства производства композитных материалов. Кроме того, скорее всего, именно эта территория будет определена под проект конвертации пассажирских самолетов Airbus A320/A321 в грузовые. По словам А. Тулякова, предполагается, что об этом будет объявлено на заседании Госсовета в ноябре. Это уже третья возможная смена площадки: изначально предполагалось, что проект будет реализован в Луховицах (Московская область), затем — на территории экспериментального завода им. Мяснищева. Однако до того момента, когда

необходимые инфраструктурные объекты будут возведены на территории ПОЭЗ, корпорация "Иркут", реализующая проект по конвертации самолетов совместно с Airbus, рассчитывает вести работы на мощностях ульяновского ЗАО "Авиастар-СП", заняв под посты конвертации одну из линий в цехе финальной сборки, где сейчас собираются Ту-204. "Решение принято, на 100 %", — сообщил "АвиаПорту" президент НПК "Иркут" Олег Демченко.

Конвертация самолетов Airbus — не единственный проект, который связывает "Иркут" со вновь создаваемой ПОЭЗ. Также рассматривается возможность формирования на территории зоны центра поставки самолетов МС-21. Предполагается, что "зеленые" самолеты будут перелетать сюда из Иркутска, а в Ульяновске их будут комплектовать интерьером, проводить покраску и передавать клиентам. Также прорабатывается возможность создания в Ульяновске центра технического обслуживания и ремонта МС-21, а также размещения производства ряда комплектующих для этого лайнера.

Вместе с тем предстоит определить, кто будет управлять портовой зоной в Ульяновске. Напомним, 5 октября своим указом президент Дмитрий Медведев упразднил РосОЭЗ, передав его функции Министерству экономического развития. Ранее в ведение Минэкономки постановлением правительства № 641 от 5 августа было передано ОАО "Особые экономические зоны" (ОАО "ОЭЗ", 100 % его акций находится в федеральной собственности) — эта структура является хозяйствующим субъектом РосОЭЗ и работает непосредственно с исполнителями инфраструктур-

ных работ в самих зонах. В ОАО "Особые экономические зоны" "АвиаПорту" сообщили, что "после выхода указа Президента РФ ожидается ряд актов, которые определяют схему управления особыми экономическими зонами, этим занимается Минэкономки". После того как Д. Медведев упразднил РосОЭЗ, в ведомстве Эльвиры Набиуллиной сообщали, что структуры, которые получают функции РосОЭЗ, будут находиться под началом заместителя министра Олега Савельева, который курировал РосОЭЗ ранее (именно в его ведение перешло ОАО "ОЭЗ"). Однако в Минэкономки "АвиаПорту" заявили, что "все пока находится в стадии проработки".

Весной этого года ОАК рассматривала возможность выйти с предложением в Правительство РФ о создании особой экономической зоны в Жуковском. У ОАК есть программа импортозамещения и локализации производства в РФ, по которой в рамках проекта МС-21 может участвовать ряд иностранных компаний. Эти компании рассматривают возможность локализации своих производств в России, в качестве площадки им предлагается будущий Национальный центр авиационного строительства в Жуковском. Однако, как пояснил "АвиаПорту" источник в Минэкономки, "предложение было представлено в Правительство РФ, но пока решения нет".

Алиса ГРИЦКОВА

источник: AVIAPORT.RU
11.11.09

ДЕФИЦИТ И ДЕМОТИВАЦИЯ

Государство хочет поднять престиж инженерно-технических специальностей. И даже готово тратить деньги на разработку методик. Вот только сами методики у экспертов пока вызывают много вопросов.

В декабре 2009 г. работодатели смогут ознакомиться с основными методиками целевой программы Минпромторга по подготовке управленческих кадров в высокотехнологичных отраслях. Не позже чем в начале 2010 г., надеются в ведомстве, работодатели смогут ими воспользоваться. В кратком изложении наработки будут размещены на сайте министерства. По запросу работодатель сможет получить их полную версию.

Программа выделяет две группы проблем в сфере обеспечения кадрами прорывных проектов в высокотехнологичных отраслях. К первой относятся системные проблемы: дефицит кадров и демотивация, отсутствие интереса к инженерным специальностям. Вторую группу проблем авторы назвали организационными. К ним они относят разрозненность субъектов управления, недостаточное сотрудничество по кадровой проблематике и отсутствие механизма

определения спроса и предложения кадров в промышленном секторе.

КАДРОВЫЙ ГОЛОД

"Общей проблемой промышленного комплекса является отсутствие управленческих и инженерных кадров, способных решать задачи инновационного прорыва, — говорится в программе. — Средний возраст существующих кадров вплотную подошел к пенсионному порогу. На предприятиях и в организациях, ранее подведомственных Роспрому, средний возраст работников составляет 47,7 года, в судостроительной промышленности — 50,1 года, промышленности боеприпасов — 54 года".

Ситуация с кадрами в отраслях зависит от состояния отрасли, уточняет партнер международной консалтинговой компании Roland Berger Strategy Consultants Борис Фирсов. Например, в автомобилестроении заработки российских инженеров на порядок ниже, чем в Германии, а в отрасли мобильной связи сопоставимы или, по крайней мере, разрыв гораздо меньше. Никакого дефицита высококлассных инженерных кадров мобильные операторы не ощущают, говорит он. Решать кадровые проблемы высокотехнологичным предприятиям предлагается с помощью

шести мероприятий, связанных с анализом ситуации на рынке труда и разработкой методик. Три из них уже готовы — методики проектирования учебных центров, разработки профстандартов и анализа потребностей в кадрах, а еще три — методики проведения конкурсов управленческих команд, привлечения молодых кадров и формирования управленческих команд — находятся в стадии разработки.

КОНКУРС ДИРЕКТОРОВ

Механизм проведения конкурсов профессионального мастерства доказал свою эффективность на уровне рабочих специальностей, но совершенно не используется для управленческого, коммерческого и финансового персонала, пишут авторы программы. Идея проведения подобных конкурсов экспертам не понятна. Нельзя же просто скопировать то, что доказало эффективность для рабочих специальностей, говорит Сергей Львов, гендиректор консалтинговой компании Axes Management. Как пояснили в Минпромторге, в их документе речь идет о таком конкурсе, когда участники соревнований управляют виртуальной компанией онлайн (через Интернет). "Что понимать под виртуальным управлением предприятием, не вполне понятно", — говорит Валентин Крылов, директор института целевой подготовки специалистов по двигателестроению ФГУП "Салют".

СТАНДАРТНЫЙ ДИРЕКТОР ПО ПЕРСОНАЛУ

Среди первоочередных задач авторы проекта выделяют разработку профессионального стандарта "Директор по персоналу промышленного предприятия". "Профстандарт — это, по сути, сформированный

для вузов заказ от промышленности", — пояснил представитель Минпромторга. Такие стандарты в высокотехнологичных отраслях давно не разрабатывались, хотя они быстро меняются, говорит он.

Идея не абсурдная, но оболванить ее исполнением очень легко, говорит Львов. Логика их разработки, по его предположению, такова: если в каждой компании стандарты будут своими, то контролирующему акционеру, т. е. государству, будет трудно составить единую картину ситуации с кадрами в отрасли. С другой стороны, хороший стандарт — это такая линейка, которая должна давать однозначный ответ на вопрос о качествах HR-директоров. А такой ответ может не устроить многих, ведь в машиностроении зачастую заниматься кадрами отправляют неудавшихся производственников, говорит Львов.

И эксперты, и работодатели оценивают программу как утопическую. "Кто же пойдет к нам на предприятие, если стартовая зарплата выпускника вуза на позиции того же мастера не превышает 20 000 руб.?" — удивляется замначальника отдела кадров одного из судостроительных заводов.

Предприятия нуждаются в таких специалистах, которых вузы либо не готовят вообще, либо выпускают, но не того уровня, подчеркивает Крылов. Львов считает рекомендации авторов недостаточно конкретными. "Вот я, например, ничего не знаю про балет, — иронизирует он, — но если меня спросят, я могу сказать, что Большому театру не помешает внедрить более современные способы подготовки танцоров. И наверняка не ошибусь".

Оксана ГОНЧАРОВА

источник: источник: газета «Ведомости»
18.11.09

НОВОЕ В ГРАЖДАНСКОМ ДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИИ

Наиболее важными проблемами, решение которых стараются найти разработчики современных гражданских воздушных судов, являются повышение экономичности и обеспечение экологических требований.

Первая проблема напрямую связана с высокой стоимостью реактивного топлива. Считается, что после кризиса цены на сырую нефть опустились до приемлемого уровня, однако для уверенного развития воздушный транспорт должен стать более экономичным. Вторая проблема обуславливает наличие определенных границ, которые нельзя переходить в погоне за высоким КПД силовых установок, — ведь дальнейшее увеличение температуры газа в тракте ТРДД приводит к обострению ситуации с вредными выбросами.

Лидеры мирового авиационного двигателестроения — компании General Electric, Pratt & Whitney и Snecma — сегодня отнюдь не сидят без заказов.

Напротив, их производственные линии загружены и о ликвидации рабочих мест (в отличие от предприятий автомобилестроения) речь не идет. И все же, не желая уступить конкурентам в будущем, эти фирмы вкладывают значительные средства в проведение НИР и ОКР, нацеленных на создание новых, более совершенных авиационных двигателей.

ЧТО ЖДЕТ АВИАЦИОННЫЙ МИР В БЛИЖАЙШЕЕ ДВАДЦАТИЛЕТИЕ: ВЕРСИЯ BOEING

Накануне открытия 48-й Парижской авиационно-космической выставки (15–21 июня 2009 г.) фирма Boeing опубликовала прогноз развития мирового рынка пассажирских и грузовых самолетов в 2009–2028 гг. Вице-президент отделения гражданских самолетов Рэнди Тинсет, отвечающий за маркетинговую политику, подчеркнул, что подобные прогнозы фирма составляет на протяжении последних 45 лет. В частности, он сказал: "Наша авиационная промыш-

шленность неоднократно сталкивалась со значительными проблемами, среди которых три крупных глобальных мировых экономических кризиса, две войны в районе Персидского залива, финансовый кризис в странах Юго-Восточной Азии, эпидемия атипичной пневмонии, террористические акты в Нью-Йорке и Вашингтоне и т. д. Все это оказывало серьезное влияние на мировую систему воздушных перевозок. В настоящее время мы переживаем очередной глобальный финансово-экономический кризис, который заставил нас несколько пересмотреть тенденции развития мирового рынка воздушных перевозок на ближайшие 20 лет".

В новом прогнозе отмечается, что если в течение предыдущих 30 лет объем пассажирских воздушных перевозок ежегодно увеличивался в среднем более чем на 5 %, то в течение последующих 20 лет он станет возрастать более умеренными темпами (менее 4,9 %). Быстрее других будут развиваться грузовые перевозки — их рост прогнозируется равным 5,4 % в год.

Ежегодные темпы роста объема пассажирских перевозок в Азиатско-Тихоокеанском регионе (АТР) составят 6,9 %, Латинской Америке — 6,4 %, Европе — 3,4 %, Северной Америке — 2,5 %. Пассажирские перевозки на внутренних авиалиниях КНР будут ежегодно возрастать на 8,6 %, в России и странах Центральной Азии — на 5,3 %. Объем пассажирских авиаперевозок между Ближним Востоком и АТР станет ежегодно возрастать на 6,3 %, между Европой и АТР — на 5,5 %, между Европой и Африкой — на 5,4 %, между Европой и Латинской Америкой — на 4,3 %.

Исходя из этих предположений, были определены потребности в поставках новых пассажирских (региональных и магистральных) и грузовых самолетов в 2009—2028 гг. Специалисты фирмы Boeing полагают, что в течение ближайших 20 лет может быть поставлено 29 000 самолетов общей стоимостью \$ 3,22 трлн.

По сравнению с прошлогодним прогноз поставок региональных самолетов сократился на 410 единиц, широкофюзеляжных (с числом мест до 400) — на 50, а широкофюзеляжных самолетов с числом мест более 400 — на 240. Однако поставки узкофюзеляжных самолетов возрастут, как ожидается, на 300 единиц. Фирма Boeing полагает, что к концу 2028 г. мировой парк пассажирских и грузовых самолетов составит 35 600 единиц. В прогнозе отмечается, что если бы в течение предстоящих 20 лет поставлялись самолеты, изготовленные без применения перспективных технологий, то мировой парк в 2028 г. следовало бы увеличить еще почти на 12 000 единиц. По мнению фирмы, в 2009—2028 гг. будет построено 710 новых грузовых самолетов на сумму \$ 172 млрд. Кроме того, планируется переоборудование 2050 пассажирских самолетов в грузовые.

Итак, по оценкам Boeing, в следующем двадцатилетии наиболее востребованными станут новые узкофюзеляжные пассажирские самолеты, для которых необходимо изготовить не менее 40 000 авиационных ГТД с существенно улучшенными характеристиками.

КАКИЕ ДВИГАТЕЛИ СТАНУТ "ХИТАМИ"?

В свое время фирмы Boeing и Airbus планировали замену к 2010 г. 150-местных ближнемагистральных самолетов, однако из-за бума авиаперевозок отодвинули ее на 2020 г. После разразившегося экономического кризиса вновь стала актуальной разработка эко-

логически более чистых, менее шумных и, главное, более экономичных двигателей. Европейский совет по авиационно-космическим исследованиям поставил цель в ближайшие 20 лет уменьшить на 50 % уровень шума, на 50 % — выбросы углекислого газа и на 80 % — выбросы оксидов азота. Ожидается, что новые двигатели, которые войдут в эксплуатацию через 3—5 лет, будут потреблять топлива меньше на 10—15 %, а к 2020 г. — на 20 % по сравнению с существующими. Сначала они будут устанавливаться на серийных самолетах новых модификаций, а затем и на машины новой разработки.

Airbus и Boeing столкнулись с проблемой: какие двигатели выбрать для своих узкофюзеляжных самолетов следующего поколения — новые ТРДД или двигатели с открытым ротором. Руководство франко-американского объединения CFMI намечает принять решение в конце 2011 г., когда будет накоплено достаточно экспериментальных данных по открытым роторам (для справки: CFMI — совместное предприятие с равными долями, созданное компаниями Snecma (Франция) и General Electric (США). Летом текущего года на рынок был поставлен двадцатитысячный двигатель CFMI. В России 20 ведущих авиакомпаний эксплуатируют двигатели объединения на самолетах Boeing 737 и машинах семейства А320. Российские авиакомпании эксплуатируют и заказали для новых самолетов в общей сложности 640 двигателей, изготовленных CFMI). В настоящее время двигатели CFM56 объединения ежегодно устанавливаются на 625 самолетах А320 и Boeing 737. Ожидается, что новый двигатель объединения CFMI, разрабатываемый по программе Leap-X (Leading Edge Aviation Program), завершит цикл испытаний в варианте демонстратора в 2012 г. и будет подготовлен к сертификации и серийному производству в 2016 г. Запланировано улучшение топливной экономичности на 16 %, снижение уровня эмиссии NOx на 50—60 % по сравнению с показателями лучших современных ТРДД и обеспечение уровня шума на 10—15 дБ ниже действующих норм ICAO.

По компоновке Leap-X будет вполне традиционным двухконтурным турбореактивным двигателем, однако конструкция его узлов будет усовершенствована в целях снижения массы и оптимизации их совместной работы. Разрабатывается совершенно новый вентилятор с лопатками, изготовленными из композиционных волокон пространственного сплетения. Отлажена технология, позволяющая увеличить жесткость и прочность лопаток при одновременном уменьшении массы вентилятора.

В двигателе Leap-X будет использована усовершенствованная камера сгорания TAPS II от двигателя GE 90/GE9x, разработанного фирмой General Electric. Лопатки турбины Leap-X намечают изготавливать из композиционных материалов на основе керамической матрицы, которые имеют втрое меньшую плотность по сравнению с традиционно используемыми металлами. Массу двигателя Leap-X намечают существенно уменьшить (примерно на 80 кг) путем сокращения числа лопаток турбины первой ступени и увеличения степени повышения давления до значения 16 : 1 (у современных двигателей семейства CFMI это показатель составляет около 11 : 1). Другим техническим решением, берущим начало в программах по GE 90/GE9x и направленным на уменьшение массы конструкции, является применение блисков в компрессоре. Заметим, что CFMI пока не форсирует программу Leap-X и предпочитает дождать-

ся начала работ Airbus и Boeing по созданию 100–200-местного самолета следующего поколения. Считается, что указанные фирмы примут окончательное решение о целесообразности разработки новых узкофюзеляжных лайнеров не позднее 2012 г., что позволит к 2016 г. подготовить двигатель к сертификации. В противном случае программа по Leap-X будет приостановлена и объединение CFMI перейдет к плану "Б". Суть его состоит в создании двигателя с незакапотированным (открытым) вентилятором и уже готовым газогенератором от Leap-X. Изучаются различные схемы, но наиболее перспективным считается двухступенчатый вариант со ступенями противоположного вращения. На первом этапе будут испытаны семь вариантов нового вентилятора (пять комплектов лопаток разработаны специалистами General Electric, а еще два – инженерами Snecma). К проведению испытаний моделей вентиляторов в центре NASA им. Гленна приступили в первом квартале текущего года (одновременно в ЛИИ им. Громова с крыла летающей лаборатории Ил-76 был снят единственный отечественный двигатель НК-93 с винтовентилятором).

Как известно, фирма General Electric еще в 1980-х годах в рамках программы GE36 UDF создала опытный двигатель с открытым ротором и лопатками вентилятора, выполненными из композиционных материалов. Впоследствии двигатель был испытан в полете на самолетах Boeing 727 и MD-81. Фирма General Electric накопила определенный опыт, позволяющий оценивать уровень шума и характеристики двигателя с открытым ротором. Руководители фирмы утверждают, что новые лопатки вентилятора, изготовленные с использованием самых современных технологий, безусловно обеспечат эффективное снижение шумовой нагрузки и сокращение удельного расхода топлива. При высоких ценах на топливо компоновка с открытым ротором становится исключительно привлекательной.

Считая среднюю дальность полета современных узкофюзеляжных самолетов равной приблизительно 1500 км, специалисты CFMI определили, что применение открытого ротора будет способствовать улучшению топливной экономичности на 26 % по сравнению с ТРДД CFM56 и на 10 % по сравнению с Leap-X. Степень двухконтурности у двигателя с открытым ротором увеличится до 20 : 1, что на 20 % выше по сравнению с Leap-X. Намечается, что двигатель с открытым ротором будет готов к вводу в эксплуатацию примерно в 2025 г.

Интересно, что в разработке авиационного двигателя нового поколения Leap-X принимают участие рос-

сийские ученые. Как сообщил президент и исполнительный директор CFMI Эрик Башале, исследования по программе Leap-X проходят в трех местах – в городах Виларош (Франция), Пиблз (США) и в ЦАГИ имени Н. Е. Жуковского. В подмосковном институте, в частности, проводятся продувки моделей двигателя в аэродинамических трубах. Полномасштабная модель Leap-X была представлена в экспозиции "CFM интернэшнл" на салоне "МАКС-2009". "Мы не раскрываем стоимости наших перспективных программ, но могу сказать, что Leap-X потребует очень больших инвестиций, порядка многих сотен миллионов долларов", – заявил Башале.

БРИТАНСКИЙ КОНКУРЕНТ

Фирма Rolls-Royce в середине прошлого столетия первой создала реактивный двигатель для пассажирского самолета и в настоящее время входит в тройку крупнейших производителей авиадвигателей. Результаты проведенных маркетинговых исследований свидетельствуют о том, что в настоящее время не существует какого-то одного двигателя, который бы отвечал всем требованиям заказчика (малая стоимость обслуживания, высокая топливная эффективность, низкий уровень шума и малые выбросы загрязняющих атмосферу веществ). Поэтому стратегия фирмы заключается в объединении в определенном продукте соответствующих конструктивных решений, технологий изготовления и обслуживания с учетом конкретных запросов клиента. Такой подход на фирме называют "опцион 15–20". Цифры в названии подчеркивают уровни показателей эффективности: 15-процентное улучшение эффективности перспективных двигателей и 20-процентное улучшение эффективности на уровне всей системы "самолет – двигатель".

Для реализации "опциона 15–20" фирма Rolls-Royce осуществляет выбор технических решений и архитектуры двигателя, причем рассматриваются три основных варианта: двух- и трехвальные конфигурации ТРДД, а также двигатель с открытым ротором. Руководители фирмы с гордостью отмечают, что Rolls-Royce ежегодно затрачивает около \$ 1,6 млрд на исследования и новые разработки.

Леонард ВИНЧ

источник: журнал «Двигатель»
18.11.09



ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ УНИТАРНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ

"МОСКОВСКОЕ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ "САЛЮТ"

ФГУП "ММПП "САЛЮТ" – крупнейшее российское специализированное предприятие по изготовлению и сервисному обслуживанию авиадвигателей АЛ-31Ф (для самолетов семейства "Су") и АЛ-55, по ремонту АЛ-21Ф (для Су-22) и Р-15Б-300 (для МиГ-25), изготовлению узлов и деталей для Д-436 (модификаций для Бе-200, Ту-334, Ан-74ТК-200 и Ту-230), Д-27 (для Ан-70, Ан-180 и Бе-42) и энергетических установок ГТЭ-25У.

WWW.SALUT.RU

КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ:

105118, г. Москва, пр-т Буденного, д. 16
тел.: (495) 369-81-19, факс: (495) 365-40-06
e-mail: info@salut.ru

ДЕРИПАСКА УСТУПИТ ШТУРВАЛ

ОАК купит входящий в "Русские машины" завод "Авиакор".

Входящий в "Базовый элемент" Олега Дерипаски холдинг "Русские машины" может в ближайшее время потерять контроль над своим авиастроительным активом — самарским заводом "Авиакор". Его новым владельцем может стать Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК), получив 75 % минус одна акция "Авиакора" в обмен на свои бумаги. При этом ожидается, что завод уже не будет производить региональные лайнеры Ан-140, а станет лишь одной из производственных площадок корпорации "Иркут", входящей в ОАК.

Как рассказали РБК daily сразу несколько источников в авиационных кругах, сегодня совет директоров ОАК будет рассматривать вопрос о приобретении 75 % минус одна акция "Авиакора" у "Русских машин". Возможно, что окончательное решение принято не будет. Компании начали переговоры об этом еще в конце 2008 года. По словам собеседников РБК daily, сумма сделки составит около 300 млн руб.

Правда, "Русские машины" денег не получат. Акции "Авиакора" будут обменены на бумаги самой ОАК. Как отмечают источники, с понедельника корпорация начнет котироваться на бирже РТС, а значит, "Русские машины" смогут самостоятельно продать полученный пакет на бирже. На сегодняшний день стоимость ОАК составляет около 131 млрд руб., таким образом, компания Олега Дерипаски может получить за "Авиакор" около 0,0026 % акций ОАК.

По данным источников, пакет акций, который приготовлен для "Русских машин", сейчас числится у входящей в ОАК корпорации "Иркут" (она получила их в ходе допэмиссии ОАК в обмен на ряд своих активов). Таким образом, фактически акции казначейские, и по законо-

дательству она должна была списать их или продать, но теперь в обмен на них сможет получить "Авиакор". На базе самого "Иркута" сейчас создается бизнес-единица "ОАК — коммерческие самолеты", которая займется в будущем созданием перспективных самолетов, таких как МС-21 и МТА, а с 2015 года — их производством. "Авиакор" при этом планируется сделать площадкой по производству комплектующих для лайнеров.

В "Базовом элементе" эту информацию комментировать не стали, а в "Русских машинах" отметили, что "Авиакор" заинтересован в партнерстве с ОАК, но о его формах говорить рано. Представитель ОАК Константин Лантратов не стал комментировать данную информацию.

На сегодняшний день "Авиакор" и его основной проект, лайнер Ан-140, переживают непростые времена. Сейчас в России три такие машины эксплуатируются авиакомпанией "Якутия". Кроме того, в производстве в разной степени готовности находится восемь штук. В свое время Олег Дерипаска купил завод за 40 млн долл., вспоминает руководитель аналитической службы агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев. Эксперт не берется оценивать нынешнюю стоимость этого актива. "Трудно его оценивать. Производственная площадка интересная, рядом с Самарой можно построить хороший логистический центр, используя заводскую взлетно-посадочную полосу, но этим планам мешает кризис. Бизнес по ремонту Ту-154 уже ничего не стоит. Производство комплектующих для Ту-154 вскоре никому не понадобится", — отмечает эксперт.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета RBC Daily
19.11.09*

АН-148 ВЛЕТЕЛ В МЬЯНМУ

Первыми иностранными заказчиками лайнера стали военные этой страны.

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) начала продвигать новый региональный лайнер Ан-148 на зарубежный рынок. Первым заказчиком лайнера может стать Министерство обороны Мьянмы, которому в 2010 году будет поставлено два лайнера в пассажирской комплектации. Для того чтобы этот контракт стал возможным, ОАК уже договорилась с производителем лайнеров, Воронежским акционерным самолетостроительным обществом (ВАСО), об увели-

чении производственной программы в 2010 году с семи до девяти лайнеров. При этом сами Ан-148 впервые будут изготовлены в англоязычной версии.

Как рассказали РБК daily несколько источников на рынке, в 2010 году ОАК планирует поставить два пассажирских лайнера Ан-148 Министерству обороны Мьянмы. По словам одного из собеседников РБК daily, сделку контролировал лично президент ОАК Алексей Федоров, который летал в эту страну на переговоры. Как ожидается, правительство Мьянмы оплатит стоимость лайнеров сразу после поставки. Каталожная цена одного такого лайнера — 23 млн долл. без НДС. Офи-

циальный представитель ОАК Константин Лантратов вчера не стал комментировать планы компании по поставке лайнеров в Мьянму.

Впрочем, собеседники РБК daily знают, что уже определена и комплектация самолетов: каждый из них будет иметь 60 мест эконом-класса и восемь мест бизнес-класса. При этом впервые Ан-148 будет выполнен с англоязычной кабиной и всей сопроводительной документацией на английском языке. "Поставка воздушных судов с англоязычной кабиной, а также с технической документацией на английском языке уже освоена отечественными авиастроителями", — отмечает глава отраслевого агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев. По его словам, наличие такого варианта — несомненный плюс при дальнейшем маркетинге на зарубежных рынках.

Для Ан-148 важно получить прописку на глобальном рынке, так как российский для него может оказаться тесноват: во многом он конкурирует с тем же SuperJet. "Государства, где аэродромная инфраструктура неразвита, — это как раз та ниша, на которую может

быть нацелен Ан-148", — считает Олег Пантелеев. В соответствии с производственной программой в 2010 году ВАСО должно было изготовить семь лайнеров Ан-148, большая их часть должна поставаться по заказу лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК). "Мы надеемся, что ОАК выполнит свои обязательства по нашим контрактам, так как у ИФК обязательства перед собственными заказчиками Ан-148", — говорит официальный представитель ИФК Андрей Липовецкий. Напомним, что ранее ОАК пыталась провести решение о сокращении производственных планов после 2012 года до 24 самолетов против планировавшихся ранее 36 машин в год. Между тем гендиректор ВАСО Виталий Зубарев вчера подтвердил РБК daily, что совет директоров ВАСО уже принял решение об увеличении производственной программы и еще два лайнера заложены в бюджет.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета RBC Daily
19.11.09*

САЛДИНСКИЙ РАШПИЛЬ

Корпорация "ВСМПО-Ависма" (контролируется госкорпорацией "Ростехнологии") и Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) ведут переговоры о создании центра механической обработки ОАК на базе титанового гиганта. Об этом корпоративной прессе сообщил генеральный директор "ВСМПО-Ависмы" Михаил Воеводин.

Если переговоры увенчаются успехом, то центр мехобработки отечественного авиапрома разместится в Верхней Салде (Свердловская область). По мнению отраслевых аналитиков, так как центр будет создаваться не на пустом месте, а на уже имеющейся базе, инвестиции в этот проект могут составить около 200 млн рублей.

"ВСМПО-Ависма" — крупнейший в мире производитель титана и изделий из него, которые используются ведущими мировыми авиастроительными компаниями. Отечественная авиастроительная корпорация в этом смысле не исключение. Однако, по словам г-на Воеводина, размещение центра механической обработки ОАК на одном из титановых предприятий страны тоже имеет смысл. В авиастроительную корпорацию входят десятки заводов, на каждом из которых есть свой парк механообрабатывающего оборудования, как правило, требующего модернизации и серьезного обновления. "Экономически правильнее иметь единый обрабатывающий современный центр, который будет выполнять заказы всех заводов ОАК. А у нас уже есть отличные мощные станки, уже работающие, плюс на подходе еще супероборудование. Почему бы при дополнительных инвестициях со стороны ОАК и с нашей стороны — при условии, что мы будем понимать

объем заказов, — не развить обрабатывающее производство до необходимых масштабов у нас?" — пояснил позицию на переговорах титановой корпорации ее генеральный директор.

ОАК, со своей стороны, сейчас также ведет политику создания на базе своих предприятий специализированных производств, работающих в интересах всей корпорации. К примеру, Казанское авиастроительное предприятие (КАПО им. Горбунова), недавно официально вошедшее в состав ОАК, со временем будет изготавливать крылья для всех лайнеров, выпускаемых корпорацией. Подобную специализацию (до определенной стадии) в ОАК, видимо, намерены ввести и в отношении механической обработки узлов и изделий. Другое дело, что ОАК может не устроить цена "услуг" этого аутсорсинга, а титановую корпорацию — объем заказов. В срок до 2012 года ОАК намерена построить 196 самолетов, из которых 118 региональных (74 Sukhoi SuperJet 100 и 44 Ан-148), 58 магистральных узкофюзеляжных самолетов типа Ту-204/Ту-214, девять широкофюзеляжных Ил-96 и 11 самолетов-амфибий Бе-200. Это вдвое меньше, чем планировалось в варианте, утвержденном советом директоров корпорации в начале 2007 года (405 машин). Но и это количество судов при нынешней скорости принятия решения в авиастроительной корпорации может стать неподъемным для ОАК.

В то же время недавно стало известно, что авиастроительная корпорация предложила "ВСМПО-Ависме" принять участие в строительстве самого "брендового" отечественного гражданского самолета — МС-21. Семейство ближне-среднемагистральных самолетов МС-21 вместимостью 150 (МС-21-200), 180 (МС-21-300) и 210 пассажиров (МС-21-400) предназначено для замены Ту-154 и устаревающих самолетов зарубежного производства. Рабочее проектирование самолета дол-

жно начаться в 2010 году, группа инженеров ВСМПО уже начала проектные работы для производства части крыла и стыковочного узла крыла с фюзеляжем. Сам же самолет планируется вывести на рынок в 2016–2017 годах. Только на подготовку производственных мощностей (в основном, на НПО "Иркут" в Иркутской области) для выпуска этого самолета в срок до 2014 года ОАК планировала потратить около 600 млн долларов. Если две госкорпорации договорятся о совместных действиях в области механической обработки изделий, часть этой суммы, видимо, будет направлена на титановый завод в Верхнюю Салду.

КОММЕНТАРИЙ ЭКСПЕРТА

Дмитрий Баранов, ведущий эксперт УК "Финам Менеджмент":

"ВСМПО-Ависма" является одним из ведущих российских предприятий — производителей комплектующих для авиапрома, которое чувствует себя впол-

не уверенно и в кризис, поставляет свою продукцию ведущим мировым производителям самолетов, разрабатывает новые способы мехобработки, обладает современным парком оборудования. Возможно, именно поэтому в качестве возможного центра мехобработки может быть выбрано именно оно. Однако стоит заметить, что ВСМПО специализируется на изделиях из титана и не покрывает остальные материалы, поэтому возможно, что объединение будет рассматриваться либо как один из возможных центров мехобработки в ОАК, либо как центр по обработке изделий из титана, что оправданно. Центры по мехобработке других материалов следует создавать на других предприятиях, входящих в ОАК, как потому, что у них есть соответствующий опыт, так и потому, что так могут быть заняты рабочие этих заводов".

*источник: журнал «Эксперт»
09.11.09*

ПОЧЕМУ ИЛ-76 ПРОИГРАЛ "БОИНГУ"

Министерство обороны Индии предпочло закупить С-17 "Глоубмастер" вместо Ил-76, несмотря на в три раза меньшую стоимость российских самолетов. Индийцы считают, что С-17 лучше.

Министерство обороны Индии сообщило о причинах отказа от закупки российских самолетов Ил-76 в пользу контракта с "Боингом", производящим С-17 "Глоубмастер". По мнению индийских стратегов, С-17 легче и проще обслуживать. Кроме того, Ил-76 требует более подготовленной и качественной полосы, чем его американский конкурент.

ВОЕННО-ТРАНСПОРТНАЯ АВИАЦИЯ ИНДИИ

В рамках программы модернизации ВВС министерство обороны Индии заключило контракт на покупку десяти самолетов С-17 "Глоубмастер" производства фирмы "Боинг" (США). Сделка стоимостью \$ 1,7 млрд станет вторым по значимости контрактом "Боинга" с Индией. В январе был заключен контракт на поставку в эту страну восьми противолодочных патрульных самолетов P8, созданных на базе "Боинг-737-800". Чиновник министерства обороны Индии заявил, что перед индийской военно-транспортной авиацией стоят три задачи: переброска войск при необходимости на границу с Китаем в случае роста напряженности, их переброска на границу с Пакистаном, а также переброска сил быстрого реагирования в любую точку страны с целью подавления террористической активности.

В ближайшее время ВВС должны утроить возможности военно-транспортной авиации по переброске живой силы, техники и вооружения. Индия уже заключила контракт на поставку шести С-130J "Супер-

геркулес" производства компании "Локхид Мартин" (США). Эти самолеты будут поставлены к 2011 году. В настоящее время флот военно-транспортной авиации ВВС Индии состоит из 40 Ил-76 и более 100 Ан-32 советской постройки. В июле с украинской фирмой "Укрспецэкспорт" индийцами был заключен контракт стоимостью \$ 400 млн на модернизацию 100 самолетов Ан-32.

С-17 ПРОТИВ ИЛ-76

Оба самолета построены по схожей схеме — рампового однофюзеляжного высокоплана со стреловидным крылом и однокилевым оперением. У обоих по четыре двигателя. Максимальная полезная нагрузка у С-17 выше — 78 т против 48 т у лучшей модификации Ил-76МД. Дальность полета у С-17 также выше, чем у Ил-76. Длина разбега при взлете и пробега при посадке у С-17 меньше, если нагрузка будет одинакова.

Главное отличие С-17 от российского аналога — это самолеты разных поколений. Если Ил-76 первый полет совершил в 1971 году, то С-17 — на 20 лет позже, в 1991 году. Соответственно, все системы — от авионики и навигации до систем жизнеобеспечения экипажа — в американском самолете современнее.

Специалисты отмечают более продуманную систему трансформации грузового отсека С-17, не требующую отдельной модификации для размещения, например, мобильного госпиталя, более комфортные и удобные условия работы экипажа, более совершенную электронику. Основное преимущество Ил-76 — это цена. За те деньги, что стоит один С-17, можно купить три Ил-76.

Андрей СИДЕЛЬНИКОВ

*источник: ИА Infox
09.11.09*

ОАК РАЗБАВИЛИ ЧАСТНИКАМИ

Доля государства в авиастроительной корпорации сократилась с 91,34 до 89 %.

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) завершила размещение допэмиссии, в ходе которой государство и частные акционеры авиазаводов могли обменять свои бумаги на акции корпорации. И хотя далеко не все частники воспользовались этой возможностью, по итогам допэмиссии у ОАК появилось более 500 новых акционеров, а доля государства сократилась с 91,34 до 89 %. При этом у корпорации появился и иностранный акционер — египетский бизнесмен Ибрагим Камель, который обменял 25 % минус одна акция ульяновского авиастроительного завода "Авиастар-СП".

Размещение дополнительного выпуска акций на 66 млрд руб. ОАК начала в конце сентября. До 28 октября новые акции авиастроительной корпорации можно было оплатить бумагами 16 предприятий. В общей сложности были размещены акции ОАК только на 16 млрд руб. По данным представителей компании, в обмене не участвовали бумаги корпорации примерно на 50 млрд руб., которые составляют стоимость предприятий, входящих в дочерние структуры ОАК. В результате эмиссии доля государства в объединенной корпорации снизилась с 91,34 до почти 89 %. Увеличение free-float открывает компании путь на фондовый рынок. Ранее ОАК уже сообщала о включении своих акций в список бумаг, допущенных к торгам на бирже РТС.

У государства еще будет шанс увеличить свою долю в ОАК. В общей сложности корпорация собирается провести три допэмиссии акций, а ее уставный капитал должен вырасти с 110,28 млрд до 225,28 млрд

руб. В ходе первой эмиссии по закрытой подписке в пользу государства уже было размещено 6 млрд акций. Вторая допэмиссия на 66 млрд руб. сейчас завершается. В ходе предстоящей третьей планируется разместить акции на 45 млрд руб. в пользу государства и Внешэкономбанка.

По данным сайта ОАК, по итогам допэмиссии доля компании в дочерних предприятиях превысила 75 % (кроме ВАСО, ИФК и ОКБ Сухого). "Это позволит ей управлять дочерними структурами более эффективно, а в тех предприятиях, где доля составила 100 %, обходиться решениями ОАК как единственного акционера. Все это позволит компании более эффективно осуществить планируемые действия по формированию бизнес-единиц", — сказал РБК daily вице-президент ОАК по корпоративному развитию и управлению Василий Прутковский.

По сведениям компании, количество акционеров ОАК превысило 500, среди них юридические и физические лица. Акционером компании даже стал египетский бизнесмен Ибрагим Камель, которому ранее через Sigocco Airspace International принадлежало 25 % минус одна акция ульяновского завода "Авиастар-СП" (производит лайнеры Ту-204). Однако в конвертации не принял участие Александр Лебедев, который предпочел сохранить владение блокирующим пакетом лизинговой компании "Ильюшин Финанс" (ИФК). Дело в том, что он хочет продать 27 % акций за 5 млрд руб. Внешэкономбанку.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета RBC Daily
09.11.09*

ТЯЖЕЛАЯ ДОЛЯ МАШИНОСТРОЕНИЯ

В конце октября президент Д. Медведев инспектировал оборонку.

Любуясь ракетными комплексами "Бастион" в реутовском НПО машиностроения, Дмитрий Анатольевич неожиданно сделал программное заявление. Он сказал, что, хотя в последние годы государство выделило огромные ресурсы на перевооружение армии, отдача от них была "никакой". Производители только ухудшают качество продукции и наращивают цены. С ценами все понятно, потому что их определяют поставщики-монополисты, а вот с качеством сложнее.

ДЕНЕЖНАЯ МАШИНА

Даже если оборонка напряжет силы, чтобы выпустить лучшую в мире продукцию, этот порыв может разбиться об элементарное отсутствие производственной базы. На чем "тачать" сложные — к тому же часто сверхсекретные — детали? Для этого нужны сверхсовременные и очень дорогие станки. Вот только осталось ли еще в нашей стране знаменитое "производство средств производства"?

С одной стороны, дела в этой области обстоят невесело. За последние 19 лет на станкостроительном фронте мы откатились с третьего на 23-е место в мире.

Сейчас доля России на мировом рынке станков — не более 0,5 %. К тому же в 2002 г. произошло знаковое событие: наша страна впервые закупила больше станков иностранного производства, чем отечественного.

С другой стороны, совсем уж беспросветной ситуацию точно не назовешь. В СССР было 400 станкостроительных предприятий, 300 из них дожили до наших дней. Пять лет назад отрасль начала выкарабкиваться из кризиса и в 2007 г. поставила рекорд, выпустив оборудование на 415 млн долл., причем две трети машин пошло на экспорт. Это был великолепный год: например, рост производства литейных станков составил 126 %, а гидравлических прессов — 170 %. Разумеется, с началом кризиса объемы производства упали, но не катастрофически — на 25–30 %.

Так в чем проблема? Она — в уровне производимого российскими предприятиями оборудования. За рубежом охотно покупают наши многотонные прессы и зуборезные станки. В прошлом году экспорт "зуборезов" даже вырос в 23 раза! Но это простые машины, почти не изменившиеся с середины прошлого века. Тогда как современный станок настолько сложен, что, по статистике, среднее время его изготовления составляет пять-шесть месяцев, есть и такие станки, которые строят два-три года.

Так что у нас на этом фронте? Вот примечательная история: недавно российский производитель титана "ВСМПО-Ависма" с гордостью объявил об открытии совместного предприятия "Урал-Боинг". Мало кто знает, что судьба этого завода по обработке титана до последнего момента висела на волоске.

Дело в том, что американская администрация отказывалась дать разрешение на поставку в нашу страну пятикоординатных станков, позволяющих обрабатывать детали с поверхностями почти любой сложности. У России собственных "пятикоординатников" до последнего момента не было, а Вашингтон отказывался продать нам это оборудование двойного назначения. В итоге, чтобы завод на Урале все-таки заработал, понадобилось личное вмешательство президента Обамы...

Оборонным предприятиям — еще сложнее. "Некому разрабатывать новое оборудование и станки, некому на них работать. Даже в знаменитом Королеве, на головном предприятии ведущей ракетостроительной корпорации, уникальную оснастку для здешних станков "тачает" один-единственный рабочий, которому за 70, и рядом с ним — ни одного ученика", — объясняет ситуацию высокопоставленный сотрудник РККА "Энергия".

БАЛАНС ИНТЕРЕСОВ

Разумеется, развитие станкостроения в нашей стране не замерло на месте. Например, более 10 предприятий выпускают вполне приличные станки с числовым управлением. "В советский станок всегда закладывались инженерные решения высокого уровня, потому что в СССР была очень слабая электронная элементная база. А современный российский станок — те же инженерные решения высокого уровня, но совмещенные с качественной иностранной элементной базой. Получаются станки, ни в чем не уступающие западным", — утверждает председатель совета директоров Рязанского станкостроительного завода Сергей Трикоз.

Кстати, после истории с "Боингом" Минпром срочно выделил средства на создание российского пятикоординатного станка — вице-премьеру Сергею Иванову уже демонстрировали его прототип. Встречаются и уникальные разработки — скажем, созданный в Свердловске лазерный комплекс для высокоточного раскроя листового металла. Он позволяет "выпиливать" из стали ажурные конструкции удивительной красоты.

Другой пример: коллектив инженеров под руководством Игоря Радчика получил Госпремию за создание балансировочного станка нового поколения. Техническая суть сложна, важно, что "балансировочники" — это элита станкостроения.

Например, они позволяют так откалибровать громадную турбину ГЭС, чтобы ее и через 20 лет не разнесло из-за вибрации. Проблема в том, что такие передовые разработки — единичны. В целом же большинство предприятий отрасли прозябает, выпуская модели далеко не первой свежести. Дошло до того, что в конце лета 2009 г. замминистра обороны Владимир Поповкин официально заявил, что его ведомство заставит предприятия "оборонки"... закупать станки за рубежом. Говорят, из-за того, что военные сильно напуганы неудачами "Булавы". Одна из их версий: причины постоянных провалов на испытаниях кроются в несовершенстве производственного оборудования.

Правда, новая политика Минобороны явно противоречит линии, которую третий год подряд гнет первый вице-премьер Сергей Иванов. Он приложил невероятное количество усилий, чтобы пролоббировать создание огромной станкостроительной госкорпорации. В интересах вице-преьера было доказать, что ситуация в отрасли ужасающая, так что он отчаянно сгущал краски. Отраслевые специалисты любят с иронией цитировать его фразы: "в станкостроении у нас целый букет проблем" и "мониторинг отрасли показывает печальную, если не сказать удручающую картину".

Проблема в том, что "спасительные" идеи г-на Иванова были настолько радикальны, что он встретил ожесточенное сопротивление Минфина. Как-никак, вице-премьер хотел ввести государственную монополию не только на экспорт, но и на импорт станков, а это выглядит диковато.

Факт в том, что со станкостроительной госкорпорацией — не сложилось. Сергею Юрьевичу не удалось выполнить даже "план-минимум": он мечтал снять с должности директора "Станкоимпорта" Сагдана Хабирова, а само это полностью принадлежащее государству предприятие навсегда исключить из плана приватизации, но ничего не вышло.

Так что российским станкостроителям придется "спасаться" без помощи государства — своими силами. Предприятия останутся в частных руках, и каждое будет налаживать выпуск того вида оборудования, которое считает перспективным.

источник:
газета «Аргументы недели»
05.11.09

ВВС ОТКАЗАЛИСЬ ОТ ПРЕДЛОЖЕННЫХ БЕСПИЛОТНИКОВ

В 2010 году Министерство обороны получит еще пять дивизионов ракетных комплексов С-400. Больше не может выпустать промышленность. От предложенных отечественных беспилотников военные отказались.

ВВС России в 2010 году планируют получить еще пять дивизионов зенитных ракетных систем (ЗРС) С-400 "Триумф" в дополнение к двум имеющимся дивизионам С-400, сообщил главком ВВС генерал-полковник Александр Зелин. "Пока у нас два дивизиона С-400, поставленных на боевое дежурство в Подмоскowie. В 2010 году мы должны получить еще пять дивизионов С-400, но все зависит от возможностей промышленности", — цитирует Александра Зелина ИА "Интерфакс". Оценивая итоги испытаний системы С-400, проведенных на полигоне Ашулук (Астраханская область) в 2009 году, генерал сказал, что результатами он доволен: "Несмотря на имевшиеся сложности, система успешно показала свои высокие возможности по уничтожению различных типов мишеней, в том числе имитирующих оперативно-тактические и тактические баллистические ракеты, а также крылатые ракеты. Поставленные задачи были успешно выполнены". Вместе с тем, по словам главкома, те ТТХ, которые заложены в эту ЗРС, "пока еще недополучены". Поэтому, продолжил генерал, совместно с концерном ПВО "Алмаз-Антей" предстоит еще проделать большую работу, чтобы "необходимые результаты были достигнуты". Между тем Зелин не удовлетворен ходом разработки новейшей зенитной ракетной системы С-500. "Как ведется разработка системы С-500, меня не устраивает. Хотелось бы, чтобы тот потенциал, который существует в концерне ПВО "Алмаз-Антей", был удвоен и даже утроен", — сказал Зелин журналистам в четверг.

БЕСПИЛОТНИКИ

Зелин отказывается принимать на вооружение отечественные беспилотники, не удовлетворяющие предъявляемым требованиям. "Мы, к сожалению, не получили беспилотные летательные аппараты с теми тактико-техническими характеристиками, которые нам нужны. Поэтому я никакие акты (о приемке) не подписываю", — сказал главком.

Объявленное весной решение Министерства обороны России о закупке иностранных беспилотных летательных аппаратов подняло вопрос о качестве продукции, производимой российскими предприятиями, еще летом.

К концу лета ведущие производители БПЛА на заказ военных ответили выпуском двух новых, современных беспилотных комплексов. Новые машины ("Дозор-600" и "Типчак-08") — это шаг вперед по сравнению с предыдущими образцами, заявляли тогда эксперты.

По словам главного редактора журнала "Беспилотная авиация" Дениса Федутинова, "новый "Дозор" сопоставим с израильскими БЛА Hermes, использовавшимися Грузией в прошлом году в ходе югоосетинской кампании, и с аппаратом Searcher MkII, ранее приобретенным российским оборонным ведомством". А конструкторское бюро "Луч" продолжило проект "Типчак", выпустив новый беспилотный летательный аппарат для длительной разведки под заводским названием "БЛА-08". Максимальная взлетная масса беспилотника выросла до 90 кг (целевая нагрузка — до 15 кг). Увеличился размах крыла.

Павел КОТЛЯР

*источник: ИА Infox
26.11.09*

РОССИЯ ТЕРЯЕТ РЫНОК ИСТРЕБИТЕЛЕЙ

Позиции российских авиастроительных компаний "Сухой" и "МиГ" на мировом рынке оружия могут серьезно измениться. У Китая появились сразу три аналога российских истребителей Су-27/30 и МиГ-29 — это J-10, J-11 и FC-1.

В ближайшие годы Пекин планирует построить и продать не менее 1200 модификаций этих истребителей, в том числе и для собственных ВВС. Тем самым не

только потеснив Россию на ее традиционных рынках, но и став основным производителем недорогой, высокоэффективной авиационной техники. Первым сигналом этого стало заявление командующего ВВС Малайзии генерала Родзали Дауда о возможности закупки именно в Китае комплектующих к российским истребителям, стоящим на вооружении малайзийских ВВС.

— Китай вырос до уровня региональной сверхдержавы и является обладателем передовых техноло-

гий, — заявил генерал Родзали Дауд. — Он может помочь нам во многих областях, например в техническом обслуживании и снабжении запчастями истребителей Су-30.

Королевские ВВС Малайзии имеют в своем составе 18 истребителей Су-30МКМ российского производства. Однако их техническое обслуживание — "краеугольный камень" всего российского экспорта вооружений и военной техники. Москва месяцами "вольнит" поставки запчастей. Из-за этого та же Малайзия вынуждена была полностью отказаться от эксплуатации наших МиГ-29. Не создали мы и многократно обещанный центр технического обслуживания в Индии, откуда оперативно могли бы доставляться запчасти во все страны региона, эксплуатирующие наши истребители. В итоге в эту нишу беспардонно вторгся Китай.

Впрочем, конфликт интересов возник еще в 2003 году, когда Китай отказался продлевать российскую лицензию на производство истребителей Су-27СК в Шэньяне. Из 200 заказанных комплектов для самостоятельной сборки он купил меньше половины. Объяснив отказ низкими боевыми возможностями самолета, Китай сконцентрировался на собственном проекте J-11В (SB, H, C), один в один копирующем наш Су-27/30. На все протесты Москвы Пекин ответил, что J-11 — совсем не копия российской машины, а собственная разработка, на 70 % состоящая из китайских комплектующих. Хотя это также нарушало российско-китайские договоренности. По китайской оценке, лицензионное производство Су-27СК "продвинуло" технологический уровень Шэньянской авиастроительной корпорации на 20–25 лет вперед. А создание истребителя J-11В явилось новым качественным скачком для китайского авиапрома и его Вооруженных сил. На аэрокосмическом салоне "МАКС-2009" "Известия" спросили главу компаний "Сухой" и "МиГ" Михаила Погосьяна: не представляю

ли китайские копии Су-27 угрозы российскому экспорту истребителей?

— Копия никогда не бывает лучше оригинала, — уклончиво ответил Погосьян.

Легкий истребитель FC-1 также появился не без участия России. Его разработка велась при содействии РСК "МиГ". Контракт был оформлен госкомпанией "Рособоронэкспорт" при одобрении Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству (ФСВТС). Сегодня Пекин планирует поставлять эти истребители в Азербайджан и Зимбабве, а заодно наладить его серийное производство в Пакистане. Интерес к истребителю уже проявили Бангладеш, Мьянма, Ливан, Иран, Малайзия, Марокко, Нигерия, Шри-Ланка и Алжир. По оценке китайцев и пакистанцев, всего на экспорт может быть продано до 800 таких самолетов. Самое поразительное — это никак не трогает российскую ФСВТС, которая готовит контракт на поставку в Китай 100 двигателей для этих машин.

— Без наших двигателей масштабный экспорт китайских истребителей невозможен, — считает глава Центра АСТ Руслан Пухов. — Другое дело, что Китай в свойственной ему манере может поступить по-своему. Заключить контракт, пообещав, что покупает для себя, а потом перепродать эти моторы, тем самым нанеся нам прямой ущерб.

За последние два года военно-техническое сотрудничество России и Китая снизилось на 62 %. Новых контрактов практически нет. Это при том, что Пекин когда-то считался стратегическим партнером Москвы в военно-технической сфере.

Дмитрий ЛИТОВКИН

*источник: газета «Известия»
19.11.09*

ОТ ОБОРОНКИ ЖДУТ ЧУДЕС

К 2020 году доля современного вооружения и техники в Российской армии должна составить 70–80 %, заявил в среду премьер Владимир Путин на совещании в Конструкторском бюро машиностроения — одном из крупнейших российских разработчиков ракетных комплексов. Причем это должны быть не единичные образцы, а серийные поставки.

В Конструкторском бюро в Коломне премьеру для начала устроили импровизированную презентацию военных новинок, показав систему ракетного вооружения, комплексы активной защиты танков, комплексы управляемого вооружения, современные боеприпасы для армии и флота и новейшую экипировку для

военнослужащих. На полигоне Путина ждали вертолет Ка-52 "Аллигатор" с лазерной системой наведения, современный противотанковый комплекс "Хризантема", танк Т-80 с активной системой защиты брони "Арена" и ракетный комплекс "Искандер-Е". Премьер заглянул в кабину "Аллигатора".

— Это полностью цифровой борт, — рассказывал один из инженеров. — Посмотрите, на приборной доске шесть мониторов.

Путин удовлетворенно кивнул и отправился наблюдать, как противотанковый комплекс "Хризантема" приводится из походного в боевое положение. Увиденное явно подсказало премьеру слова, с которых он и начал совещание об обеспечении нового облика Вооруженных сил России.

— Коллеги, поговорим о ситуации в оборонно-промышленном комплексе. Причем не в общем и целом — броня крепка и танки наши быстры, — а с погружением, с поиском путей преодоления трудно-

стей там, где они встречаются, и с определением выхода на стабильное позитивное развитие, — задал он вектор.

Он напомнил, что благодаря вмешательству государства "оборонка" фактически не почувствовала никакого кризиса. И действительно, меры поддержки были беспрецедентными. В 2009 году объявленное финансирование комплекса составило гигантскую сумму — 970 млрд рублей. Государство начало субсидировать процентные ставки по кредитам, делать прямые взносы в уставный капитал предприятий до 70 млрд рублей. Кроме того, власти распространили на предприятия "оборонки" право пользования госгарантиями и банковским кредитом.

— Конечно, не без проблем, не без известных сбоек, но в целом все эти меры сработали, — отметил Путин. — И на фоне общего спада промышленного производства в связи с мировым финансовым экономическим кризисом ОПК сохранил положительную динамику основных показателей. Если во всех осталь-

ных отраслях мы наблюдаем, к сожалению, известное падение в связи с кризисом, то с начала года рост ОПК составил 3,8 %.

Теперь власти ждут отдачи от таких вливаний — перевооружения армии.

— Это должна быть современная и перспективная техника. Не просто надежная, как гаубица образца 1938 года, — заметил премьер.

И к таким требованиям наша оборонка должна быть готова.

— Я знаю, что наш ОПК способен творить чудеса, — резюмировал премьер. — Но нам нужны не любые чудеса. А только те, которые реально повышают обороноспособность страны и приемлемы по цене.

Анастасия САВИНЫХ

*источник: газета «Известия»
19.11.09*

УРАЛЬСКИЙ ЗАВОД ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РАЗЛЕТАЕТСЯ

Гендиректор ОАО "Уральский завод гражданской авиации" (УЗГА) Вадим Бадеха представил инвестпрограмму предприятия стоимостью 1 млрд руб.

К 2012 году предполагается запустить мощности по ремонту вертолетов полного цикла и выстроить сеть сервисных центров за рубежом. Отраслевые эксперты и участники рынка говорят, что с выходом на рынок сейчас могут возникнуть трудности — авиакомпании предпочитают размещать на заводах лишь самые сложные виды ремонта, стараясь сэкономить.

Как рассказал Вадим Бадеха, со следующего года компания намерена реализовать два ключевых инвестиционных проекта — создание производства по ремонту вертолетов полного цикла и строительство сети сервисных центров за рубежом. "Объем инвестиций в первый проект составит около 1 млрд рублей, срок окупаемости — порядка 4–5 лет. Он будет реализован поэтапно и завершится к 2012 году. Мощность производства составит 60–70 вертолетов в год", — рассказал господин Бадеха. По его словам, источники финансирования — средства самой компании и привлеченные заемные средства (сейчас обсуждается вопрос о предоставлении кредита "Номос-банком"). По расчетам господина Бадехи, комплексный подход к ремонту вертолетов (сейчас УЗГА обслуживает только двигатели) позволит расширить ассортимент предприятия. "Второй проект — создание сервисной сети — будет реализован за счет средств иностранных инвесторов. Всего предполагается построить около 10 центров в странах Латинской Америки и Африки, в Китае, Афганистане, Индии. Первые центры появятся к 2011 году, стоимость одной такой точки — около \$ 20 млн", — сообщил Вадим Бадеха.

Стоит отметить, что это первые публично заявленные инвестиционные проекты УЗГА после произошедшей в июне этого года смены собственника завода. Как уже сообщал "Ъ", в июне нынешнего года ОАО "ОПК "Оборонпром" выкупила более 50 % акций завода у его менеджмента — гендиректора Анатолия Падерова и коммерческого директора Владимира Яхлакова. В настоящее время, по словам господина Бадехи, "Оборонпром" консолидировал 97 % акций предприятия.

ОАО "Уральский завод гражданской авиации" является правопреемником 404-го завода гражданской авиации. Специализируется на ремонте авиадвигателей ТВ2-117А/АГ, ТВ3-117, редукторов ВР-8А, ВР-14, ВР-24, оказывает услуги по ремонту газотранспортного оборудования. Занимает до 80 % рынка по ремонту двигателей вертолетов. Уставный капитал составляет 129,9 тыс. рублей, он разделен на обыкновенные акции номиналом 100 рублей. По данным менеджмента завода, 97 % акций сейчас контролирует ОАО "Объединенная промышленная корпорация "Оборонпром" (входит в "Ростехнологии"). Выручка по итогам 2008 года составила 1,5 млрд рублей, чистая прибыль — 81,367 млн рублей.

Опрошенные "Ъ" эксперты считают, что уральский завод поступает правильно, так как рынок



**ОФИЦИАЛЬНЫЙ WEB-САЙТ
КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ:
WWW.AS-CLUB.RU**

ремонтных услуг менее всего подвержен кризисным колебаниям, а его емкость позволяет выходить новым игрокам. "Обслуживание авиатехники интересно тем, что если получить все необходимые лицензии, то можно быть обеспеченным заказами на плановый текущий ремонт, который у вертолетов строго регламентирован и без которого технику не допустят до эксплуатации. С учетом всего вертолетного парка России (около 2,5 тыс. вертолетов) и средней стоимости капитального ремонта вертолета в \$ 300–400 тыс., емкость рынка может составить до \$ 1 млрд. При этом заводов, оказывающих комплексный ремонт вертолетов, сейчас не так много — всего 10–15 штук", — говорит аналитик ИК "Финам" Дмитрий Баранов.

С ним соглашается гендиректор Infomost Борис Рыбак: "Движение достаточно правильное, традиционно двигатели ремонтировались именно на специализированных заводах, если сейчас будут услуги еще и по другим видам ремонта, то вполне возможно за счет этого увеличить свою долю на рынке еще на

5–10 %". Однако вся сложность в том, говорит господин Рыбак, что сейчас почти все крупные обладатели вертолетного парка стараются создавать собственные мощности по обслуживанию и ремонту техники, стараясь отдавать на аутсорсинг лишь виды очень сложного ремонта. Это подтверждает и главный инженер ОАО "Быковский авиаремонтный завод" Николай Черничкин, по словам которого, заказы от авиакомпаний на текущий ремонт с начала года упали практически на 100 %. "Нам даже вообще пришлось закрыть мощности по ремонту двигателей из-за отсутствия заказов на этот год. Авиакомпании стараются экономить и обращаться к ремонтникам лишь в крайнем случае", — говорит он.

Сергей АНТОНОВ

*источник:
газета «Коммерсантъ» — Екатеринбург
19.11.09*

СПАСУТ ЛИ АВИАЦИЮ АНТИКРИЗИСНЫЕ ИТ-СТРАТЕГИИ?

В период кризиса любой бизнес ищет способы выживания. Конечно, это касается и авиакомпаний. Им особенно нелегко по причине длительного срока окупаемости инвестиций. Облегчить ситуацию поможет грамотная ИТ-стратегия, направленная на увеличение мобильности, совершенствование логистики и экономии во всех сферах. Также необходимо экономить и на самих ИТ.

Среди прочих способов экономии средств в этой области можно также отметить ПО с открытым кодом (Open Source), бесплатное программное обеспечение (Freeware), а также "облачные вычисления". Одним из наименее затратных способов сэкономить является исключение программных продуктов с дублирующим функционалом. Это наиболее вероятно в случае объединения авиакомпаний и централизации ИТ-ресурсов. Расходы авиакомпаний на программное обеспечение занимают одну из ведущих позиций, поэтому сокращение расходов на ежемесячное поддержание и обслуживание софта приносит существенную экономию. В качестве примера можно привести одного из российских авиаперевозчиков, где при тщательном анализе семейства информационных систем было выявлено дублирование десятков функций и типов данных. В результате оказалось возможным отказаться от использования и поддержания двух информационных систем общей стоимостью владения до 1 млн долл. США.

При внедрении программных продуктов отраслевой направленности (системы размещения ресурсов, планирования расписания, производственные системы) весьма важен опыт авиакомпаний-партнеров

либо тех перевозчиков, которые находятся приблизительно на той же стадии внедрения. В этих условиях существенную экономию средств и времени представляет объединение усилий ИТ-подразделений перевозчиков в реализации проектов по внедрению систем. В этой связи к экономии расходов приводят встречи по проблемным вопросам внедрения и эксплуатации, разработка общей базы знаний по продукту, а также совместная организация обучения пользователей.

ИТ-ОБОРУДОВАНИЕ – ЛУЧШЕ В АРЕНДУ

Затраты авиакомпании на ЦОД, коммуникационное оборудование, автоматизированные рабочие места (АРМ) и офисную технику также представляют значительную часть расходов на содержание ИТ-инфраструктуры. В настоящее время все чаще звучат идеи по поводу аренды дорогостоящего оборудования в дата-центре и передачи оборудования на удаленное администрирование (аутсорсинг) либо размещение собственных, уже приобретенных серверов, ЦОД, на площадке стороннего дата-центра (collocation). Эти меры становятся особенно актуальными в случае объединения авиакомпаний в группы и разветвления единой ИТ-инфраструктуры.

Все больший интерес и внимание завоевывают средства виртуализации отдельных составляющих ИТ-инфраструктуры. Это виртуализация и хранилищ данных, и бизнес-приложений, специализированных информационных систем. Особенно популярными являются идеи консолидации АРМ в ЦОД, размещаемые удаленно. Связь пользователей с ЦОДами осуществляется посредством каналов связи беспроводного соединения через пользовательские терминалы. В данном случае решаются сразу несколько ключевых

задач. Во-первых, экономия средств на приобретение персональных АРМ и отсутствие необходимости их массовой замены. Затем, упрощение учета основных ИТ-средств авиакомпании и процессов обеспечения информационной безопасности при доступе и обмене сведениями между сотрудниками компании (все данные хранятся в ЦОД, снижается риск утечки информации на внешние носители).

Однако не стоит забывать о том, что приобретение оборудования и амортизационные расходы также повышают капитализацию предприятия.

ОРГСТРУКТУРА И ПЕРСОНАЛ

Оргструктура отдела информационных технологий должна предусматривать наличие позиций, тесно контактирующих с бизнесом, с представителями заказчиков услуг инфраструктуры, информационных систем, и постоянно находиться в диалоге с ними. Именно с этой целью рекомендуется учитывать при возможных сокращениях объем и специфику работ сотрудников ИТ-подразделения, занятых в совместных проектах с бизнесом по внедрению или развитию специализированных информационных систем, отдельных частей инфраструктуры. То же самое касается системных аналитиков и специалистов по описанию бизнес-процессов.

Для объединяющихся авиакомпаний и в условиях централизации ИТ-подразделений в единую службу рекомендуется предусмотреть единые стандарты взаимодействия с бизнесом и предоставления услуг. Как вариант, предлагается выработать внутреннее соглашение о стандартах обслуживания (Service Level Agreement) либо обязательно заключить таковое со сторонней ИТ-организацией в том случае, если руко-

водством принято решение выделить ИТ-подразделение в отдельное юридическое лицо или же отдать ИТ-инфраструктуру на аутсорсинг.

Спад объемов авиаперевозок и глобальные сокращения персонала практически во всех структурах и на всех уровнях приводят к массовым увольнениям и в ИТ-подразделениях. Особенно остро этот вопрос стоит в сливающихся, объединяющихся компаниях. Стоит помнить, что если сокращение персонала после всех принятых альтернативных мер неизбежно, то его следует проводить один раз, чтобы исключить губительную для ИТ-подразделения и компании в целом демотивацию сотрудников и снижение качества работы.

ВЫХОД – ЦЕНТРАЛИЗАЦИЯ ИТ

Предложенные меры в части, касающейся каждой составляющей ИТ-инфраструктуры в соответствии с выбранной ИТ-стратегией, можно проводить, ориентируясь на степень интеграции бизнесов объединяющихся авиаперевозчиков и структуру руководства. В любом случае, стратегия централизованного управления информационными ресурсами в виде единой структурной единицы или отдельного юридического лица либо передача информационных технологий в управление на аутсорсинг представляется наиболее эффективной с точки зрения экономии бюджетных средств, максимально динамичного управления изменениями и тесной интеграции с бизнесом.

Максим МИХАЙЛЕНКО

*источник: CNews
20.11.09*

СУДОСТРОЕНИЕ: ПОДЪЕМ ИЗ БЕЗДНЫ

Отечественному судостроению потребуются неординарные усилия, чтобы сохраниться как отрасли, считает Эдуард Медник.

РИСКОВАННЫЕ КРЕДИТЫ

Российское судостроение переживает системный кризис. Средний возраст судов под нашим флагом достиг 20 лет, больше такого старого флота нет ни у кого. Флот уменьшается в количественном отношении и в тоннаже, однако отечественное судостроение не в силах восполнить эту убыль. Ежегодно на наших верфях строят гражданские суда общим водоизмещением 1 млн тонн. В странах ЕС этот показатель составляет 22 млн тонн, в Китае – 50 млн, Японии – 60 млн, Южной Кореи – 85 млн.

Судостроение стимулирует национальную экономику, развивая металлургию, электронику, электротехнику, машиностроение и другие смежные отрасли. Однако его характерными особенностями являются также высокая наукоемкость, длительность разработ-

ки и постройки судов и их высокая капиталоемкость. Последняя стала острой проблемой вместе с системой финансирования отечественного судостроения, которая ставит наших корабелов в существенно более жесткие, чем за рубежом, условия.

Весь мир строит суда в кредит, который составляет 80 % от цены судна с рассрочкой платежа на 10–12 лет под 5–6 % годовых. В России же возможно привлечение кредита не более чем на 5–7 лет по ставке не ниже 10–12 % годовых в размере до 60 % стоимости судна. Такой срок кредита недостаточен для окупаемости судна, а его стоимость и отсутствие налоговых льгот делает проект нерентабельным. Высокие налоги – НДС, таможенные пошлины и т. д. – повышают стоимость судов на 25 %.

Кроме того, наши суда не принимаются в залог под российским флагом, поэтому российские судовладельцы регистрируют их в офшоре. Эти корабли служат залогом получения ими новых банковских кредитов для строительства при условии, что строить новые суда будут на зарубежных верфях.

Пока основным путем вывода российского судостроения из подобного кризиса рассматривается лизинг. Стратегия развития судостроительной промышленности до 2020 года предусматривает меры, стимулирующие лизинг при закупке судов отечественного производства. На эти цели на 2008–2010 годы из федерального бюджета выделено 9,3 млрд рублей. Однако лизинговые схемы дороже прямых отношений с банками, а в сочетании с "дорогими" кредитами российских банков дополнительные ставки по лизингу ставят под сомнение возможность рентабельности и окупаемости работы судов в приемлемые сроки.

НЕПРАВИЛЬНАЯ ГЕОГРАФИЯ

Из-за 70%-ного износа производственных фондов и технологической отсталости в России по производительности труда отстают от ведущих производителей морской техники в 5–6 раз. В отечественном судостроении, например, применяется стальной лист размером 8 x 2 метра, в отличие от листов 12 x 4 на зарубежных верфях. В результате число сварных швов у нас утраивается, трудоемкость возрастает на 50–60 %, а внедрение технологий крупноблочного строительства судов становится невозможным. Себестоимость наших судов увеличивает низкая автоматизация работ при постройке, обусловленная отсутствием высокотехнологичного оборудования. В частности, отечественные верфи используют краны грузоподъемностью менее 100 тонн, в отличие от обычных за рубежом 500-тонников. Еще одна из причин низкой конкурентоспособности судпрома – запущенность научных исследований в сфере проектирования и строительства судов. Кроме того, в себестоимости производства корабля в России 20 % занимают затраты на электроэнергию, используемую, в основном, для обогрева доков в холодное время года. А в странах АТР круглый год тепло и электроэнергия идет только на сварку металла в корпусе. Вдобавок, сроки строительства судов в России вдвое превышают показатели передовых верфей мира.

Вследствие всех этих причин российские судовладельцы ежегодно размещают на зарубежных верфях (преимущественно в Корее и Китае) заказы на сумму более 1 млрд долларов, на долю отечественных верфей приходится 1 млрд руб. в год. По данным Минпромэнерго, 94,4 % построенных российскими судовладельцами за последние 10 лет судов – это продукция зарубежных верфей.

Осложняет ситуацию и стремительно сокращающаяся номенклатура выпускаемого в России оборудования, систем управления и другой высокотехнологической электроники для оснащения корабля. В результате основной объем работ, выполняемый на наших верфях по зарубежным контрактам, приходится на простейшие работы металлообработки с низкой добавленной стоимостью. В России производят только корпус судна, затем его транспортируют в Европу, где производятся работы, приносящие добавленную стоимость, – установка надстроек, оборудования, электроники.

И наконец, перевозчики нефти из-за роста цен на корабельное топливо предпочитают возить углеводороды крупными партиями, а в России заводов, способных производить танкеры дедевейтом более 80 тыс. тонн, за исключением Адмиралтейского и Бал-

тийского, нет. Из 200 верфей, выпускающих гражданскую продукцию, большинство могут строить или отремонтировать суда водоизмещением не более 5000 тонн. Общая картина диктует необходимость скорейшего реформирования отрасли. Во-первых, чтобы обеспечить ее выживание в принципе, особенно в свете успехов судостроения стран АТР. Во-вторых, необходимо модернизировать производство, чтобы иметь возможность строить конкурентоспособные корабли.

ВЫЖИВАНИЕ МЕТОДОМ ОСК

В 2007 утверждены Концепция реформирования судостроительной отрасли и ФЦП развития гражданской морской техники на 2009–2016 годы. Президент РФ в марте 2007 года учредил Объединенную судостроительную корпорацию (ОСК). В ее рамках объединили ФГУПы и госпакеты крупных частных судостроительных предприятий. Формирование ОСК закончилось к 1 апреля текущего года. В условиях кризиса для многих судостроительных заводов интеграция в ОСК была единственным способом выживания.

Организационно ОСК разделена на "Западный центр судостроения" (Санкт-Петербург), "Северный центр судостроения" (Северодвинск) и "Дальневосточный центр судостроения" (Владивосток). Каждый из них ориентирован на собственную специфику. Так, Северный будет специализироваться на создании средств освоения континентального шельфа. При этом центр сохранит свою роль в строительстве и ремонте атомных подводных лодок для ВМФ. Западный центр сконцентрируется на транспортных судах, в том числе ледового класса. Дальневосточный займется гражданскими судами и средствами освоения шельфа, сохранив возможность строительства и ремонта судов ТОФ.

Перспективы ОСК неоднозначны. По словам премьера Владимира Путина, в ближайшие 20 лет ОСК построит более 1000 судов. Объем необходимых для возрождения гражданского судостроения инвестиций, не считая стоимости строительства новых верфей и создания нового КБ, оценивается в 300 млрд рублей. Однако в 2008 г. в уставный капитал ОСК было направлено из бюджета всего 1,8 млрд рублей, в этом году – еще 2,5 млрд рублей, в 2010 году поступит 4 млрд рублей. Этих денег, по оценкам специалистов, едва хватит на модернизацию инфраструктуры судостроения.

По оценкам Минпромторга, наиболее существенный рынок для отечественных судостроителей до 2020 года будет связан с созданием технических средств для Северного морского пути. Кроме того, потребуются построить 10–12 ледоколов для обеспечения навигации и освоения шельфа Сахалина. Пока в планах ОСК – подтвержденные госзаказы на строительство пяти атомоходов, в том числе флагмана мощностью 110 тыс. л. с.

ТРИ ИСТОЧНИКА И ТРИ СОСТАВНЫЕ ЧАСТИ СУДОСТРОЕНИЯ

Правительство предусмотрело в Концепции развития судостроения строительство верфей для сборки гражданских судов дедевейтом свыше 200 тыс. т (дедевейт численно равен разности между водоизме-

щением и собственным весом судна в рабочем состоянии с грузом пресной воды, командой и топливом в бункерах), а также морских платформ для работы на шельфе. Проекты на это строительство при поддержке государства представили 9 судостроительных компаний, в 2010 году половина проектов должна быть запущена. Так, по предложению Выборгского судостроительного завода (ВСЗ), подконтрольного структурам банка "Россия", с привлечением средств этого банка будет создан новый судостроительный комплекс в Приморске (Ленинградская область) для строительства газозовов, танкеров дедвейтом более 150 тысяч тонн, добывающих платформ и судов для освоения шельфа. Строительство этой верфи обойдется в 38,5 млрд руб., сроки реализации проекта – четыре года. Для его финансирования завод получил кредит во Внешэкономбанке.

"Северная верфь" (актив Объединенной промышленной корпорации) предлагает в сотрудничестве с Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering создать сухой док для строительства судов дедвейтом до 300 тыс. т, востребованных "Газпромом", ЛУКОЙлом и "Роснефтью". Инвестиции в строительство этой верфи оцениваются в \$ 1 млрд. Под проект ОПК привлечена кредитная линия ВЭБ на \$ 550 млн. Проект рассчитан на 5,5 лет.

Одну из крупнейших в мире верфей со сверхтяжелым подъемным оборудованием и возможностью строительства судов и буровых платформ пятого и шестого поколения водоизмещением до 250 тысяч тонн планируют построить в поселке Дунай Приморского края на базе "проблемного" 30-го судоремонтного завода в бухте Чажма. Соглашение о создании соответствующего СП подписали Дальневосточный центр судостроения и принадлежащий китайцам сингапурский концерн Yantai Raffles Shipyard Ltd во время визита в Китай российского премьера Владимира Путина. На первом этапе общей стоимостью \$ 200 млн возведут сухой док, кран грузоподъемностью 20 тысяч тонн и инженеринговый центр. 75 % этих расходов берет на себя российская, а 25 % – китайская сторона. Суммарная стоимость проекта – \$ 1 млрд.

Верфь будет строить плавучие технические средства для нефтегазовой промышленности, в том числе газозовы вместимостью 150–220 тысяч кубометров, 3 морские добывающие платформы турельного типа, 4 буровые платформы, ледостойкие буровые установки для геологоразведки. Все это – высокотехнологичные, наукоемкие объекты, для проектирования и строительства которых требуется проведение научно-исследовательских работ и поисковых исследований.

Строительство верфи начнется в марте 2010 года. Ее научный, производственный и строительный персонал, скорее всего, будет китайским, поскольку Пекин лоббирует труд своих граждан. В любом случае, основной доход от сооружения верфи получит Китай. Помимо доли в прибыли, ему достанется средства для приобретения материалов и комплектующих, плата за применение патентов и проведение НИОКР, жалование работников верфи и инженерного центра. На долю российской стороны, напротив, дополнительно лягут расходы на создание преференций для привлечения на верфь отечественных заказчиков. Вероятно, решение о реализации проекта продиктовано не экономическими, а политическими мотивами.

ПЕРСПЕКТИВЫ ОГРАНИЧЕННОГО ХАРАКТЕРА

Чтобы сооружение трех новых суперверфей окупилось, необходимо загрузить их заказами. А для этого нужно создать такие экономические условия, чтобы строительство судов в России было выгодно для отечественных заказчиков. Причем строить крупнотоннажные суда в России и дальше будет заведомо дороже, чем в странах АТР, так как наши верфи придется отапливать, значительную часть комплектующих предстоит закупать за рубежом, а по технологиям, срокам и цене Россия зарубежным конкурентам уступает. Поэтому договориться о размещении заказов на отечественных верфях с судовладельцами будет непросто. Так, фактически до сих пор не определены перспективы строительства отечественных газозовов ледового класса. После разговоров о сооружении таких танкеров в России "Совкомфлот" заказал три газозова Японии и Южной Кореи.

Если России удастся переломить тенденцию строительства нашими грузоперевозчиками судов исключительно за границей с последующей постановкой под иностранный флаг, за счет увеличения доли фрахта отечественных судов можно получать до \$ 4,5 млрд в год. Однако иллюзий относительно быстрого возрождения отрасли никто не питает – к 2015 году планируется довести производство судовой техники в России лишь до 2 % от мировых объемов. За десять лет осуществить прорыв в строительстве крупнотоннажных судов невозможно. До этого, вероятно, суда придется заказывать за границей, так как у отечественных производителей не хватает производственных мощностей.

В любом случае новые верфи не позволят России занять значимые позиции на мировом рынке контейнеровозов, балкеров, продуктовозов, химовозов, нефтетанкеров и газозовов. Для создания платформ россиянам придется ориентироваться на иностранных партнеров в плане покупки лицензий на новые технологии и предлагать им доленое участие. Именно так поступили ЗАО "Севморнефтегаз" (дочернее предприятие "Газпрома"), ОАО "Совкомфлот" с ФГУП "Адмиралтейские верфи" и с ФГУП "ПО "Севмаш". Для освоения месторождения континентального шельфа Приразломное им предстоит создать два танкера по проекту финской компании Kvaerner-Massa Yards и буровую платформу "Приразломная" на базе платформы Hutton. Таким образом, в строительстве буровых платформ и танкеров ледового класса использование российских проектных решений и судового оборудования носит ограниченный характер.

УЧИТЬ ИЛИ УЧИТЬСЯ

Ренессанс отечественного судостроения невозможен без решения еще одной важной проблемы. Создание новых верфей означает, что отрасли потребуется большое количество квалифицированных инженеров, технологов, корпусников, механиков и сварщиков, владеющих современными автоматизированными технологиями. Последипломная подготовка каждого такого специалиста занимает не менее 6–7 лет. Однако ни учебных мастерских, укомплектованных соответствующим оборудованием

ем, ни рабочих наставников, способных с ним грамотно управиться, в России нет, и готовить их за рубежом никто не собирается. Вместо этого пошли другим путем – в кораблестроительных вузах страны в этом году был в 2,5–5 раз увеличен прием абитуриентов на бюджетные места. В итоге Кораблестроительный институт ДВГТУ, например, набрал 200 студентов. Считается, что спустя 4 года таким образом предприятия Дальневосточной судостроительной корпорации будут обеспечены кадрами.

Однако в вузах, так же как и в системе среднего специального образования, специальности судостроительного профиля зачастую не обеспечены преподавателями необходимого уровня. Так, в том же ДВГТУ в соответствии с требованиями по лицензированию и аккредитации вузов половина преподавателей – доктора технических наук и профессора. Однако к реальному проектированию и строительству современных судов все эти люди отношения вообще не имели или имели очень давно, поскольку на протяжении двух десятилетий отрасль находилась в коме и серьезно отстала от уровня мирового судостроения.

У нас почти не применяется обработка металла на роботизированных и автоматизированных обрабатывающих центрах в корпусообработывающем и сбо-

рочно-сварочном производстве, технологии лазерной резки и сварки, тонкоструйная плазменная резка, электронно-лучевая сварка, сварка ТВЧ, прецизионные технологии для исключения пригоночных работ и многое другое. К тому же работать по специальности, как свидетельствует статистика, пойдут менее половины выпускников вуза. Виной тому не в последнюю очередь зарплата, которая в отечественном судостроении в 6–8 раз ниже, чем за рубежом. Молодежь не стремится работать и в главном центре научно-конструкторской составляющей судпрома – петербургском ЦНИИ им. Крылова.

Вопрос, как сумеет ОСК построить в ближайшие 20 лет более тысячи судов, остается открытым.

*Эдуард МЕДНИК,
эксперт Российского судостроительного центра*

*источник: общественно-экономический сервер «Открытая экономика» (Open Economy)
www.opec.ru
30.11.09*

В ПОИСКАХ СЛОЖНОГО ЧЕЛОВЕКА

Как спасти культуру для тех, кто хочет думать и сомневаться.

Эта статья двух уважаемых авторов "РГ" – ответ на приглашение к дискуссии о том, какой мы хотим видеть Россию в следующем десятилетии, "каково будет ее место в мировом разделении труда, в системе международных отношений, в мировой культуре", с которым президент Дмитрий Медведев обратился в своей статье "Россия, вперед!".

АРТЕФАКТ КАК ПРИДАТОК К КАССЕ

В настоящее время встретились и как-то подталкивают друг друга несколько самостоятельно развивающихся кризисов. Старых и новых, понятных и еще неосознанных. Они касаются также функционирования в нынешних формах всех творческих союзов, разного рода объединений. Куда ни посмотри – везде истлевающая содержательная ткань. Уже не действуют ни заклинания: "Спасем великий репертуарный театр", "Возродим гениальное кино наших отцов!", ни прочие подпорки гигантского тела советской культуры. Актуально действующим художникам и менеджерам культуры понятно, что эти подпорки, несмотря на силу стереотипов или даже архетипов, обречены. А новых идеологам не подвезено. Изношенность организационной, идейной и эстетической "инфраструктуры" российской культуры, возникший гигантский экономический и моральный кризис идей, а еще кризис самого понимания культуры грозят нам грядущими катастрофами, опасность которых ничуть не меньше

катастроф техногенных, а причиненный ущерб исчисляется не деньгами, а поколениями.

В Германии в государственном театре, который получает от государства огромные деньги (к слову, дотация берлинского театра Шаубюне составляет 30 млн евро, театр выпускает до 15 премьер в сезон!), просто немыслима постановка коммерческой, бульварной пьесы. Почему? Если отбросить частности – ответственность перед зрителем, разделение территории коммерции и искусства, идеологический водораздел между буржуазным и демократическим театром, то ответить можно так: причина – другое понимание культуры.

У нас культура сегодня воспринимается как свободное от жизни место. Есть экономика, семейные отношения, заработка, успех, поездки, идеи, драмы, юридические отношения, бандиты, кредиты, воспитание детей и – отдельно от всего этого – культура. "Зона" неги. "Зона" досуга, восстановления сил, отдыха, развлечения. Если посмотреть любой документ, созданный правительством по поводу экономики, то там можно найти самые разные социальные обязательства, а вот культурные – никогда. У правительства сегодня нет культурных обязательств перед страной! Давайте все-таки попробуем сообразить, из каких конкретных шагов может быть построена культурная система нового времени.

Мы говорим сейчас о системе, которая должна противостоять рынку. Хотя бы для того, чтобы развивать его. Вернее, находиться с ним в более сложных отношениях. Мы должны создать ситуацию, которая бы действовала поперек рынка, а не превращала

любые артефакты в придаток к кассе. Страна находится в "чрезвычайной" ситуации — на развилке. Ощущает необходимость изменений и готова к ним. Естественно, что внутри прогнившей системы есть основа будущей культуры. Появились новые авторы, художники, режиссеры, не только понимающие необходимость нового содержания, но и транслирующие его. Его бессмысленно называть, как многие, "новой чернухой", "гимном депрессии". Эти авторы чувствуют время, его запах, воздух, травмы. Пресловутая "чернуха" — это их реакция на неопределенность настоящего и на невозможность увидеть себя в будущем. Появилась и новая публика, способная и желающая это новое искусство смотреть, осмыслять. Важно, чтобы эта публика развивалась и чтобы количество ее увеличивалось.

ДОВЕРЬТЕСЬ СЛОЖНОМУ ЧЕЛОВЕКУ

Есть невероятно важная и действующая с XVIII века идея, которой и советская власть декларативно присягала. Это концепция развития личности. Она сегодня умерла. Но без такой концепции ничего не будет — ни инновационного общества, ни модернизации, ни конкурентоспособности. Останется только эксплуатация одних другими. Отсюда постоянные упреки нашему обществу в антигуманизме. Человек — как главный объект и одновременно субъект культурной политики — куда-то растворился, исчез. Всех интересует не конкретный человек, а сумма людей. Население, образующее электорат. Телеаудитория, дающая рейтинг. Поисковое, экспериментальное, сложносочиненное искусство новейшего времени, которое прорастает на наших глазах, в качестве потребителя подразумевает не толпу, не массу, даже не публику, а персонального, отдельного СЛОЖНОГО человека. Это новое искусство признает, что человек может быть противоречивый, неоднородный. И обращается к нему. Новаторский фильм, экспериментальный спектакль, концерт современной музыки и выставка актуального искусства, конечно, делаются для продвинутой публики, и это так. Но они еще и рекрутируют множество поклонников среди обычных зрителей. Это и означает выращивание аудитории. Мы постоянно слышим разговоры об инновациях, но они — эти инновации — с неба не прилетят. Инновации — это когда один человек взял и придумал идею. Человек, придумывающий, мыслящий, творящий априори — СЛОЖНЫЙ. Потребность в креативных людях, в "актерах" (созидателях) у нас исчезла. Они сегодня "неформат".

Наряду с коммерциализацией культуры у такого человека есть еще один сильный противник. Это телевизор, которому нужен наркозависимый поставщик рейтингов, нужен НЕСложный человек. Тот, кто всегда живет с включенным телевизором. Важно понимать, что новые ресурсы, новые системы, безусловно, будут обслуживаться новыми мотивациями, которые связаны не только с развлекательным культурным миром. Новые художники предполагают появление новых посредников: продюсеров, менеджеров, финансистов и, разумеется, зрителей. Таких людей — при доброй воле системы — вполне можно воспитывать. И это не абстрактный романтизм. Идеи имеют огромную цену. И такая работа тоже может стать прибыльной. Необходимо довериться сложному человеку и вместе с ним поднять остальные сферы нашей жизни.

Мы уже говорили, что в таком системном, структурированном культурном пространстве иначе формируются не только авторы, зрители, но и работодатели, наемные работники. От этого зависит общий уровень конкурентоспособного общества. Без инноваторов инновационное общество построить невозможно. Та идея, которая, может быть, спустя годы будет продана за миллионы, сегодня еще не имеет цены. Пока она никому не нужна, поскольку ее перспективы еще неизвестны. Поддержка нужна не только художникам, но и потенциальной публике, способной потом этих художников кормить. Спроси любого человека-неспециалиста — от Рейкьявика до Кейптауна: "Назовите известные вам имена русских". Они скорее всего вспомнят Сталина, Достоевского, Чехова — тирана и двух великих писателей, относящихся к культуре XIX века. Почему никто не вспомнит ни одно имя великого россиянина из века XX? Почему не вспомнят Мельникова, Эйзенштейна, великого русского ученого Юрия Кнорозова, открывшего миру письменность майя? Почему не упомянут, например, Гагарина? В свое время при наличии государственной воли можно было сделать Гагарина супергероем, брендом мирового класса, что когда-то стоило бы три копейки. Все-то надо было организовать пару грандиозных выставок о космосе, показать их и в Вашингтоне, Пекине, Лондоне...

МИССИЯ ВЫПОЛНИМА

Единственный способ продвинуть Россию — это действием доказать, что мы великая культурная, креативная страна, которая дала миру не только тиранов, но и признанных гениев. Нет ничего страшнее мертвой легенды. Нужно сделать так, чтобы появились новые Эйзенштейны и Вавиловы, Малевичи и Мельниковы.

К сожалению, здесь ничего нельзя решить без благоволения высшей власти. Но и она должна понять, что для страны это единственный шанс. Наша культура — это культура боли. И она может взять на себя эту мировую миссию. Совершенно отдельную. И очень ценную. Россия может поставлять на мировой рынок разного рода авторские идеи. Сумасшедшие, ассиметричные. Почему бы здесь не создать мировые школы творческого проектирования? Почему, к примеру, никому не приходит в голову предложить Анатолию Васильеву создать международную школу театральной режиссуры? Конечно, извинившись предварительно за все, что произошло.

Как устроить так, чтобы любой продюсер, зарабатывающий на культуре, понимал бы, что открыть европейскую школу режиссерского мастерства в Москве — выгодно? Как сделать так, чтобы к Васильеву захотели приехать учиться сюда, в Россию, а не в Европу? Необходимо запустить механизм поддержки авторской культуры, что невозможно без проектирования самой культурной политики, которая сегодня фрагментарна и предельно консервативна. Например, стыдно, что в Москве нет сети арт-кинотеатров.

Для создания подобной системы не нужны огромные деньги. Нужны только специальные программы. В Европе существуют четыре тысячи подобных кинозалов. Доплачивают по таким программам владельцам кинотеатров за четверть мест, если кинотеатр показывает Ханеке или Джармуша. Это и есть дотирование инновационной культуры.

Люди должны знать: в Москве есть 25 из 250 залов, где показывают фильмы для тех, кто не научился думать, сомневаться. Даже если сегодня эти фильмы смотрит мало людей, завтра будет значительно больше.

В России сейчас условно сто оркестров, в Америке их две тысячи. Но даже если эти сто оркестров двадцать процентов своего репертуара – в обязательном порядке! – будут играть новую музыку современных российских композиторов, то это создаст живую ситуацию в музыке и постепенно сформирует публику, которая эту музыку может и желает воспринимать. И тогда у самых успешных современных российских композиторов не будут сплошь немецкие адреса.

К сожалению, те люди, которые принимают решения, не верят, что умножение количества сложных людей в обществе автоматически решит множество проблем нашей жизни. От беспрецедентной коррупции до варварского мусора на улицах, от необъяснимой в современной Европе мужской смертности до бытового хамства.

Сложный человек всегда предпочтет коды культуры, о которой мы тут говорим. Нет никаких сомнений, что одна из важнейших задач культуры – сбережение наследия. С этим мы более или менее справляемся, сохраняем. Но нельзя не понимать, что без создания нового скоро нечего будет сберегать. Необходимо объявить открыто: двадцать процентов бюджета культуры направляется на создание и демонстрацию нового. Если вы как культурная институция получаете госдотацию, то просто обязаны это делать: в государственном оркестре 30 процентов исполняемой музыки должно быть написано современными композиторами, в государственном театре три премьеры из запланированных десяти – по текстам современных авторов. Это и есть работа на развитие человека, на движение вперед.

Та культура, которая у нас сейчас существует, вообще не предполагает развития. В ней не заложена эта технология. У нас ведь до сих пор воспроизводится своего рода средневековые и вся система управления отдельными видами искусства держится на персоналиях разного возраста и силы. Они не "крышуют" даже – в том самом негативном смысле, – а просто реально правят, являются официальными отцами того или иного вида искусства. На каком-то этапе они могут помочь решить жилищные вопросы, протолкнуть проект, дать кому-то деньги. Но вот дальше – просто в силу возраста – они часто начинают действовать неэффективно. Понятно, что эту древнюю российскую схему сломать нельзя. Тогда все рухнет вообще. Но рядом с ней нужно строить другую. Нам кажется, что должны уйти в небытие пожизненные синекеры. Ни при каких обстоятельствах человек не может находиться на руководящих должностях больше чем два срока. Нельзя быть пожизненным главредом, главрежем, пожизненным отцом-основателем. Потому что театры, музеи, киностудии – государственная собственность. Они не должны даваться навечно "на кормление". Во всяком случае, именно так это устроено в европейских культурных институциях.

ВАС ПРИГЛАШАЕТ ЦИК

В сложившейся в России ситуации действовать нужно незамедлительно. Как может быть устроена

система, которая сможет помочь исправить существующее положение? У нас уже точно есть, хотя не так много для большой страны, реально действующих, жизнеспособных, здравомыслящих очагов новой культуры. Где-то это местный маленький экспериментальный театр, где-то – частный музей, школа искусств или библиотека. Галерея. Киноклуб. Архитектурное бюро. Ансамбль современной музыки или музыкальный клуб. Местный фестиваль. Из них необходимо создать карту российских культурных инициатив, включив туда все успешно функционирующие инновационные культурные структуры России. Во всех 83 регионах. Можно придумать название – ЦИК: центры инновационной культуры.

Если честно описать эту систему, ее правильно промониторить и помогать членам этого неформального сообщества в первую очередь, то они станут крепкими, а тогда к ним потянутся и другие. Целесообразно было бы на базе так называемого государственно-частного партнерства создать внебюджетный фонд поддержки инновационных центров культуры. Или агентства, которые бы их обеспечивали. Ориентируясь на государственные гранты, ЦИКи бы действовали в разных направлениях: становились бы инструментом инновационных преобразований, институцией по созданию новых идей, школами воспитания зрителей. Таким образом возникали бы эффективные структуры, параллельные нынешним министерствам. Важно, что их не надо проектировать и строить заново. Найти живых и помочь им. Дай им дополнительные возможности – новые ресурсы, и результат, мы уверены, будет. И довольно быстро. Так мы выращиваем новую Систему, ничего не отменяя. Строим параллельное здание, но не пристройку.

Это общенациональная система, существующая благодаря агентству (или фонду), которое ее поддерживает. Она не будет стоить огромных денег. А банки, с ней работающие, получают имиджевые дивиденды. Не надо ненавистную многим современную культуру навязывать министерству культуры. Пусть министерство сохраняет памятники культуры. А наша параллельная структура – ЦИК – может стать в дальнейшем заказчиком других плодотворных начинаний. Это может быть: молодежная политика, имиджевый ребрендинг России, международное сотрудничество, образовательные программы. И все это будет противостоять завершающемуся десятилетию – эпохе тотального развлечения. Это и есть креативная культурная политика. Интеллектуальное продвижение. Мы стимулируем пусть и небольшую часть людей пожить в активном режиме саморазвития. И все это обеспечит тот самый неоднородный СЛОЖНЫЙ человек, о котором мы вначале говорили: осталось только перестать его бояться и потому уничтожать.

*Даниил ДОНДУРЕЙ,
главный редактор журнала "Искусство кино", культуролог,*

*Кирилл СЕРЕБРЕННИКОВ,
режиссер*

*источник: "Российская газета" –
федеральный выпуск № 5012 (188) от 7
октября 2009 г.*

ВМЕСТО ГОСКОРПОРАЦИЙ – ПРЯМОЕ ПОЛИТИЧЕСКОЕ КРЕДИТОВАНИЕ

После доклада Генпрокуратуры президенту Медведеву о работе госкорпораций стало очевидным, что в своем прежнем виде госкорпорации не сохранятся. О возможных путях их реформирования – Степан Сулакшин, генеральный директор Центра проблемного анализа и государственно-управленческого проектирования, участвующего в подготовке соответствующих проектов для правительства.

– Возникновение крупных промышленных корпораций с большими основными фондами, оборотными капиталами, венчурными фондами и фондами НИОКР – это мировой тренд в развитии современного высокотехнологичного сектора экономики. Япония, например, стала лидером в производстве микроэлектроники именно благодаря тому, что ее крупные компании ежегодно тратят на инновации в этой сфере миллиарды долларов. Малый и средний бизнес может обеспечить занятость населения, но обеспечить инновационное развитие экономики государства не может. Поэтому укрупнение хозяйствующих субъектов в развитых странах целесообразно. При этом форм подобного укрупнения может быть много. Одной из успешных форм подобного рода в нашей стране в секторе естественных монополий стали открытые акционерные общества с различными обременениями и ограничениями на оборот акционерного капитала или крупные компании холдингового типа.

Однако, как показывает анализ и практика, к позитивной идее укрупнения хозяйствующих субъектов госкорпорации отношения не имеют. Номинально в их рамках происходит укрупнение промышленных и финансовых активов какой-то отрасли, как, скажем, авиастроения в Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). Но при этом контроля использования выделенных государством средств на развитие отрасли в рамках госкорпораций практически нет, да и ответственности за полученный результат она не несет. В законодательстве о госкорпорациях использованы специальные приемы, чтобы такой контроль исключить.

При этом создатели ОАК не озаботились вопросом, кто будет ее заказчиком. Государство от этого устранилось, зарубежного заказа, в силу проблем конкурентоспособности, быть не может. Возникает

вопрос, для чего тогда вообще нужны такие объединения? Анализ показывает, что на самом деле под эгидой создания госкорпораций была проведена скрытая приватизация госсобственности. Перемещение в юрисдикцию госкорпораций крупных имущественных и денежных активов государства фактически лишило последнее права собственника и права финансового контроля этой собственности. Ибо возвращения ссуженных госкорпорациям государством средств, если бы ему захотелось такое сделать, как показала практика, не происходит.

Оказалось, что госкорпорации рассматривают свои капиталы как временно свободные средства и используют их не для решения таких декларированных государством задач, как прорыв в нанотехнологиях или восстановление позиций страны в авиастроении, а для "прокрутки" в банковских и иных финансовых операциях.

Тем самым госкорпорации фактически стали финансовыми учреждениями, осуществляющими масштабную авантюру по оприходованию и использованию государственных активов. В этом контексте обретают новый смысл обсуждаемые сейчас намерения приватизации госкорпорации "Роснано", так же как и создание для этого управляющей компании, зарегистрированной не на территории России, а за рубежом. Даже когда средства госкорпораций используются по прямому назначению, подрядчиками высокотехнологичного оборудования часто становятся зарубежные, а не отечественные компании.

Поэтому вполне логично, что президент Дмитрий Медведев в итоге поставил вопрос о ревизии замысла и результатов создания госкорпораций и задался вопросом, что теперь с ними делать. Оставить все как есть значило бы продолжить масштабную аферизацию российской экономики, поскольку возможность достичь положительного экономического эффекта в существующей модели госкорпораций нереализуема.

В целом реорганизация российских госкорпораций растянется лет на 10–12. Такой срок лежит за пределами пиаровских компаний нынешнего президента, что позволяет надеяться на значимый результат.

– Приватизация госкорпораций позволит привлечь иностранных инвесторов, что, видимо, ускорит решение поставленной президентом Медведевым задачи модернизации экономики страны?

– На самом деле все может произойти с точностью до наоборот. В 1990-е годы западные компании уже становились собственниками российских предприятий. Чаще всего это делалось не ради получения

прибыли от развития нашей промышленности, а ради того, чтобы дезинтегрировать здесь соответствующие производства как своих возможных конкурентов. Расчистить рынок сбыта для своей продукции. В результате Россию заполонила однородная импортная продукция. Эти приоритеты актуальны для зарубежного бизнеса и теперь, чаще всего они достигаются с помощью приобретения пакетов акций и преимущественных прав управления. Особенно большой интерес зарубежный капитал проявляет к вхождению в российские производства двойного и мультипликативного значения, определяющие нашу обороноспособность. Чтобы усилить свои позиции в геополитическом противостоянии с Россией Западу выгоднее потратиться на подрыв нашей обороноспособности, чем истратить вдесятеро больше на развитие своих систем вооружения. Поэтому иностранный капитал может пойти на вхождение в российские госкорпорации, но рациональнее инвестировать их силами собственно российского капитала.

На самом деле Россия обладает мощным инвестиционным ресурсом. Суверенный финансовый оборотный капитал нашей экономики в силу правящего бал монетаризма сейчас уменьшен невведением в оборот как минимум 2 триллионов долларов. Это стимулировало замещение оборотных средств иностранным капиталом и, к стати, особую тяжесть российского финансового кризиса. Ныне, когда Стабилизационный фонд уже почти проеден, у России все еще есть избыточный золотовалютный резерв. Но главное – есть резерв восстановления рабочего уровня монетизации российской экономики, что есть функция ЦБ РФ. Необходимо пустить эти средства в оборот, создав Государственный внебюджетный инвестиционно-кредитный фонд (ГВИКФ), основной функцией которого было бы целевое некоммерческое (или политическое) кредитование, осуществляемое по ставкам ниже, чем в банковской системе, отдельных крупных проектов, предприятий и регионов, и так называемое сетевое кредитование, которое реализуется через систему коммерческих банков (ограниченных в марже), которые выступают как агенты ГВИКФ в его отношениях с получателями – малым предпринимательством и (при ипотечном кредитовании) населением.

В Германии, например, такая система существует с послевоенных времен и до сих пор работает в виде банка развития KfW при федеральном правительстве, который предоставляет кредиты под очень низкие проценты и на очень длительные сроки действия. В Китае

та же система называется политическим кредитованием. Там были созданы три так называемых "политических" (т. е. некоммерческих) банка, основной задачей которых стало финансирование реальной экономики, в основном за счет бюджетных средств. Эта система тоже весьма эффективна.

– Сейчас модно сравнивать отечественную экономику с немецкой и китайской. Однако такие сравнения часто не учитывают разницу менталитета наших граждан. Не получится ли так же и с предлагаемым Вами фондом?

– Занимаясь комплексным проектированием модернизации российской экономики, Центр проблемного анализа и государственно-управленческого проектирования, которым я руковожу, разумеется, учитывает ментальность и цивилизационную специфику. Это особенно важно в решении вопросов повышения производительности труда.

Ныне зарплаты в нашей стране в 2–2,5 раза ниже экономически обоснованных. Российское руководство готово повысить их тогда, когда в стране повысится производительность труда. Однако при этом оно не учитывает, что, как показывают исследования, мотивация к труду у российского работника до уровня дохода в 40–42 тысячи рублей в месяц не меняется. Она постоянна, поэтому, как ни призывай к повышению производительности труда, она не повысится. Между тем расчеты показывают, что, если установить среднемесячную зарплату по госсектору свыше 42 тысяч рублей и создать аналогичные требовательные мотивации для формирования баланса частному предпринимателю, производительность труда в стране заметно возрастет.

При этом в результате нелинейного эффекта инфляция за счет повышения платежеспособного спроса населения не только не вырастет, а наоборот, упадет. И это не парадокс, а вполне понятная вещь, т. к. возрастут накопления, конвертируемые в инвестиции, и производительность труда.

Если вдобавок применить пакетные меры нематериального стимулирования производительности труда, которые вновь сделают его делом доблести и чести, производительность труда в России существенно превысит аналогичные показатели западных стран.

Андрей ВЕЙМАРН

*источник: ОPEC.RU
11.11.09*

"НУЖНО ИЗБАВЛЯТЬСЯ ОТ КОНТРАФАКТА"

Интервью с начальником управления ремонта Московского машиностроительного завода (ММЗ) "Знамя" Сергеем Жиделевым.

Проблема засилья контрафактной продукции на авиационном рынке России встала в полный рост в начале десятилетия. В 2004–2005 гг. был принят ряд

решений, направленных на защиту отрасли от нелегально произведенных компонентов и поддельных документов. В частности, в результате переговоров авиастроителей, авиакомпаний и представителей Государственного научно-исследовательского института гражданской авиации (ГосНИИ ГА) было принято решение о создании единой компьютерной базы данных, в которой хранились бы сведения о каждом

легально произведенном или отремонтированном агрегате и узле. На произведенные или отремонтированные агрегаты стали оформляться разработанные при помощи специалистов Госнака паспорта, имеющие несколько степеней защиты. Эти меры позволили поставить барьер на пути контрафактной продукции, однако говорить о полном решении проблемы, увы, не приходится. Для того чтобы избавить рынок от опасных комплектующих, предприятия-производители и ремонтные организации должны занимать активную позицию. О том, как борется с контрафактной продукцией Московский машиностроительный завод (ММЗ) "Знамя" и какие достигнуты результаты, "АвиаПорту" рассказал начальник управления ремонта предприятия Сергей Жиделев.

— Проблему контрафактных изделий породили неурегулированные рыночные отношения. К примеру, во времена Советского Союза была единая авиакомпания — "Аэрофлот" — и ее воздушные суда ремонтировались в единой сети авиаремонтных заводов. Поставщики тоже были все известны. И главное, все осуществлялось на одни и те же деньги — на деньги государства. А сегодня маленьким авиакомпаниям, у которых один-два самолета или вертолета, поддерживать уровень летной годности судов при их доходах очень сложно. Чаще всего они и становятся потребителями контрафактной продукции. А если есть спрос — есть и предложение. Рынок запасных частей, особенно это касается вертолетов, еще не достаточно насыщен. Кроме того, он в достаточной мере коррумпирован. Все это усугубляется еще и тем, что практически нет правового регулирования рынка запасных частей.

В военной авиации случаев выявления контрафактной продукции гораздо меньше, поскольку там все делается за бюджетные деньги, покупка и ремонт агрегатов производится по Гособоронзаказу. Но надо понимать, что военные авиационные ремонтные заводы тоже акционировались, стали коммерческими организациями. То есть здесь тоже появляется коммерческая составляющая.

— Можно ли оценить, какова сегодня доля контрафактной продукции?

— На сегодня приходится признать, что "серый" рынок все еще остается значительной частью общего рынка авиационных агрегатов. При выполнении ремонта наших агрегатов и на авиационных ремонтных заводах, и у нас, когда изделия приходят на ММЗ "Знамя", этот контрафакт неизбежно обнаруживается. И, как следствие, только наши специалисты ежемесячно выявляют один-два таких случая, притом что ежемесячно завод осуществляет ремонт 30–40 агрегатов. Таким образом, по нашим агрегатам доля контрафактной продукции составляет примерно 5–10 %. Для сравнения, по ряду изделий этот показатель достигает 20–25 %. Чем больше мы занимаемся этой работой, тем уже становится "серый" рынок, тем больше становится доверие заказчиков к нам, тем чаще они обращаются к нам за покупкой или ремонтом агрегатов. Так что эффективность принимаемых нами мер налицо.

— Какие нарушения встречаются наиболее часто?

— Нередко "умельцы" пытаются "омолодить" агрегат, у которого истек календарный срок службы. В паспорте изделия просто "исправляется" дата выпуска. То есть это подделка документа. Бывают прецеденты, когда ремонт выполняется с использованием ворованных или бывших в употреблении комплектующих. Где

их берут — неизвестно. Переборкой двух-трех агрегатов делают один, перебивают номера и подделывают паспорта. Это самый опасный случай, поскольку тут нарушается вся технология, агрегат собирают, что называется, "на коленке". Как правило, такие агрегаты долго не летают.

Случается также нелегитимный ремонт. Например, одной из авиакомпаний ремонт агрегатов выполнил Николаевский авиационный ремонтный завод в Украине. Но этот завод потерял всякие отношения с ММЗ "Знамя" более 15 лет назад. Когда авиакомпания проводила техническое обслуживание воздушного судна в Домодедово, у них закрались сомнения насчет легитимности ремонта и они обратились к нам. Привезли агрегаты, мы их разобрали, провели дефектацию. Оказалось, что агрегаты собраны из комплектующих выпуска конца 80-х годов, не доработаны по бюллетеням, паспорта оформлены с грубыми нарушениями. Мы их забраковали. К чести авиакомпании, она сразу же согласилась на утилизацию указанных агрегатов.

— Каким образом выявляется контрафактная продукция?

— Такие агрегаты мы выявляем посредством процедуры аутентификации — проверки подлинности паспорта и агрегата по делу агрегата, хранящемуся в архиве нашего предприятия. Еще в 2002 г. на предприятии была создана комиссия по аутентификации, обратившись в которую можно заказать проверку подлинности паспорта изделия по электронной копии или отправив запрос через раздел "Проверка паспорта". С 2004 г. на ММЗ "Знамя" работает комиссия по "серому" рынку, которая провела ряд мероприятий по сокращению доли контрафактной продукции: с 2005 г. введены защищенные паспорта продукции, в 2006–2009 гг. добавлены новые степени защиты паспортов. Совместно с ГосНИИ ГА создается база данных по отслеживанию агрегата в течение всего жизненного цикла, в настоящий момент она объединяется с базой данных ГосНИИ ГА. Активно ведется мониторинг рынка (в том числе и в сети Интернет) на выявление случаев предложения нелегитимной продукции.

В перспективе мы должны перейти на электронную маркировку своих изделий. Это существенно упростит процедуру отслеживания агрегата в эксплуатации. Я полагаю, в ближайшие три-четыре года эта проблема будет решена.

— Какова дальнейшая судьба контрафактных изделий?

— Контрафактные агрегаты мы утилизируем с составлением акта. Причем и проверку агрегатов на аутентичность, и утилизацию контрафактных агрегатов ММЗ "Знамя" проводит на безвозмездной основе. Взамен утилизируемых агрегатов мы предлагаем заказчикам подобрать агрегаты из нашего оборотного фонда. При этом мы даже готовы идти на некоторое снижение цены.

— Расскажите подробнее о программе Trade-In.

— Оборотный фонд, сформированный на ММЗ "Знамя", позволяет в кратчайшие сроки подобрать отремонтированный агрегат с требуемым запасом ресурса. Сам ремонтный фонд мы покупаем у тех же заказчиков. Поэтому на предприятии реализована программа Trade-In, которая предусматривает закупку агрегатов, выработавших межремонтный ресурс.

Заказчики, однако, со своим ремфондом расстаются неохотно, и если им требуется срочный ремонт агре-

гата (ремонт занимает в среднем около трех месяцев), есть возможность поступать следующим образом: они нам продают свой ремфонд, мы им тут же продаем из нашего оборотного фонда нужный им агрегат. И заказчики ради экономии времени идут на такой шаг. А мы имеем возможность пополнять свой оборотный фонд. Таким образом, программа Trade-In действует достаточно эффективно.

— Насколько востребованы именно отремонтированные агрегаты, ведь новые, очевидно, надежнее?

— Новые агрегаты у нас покупают только заводы-изготовители, авиакомпаниям они, как правило, не нужны. Во-первых, новый агрегат дороже отремонтированного, а во-вторых, и отремонтированные агрегаты имеют достаточный запас ресурса. Например, календарный срок службы агрегата НП89Д составляет 30 лет, или 26 тыс. часов налета, то есть он сравним с ресурсом самолета. Сегодня отечественные Ту-154, Ту-134, Як-42 выводятся из эксплуатации и смысла покупать новые агрегаты для них просто нет.

— Как вы выстраиваете отношения с авиаремонтными заводами?

— Конечно, наши агрегаты ремонтируют и авиационные ремонтные заводы (АРЗ). Особенно много ремонтируется агрегатов вертолетной группы. Для выполнения качественного ремонта мы производим и поставляем на АРЗ ремонтно-групповые комплекты, а по договору поставки таких комплектов наше пред-

приятие осуществляет конструктивно-технологическое сопровождение ремонта агрегатов. Специалисты ММЗ "Знамя" раз в два-три года приезжают на АРЗ, проверяют наличие конструкторской и технологической документации, наличие полного перечня бюллетеней, полноту и качество проводимого ремонта. Работа идет на паритетной основе. В итоге и мы уверены, что АРЗ способен сделать качественный ремонт, и АРЗ уверен, что его технологический процесс соответствует всем требованиям.

— Подводя итог, в чем залог успеха в борьбе с контрафактной продукцией?

— То, что контрафактная продукция опасна, что от нее надо избавляться — это прекрасно понятно всем. Но если использовать только карательные меры, это не решит проблему полностью. Нельзя бежать от "серого" рынка, делать вид, что его не существует. Напротив, его необходимо изучать, понимать и учиться влиять на него. Надо активно работать, сотрудничать со всеми заинтересованными сторонами. И мы предлагаем конечным потребителям — авиакомпаниям — такой путь, когда им выгоднее сотрудничать с заводом-изготовителем, а не с посредниками.

Андрей ЮРГЕНСОН

источник: AVIAPORT.RU
17.11.09

В КОСМОСЕ МЫ БОЛЬШЕ НИКОМУ НЕ НУЖНЫ

Летчик-космонавт России Михаил Тюрин: "От нашей космонавтики партнеры все уже получили. И нас попросту не берут в будущее как ненужный балласт".

4 ОТВЕТА НА ВОПРОС, ПОЧЕМУ РОССИЯ ТЕРЯЕТ КОСМОС

— Могут ли партнеры по Международной космической станции (МКС) обойтись без России?

— Да. У нас сейчас нет ничего такого, чего бы не было у партнеров.

— Можем ли мы обойтись без партнеров?

— Нет. Без американских систем связи мы даже хорошую фотографию в Центр управления полетами (ЦУП) передать не сможем.

— Но, может быть, сейчас на МКС проводятся очень важные для нашей страны научные эксперименты?

— Почти не проводятся. В космос отправляют "лабораторные работы" для первокурсников.

— Каким будет пилотируемый корабль, который придет на смену "Союзу"?

— Никто не знает. Но скорее всего, это будет гибридный асфальтоукладчик и болида "Формулы-1".

В 1998 году, накануне Дня космонавтики, давал интервью газете моего родного физтеха "За науку" и редакция вынесла в заголовок услышанную мной

фразу американского астронавта: "Без русских в космосе мы — ничто!" А сегодня я как журналист беру интервью у российского космонавта, а он произносит формулу, ровно противоположную по смыслу. Становится страшно: какой же большой путь мы прошли всего за десятилетие!

Там у соседа — пир горой,
И гость — солидный, налитой,
Ну а хозяйка — хвост трубой —
Идет к подвалам:
В замок врезаются ключи,
И вынимаются харчи;
И с тягой ладится в печи,
И с поддувалом.

А у меня — сплошные передраги:
То в огороде недород, то скот падет,
То печь чадит от нехорошей тяги,
А то щеку на сторону ведет.
Владимир Высоцкий

СОБИРАЕМСЯ ЛИ МЫ ЛЕТАТЬ?

— Михаил, сегодня я хочу поговорить о перспективах. Каково, на твой взгляд, ближайшее будущее российской космонавтики?

— Боюсь, это негативный сценарий. И если он с определенной вероятностью все же реализуется, последствия будут крайне тяжелыми.

— Тем более самое время взглянуть правде в глаза.
— Вот так, с места в карьер? В таком случае я сразу оговорюсь на всякий случай. Правде в глаза мы можем смотреть только каждый со своей точки зрения. Другим в этом ракурсе что-то может показаться дискуссионным, что-то не вполне объективным. Но хотелось бы заметить, что моя позиция базируется на зрелой любви к своей работе, которая, в свою очередь, предполагает прежде всего жертвенность, терпение и — честность.

— Прогнозный сценарий — это описание связи свершившихся событий с возможными будущими. Может быть, негативные события, на которые, видимо, опирается твой сценарий, достаточно случайны?

— События, которые видятся нам случайными (чехарда с генеральными конструкторами в отрасли, непонятное распределение средств и т. п.), потому что мы не видим некоторые причинно-следственные связи, на самом деле можно попытаться рассматривать как взаимосвязанные.

— Ну давай, для "моделирования" случайного (для тебя) выбора исходной точки нашего разговора я просто "ткну пальцем" в любую из проблем, которая сегодня волнует специалистов в отрасли. Пожалуйста — как обстоит дело с задачей создания нового пилотируемого корабля, который должен прийти на смену "Союзу"?

— Дают задание проектировать космический корабль вне всякой концепции. Формулировка: "Делаем корабль, чтобы лететь на станцию, чтобы потом лететь на Луну, чтобы потом лететь на Марс" — вызывает, по меньшей мере, удивление. Не бывает так, чтобы одна и та же машина и асфальтоукладчиком работала, и в гонке "Формулы-1" участвовала. А нам предлагается именно это.

Проектанты говорят: надо садиться только на двигателях, то есть без парашюта. А почему? Потому что только так правильно, а не иначе. Другие же не соглашаются: нет, прогрессивно садиться только по-самолетному. И перечисляют преимущества, но все — исключительно с точки зрения техники посадки. А то, что резервных аэродромов надо всюду понастроить, а на них еще снег чистить, не учитывается. Ладно, говорят, давайте тогда арендовать военные и коммерческие аэродромы. А сколько это будет стоить? Владелец аэродрома скажет: я за три часа до вашей посадки должен перестать принимать рейсовые самолеты — оплатите издержки. Нет уж, лучше по старинке на парашютах приземляться.

И все совещания по этому поводу сводятся к пустой перебранке нетехнического характера. Никакая сторона не может привести целостную аргументацию, которая естественным образом сложилась бы при наличии системности.

Почему-то утверждают: корабль надо делать на экипаж из шести человек. Почему именно шесть, а не семь и не пять? Ответа нет. Даже в домашнем хозяйстве такой подход не встречается: "Давай пригласим в гости шесть человек?" — "Почему шесть?" — "А просто так!" Всегда есть какая-то причина: либо за столом больше не умещается, либо закуски не хватает. А скорее всего, приглашаете тех, кого хотите видеть, при заданных ограничениях. Такое ощущение, что в новом космическом корабле никто летать и не собирается. Главное — "выбить" деньги.

— Да, есть цели реальные и псевдоцели. Стремление к псевдоцели ("выбить" деньги) часто оправдывают желанием получить средства для достижения цели

реальной. Но в наше время псевдоцели полностью вытесняют реальные...

— Космическая отрасль должна быть настроена на достижение реальных целей, причем целью не должны быть деньги. В торговле, в коммерции — да, целью оказываются деньги. А в космонавтике целью должен быть прогресс. Тогда появятся заказчики и деньги придут. А у нас — сначала заработать, а потом видно будет. Это совершенно неправильный, катастрофически ошибочный подход.

— Хотели капитализм — получили капитализм. Теперь, пока период дикого капитализма не завершится, так и будет. А за это время в космонавтике мы отстанем навсегда, то есть потеряем ее, сами превратимся в заказчиков.

— Не думаю, что дело в общественно-экономической формации. На протяжении всей истории, со всеми ее формациями, стихи сочинялись, музыка писалась, научные открытия делались. Включая периоды дикого капитализма. Дело в отсутствии системности, внутренних противоречиях, несоответствии реальным условиям.

В БУДУЩЕЕ НАС НЕ БЕРУТ

— Итак, в проектировании новых космических кораблей системности нет. Но, может быть, сейчас на МКС проводятся очень важные для нашей страны научные эксперименты, которые составят славу наших ученых и обернутся Нобелевскими премиями?

— И здесь не лучшим образом поставлено дело из-за отсутствия централизованного обеспечения.

— Как же так? Есть федеральная программа. Есть научно-технический совет. В нем специализированные секции работают, эксперты отбирают научные эксперименты на борт...

— И тем не менее очень много попадает таких, которые попросту, что называется, притянуты за уши. Или представляют собой элементарную имитацию бурной деятельности. А если что-то научное и встречается, часто оно того не стоит, чтобы огромные деньги тратить и в космос отправлять.

Вот попалось мне задание на один космический эксперимент. Читаю и глазам своим не верю: "Целью эксперимента является измерение вольт-амперной характеристики прибора такого-то". Для людей с техническим образованием это как дважды два, это лабораторная работа для первокурсника. Зачем же ее в космос? И сколько стоит такая лабораторка?

Или другой пример. По программе надо было мне проводить медико-биологический эксперимент — изучение динамических возможностей мышечного аппарата. Такое устройство, вроде силового тренажера. И нагрузка очень приличная. Тело чужое, спина болит. После нескольких циклов я говорю методисту: "Слушай, не могу больше, больно". А он: "Потерпи. Надо. До тебя пятнадцать лет этот эксперимент космонавты проводили, и ни у кого проблем не было". Ну просто слов нет! Это что за научный подход такой, который не позволяет на основании пятнадцатилетней статистики сделать необходимые выводы? Что за методика такая, которая способна сделать летающего космонавта нетрудоспособным? (Кстати, на этом эксперименте перед полетом Володя Дежуров мышцу себе порвал.)

А причина — та же. Сидит в лаборатории ученый и заказывает вновь и вновь один и тот же эксперимент. И

некому сказать ему: "Угомонись. Хватит!" Другого полюса, противовеса нет, потому что вся система давно рассогласована.

— А можно назвать хороший пример научного эксперимента на борту станции?

— Конечно. Российско-германский эксперимент "Плазменный кристалл", который ставят Объединенный институт высоких температур Российской академии наук и немецкий Институт внеземной физики общества Макса Планка. Здесь фундаментальная наука в чистом виде. Люди ищут пути к новым открытиям.

— Но этот эксперимент еще со станции "Мир" тянется. И все экспедиции на МКС им занимаются. Тридцать российских космонавтов уже стали его участниками. Можно сказать, самый героический эксперимент эпохи: ни один исследовательский институт не может похвастать таким количеством Героев России, работающих лаборантами. Правда, лаборантам приходится трудиться в непростых условиях, в космосе. Но все равно по сравнению с постановщиками эксперимента они всего лишь лаборанты. И чем дольше проводится "Плазменный кристалл", тем менее он эффективен по критерию приращения знания на единицу затраченного ресурса. А космические эксперименты влетают в копеечку.

— Действительно, с точки зрения классической методологии всякий научный эксперимент должен иметь начало и конец и сводиться к проверке некоей гипотезы или теории. Эксперимент должен продемонстрировать либо их истинность, либо ошибочность. "Плазменный кристалл" же направлен на наработку материалов для дальнейшего осмысления. Главное для меня в этом эксперименте другое: те, кто его ставит и проводит, работают на науку, а не на гранты, звания и должности.

Но эксперимент "Плазменный кристалл" оказывается модельным и в другом смысле. Когда он начинался, у нас были теоретики и станция, у немцев — экспериментальная база и деньги. Мы были нужны друг другу. Потом они постепенно перетянули к себе теоретиков, сделали "Колумбус", европейский модуль МКС. И по большому счету мы уже не нужны.

То же самое произойдет и с нашей космонавтикой! Мы достаточно долго обслуживали нужды программы МКС, а ресурсов на развитие собственной космической программы не выделяли. При этом много говорили: "Какие мы молодцы! На нас МКС держится! Без нас в космосе никуда..." Нам вежливо поддакивали, кивали и делали свое дело: учились, строили свои космические корабли, развивали на борту науку. Мы не задумывались и не развивали новое. И вот это новое пришло из других стран. А у нас — ничего!

Совсем скоро российская космонавтика будет никому не нужна. От нашей космонавтики партнеры все уже получили. Теперь нас можно и оттереть в сторону. Сейчас все уже имеют опыт работы на космической станции. И нас попросту не берут в будущее как ненужный балласт.

— На это обычно можно услышать: "Ну и пожалуста. Есть такая команда "Крюки откр.", отстыкуемся и будем летать самостоятельно".

— На мой взгляд, это низкопробная спекуляция. Да, можем и отстыковаться. Но тут же станет ясно, что мы ограничены по управлению, потому что нет уже американских гироскопов (силовые гироскопы), по энергетике просядем, ибо не будет поддержки от американских солнечных батарей. С рабочими объемами проблема

— нет свободного места. Для связи остается только диапазон УКВ, мы же сейчас американскими системами пользуемся. Большие объемы данных на Землю уже передать нельзя. Даже хорошую фотографию "сбросить" в ЦУП затруднительно. Разве что файл со страничкой текста. Придется диски с данными на кораблях возить туда-обратно с запаздыванием до полугода. Впрочем, науки нашей все равно на борту нет. Следовательно, и делать-то там нечего. Ну и кому такая станция нужна?

— То есть сначала партнеры действительно зависели от нас, а сейчас наоборот — мы от партнеров?

— Да. Предположим, в какой-то момент США ограничат возможности — свои и партнеров. Скажут: все, мы сворачиваемся. Немедленно придется свернуть и российский сегмент. А с учетом критического состояния и ракетно-космической корпорации "Энергия" (РКК "Энергия"), и Центра подготовки космонавтов, все это немедленно приведет к полному коллапсу отечественной пилотируемой космонавтики.

И это может случиться в любой момент, начиная с завтрашнего дня. От такого сценария мы ничем не защищены. Любой набор случайностей приведет нас к краху. Ресурс МКС рассчитан до 2015 года. В 2010 году американские шаттлы ставятся на прикол и больше летать не будут. Представим, что завтра один из американских шаттлов прямо на земле получил серьезное повреждение, во время грозы, например. Американцы скажут: форс-мажор. Оставшимися шаттлами завершать программу проблематично и дорого, Конгресс не дает согласия, и мы выходим из программы. Но это будет означать и конец российской пилотируемой космонавтики, если, конечно, не возвращаться к автономным полетам на "Союзах", как это было в 1970-х годах прошлого века.

Все это произойдет так или иначе, даже если мы продлим (на бумаге) ресурс нашего сегмента станции еще на пять лет. Проблема даже не в том, как именно и как скоро это произойдет. Важно осознать, что нам нечего пока этому противопоставить.

Может быть, я сгущаю краски и все не так страшно. Но, предположим, динамика будет такова, что отрасль начнет разваливаться. Тому есть предпосылки: многое не отвечает современным ожиданиям — и корабль, и подходы, и атмосфера.

Куда ни обратиться, получишь сколько угодно объяснений, почему этого сделать нельзя. Это общий настрой. А ведь мы еще помним ровно противоположные настроения. Как только рождалась идея, сразу доказывали, почему "это сделать можно". Причем те же самые люди. Я лично помню.

Вот пример. Когда я готовился в 14-ю экспедицию на Международную космическую станцию, то обнаружил ошибку в бортдокументации, которую просил исправить еще перед моей предыдущей, 3-й экспедицией. И всего-то там было дел — строчку поправить. Ну, что-то вроде вместо "тумблер в положение В4" поставить "тумблер в положение В5". И вот прошли годы. Несколько экипажей проделывали эту процедуру по карандашной правке, сделанной в бортовой книге от руки. В документацию исправление так и не внесли... Спрашиваю у начальника отдела, который за бортдокументацию отвечает. Его ответ меня потряс. Я ожидал чего угодно: мол, этого нельзя делать, потому что чревато нештатной ситуацией. Или попросту кто-то из специалистов против. Но ответ был для меня совершенно неожиданным: "Ты знаешь, никто ничего не хочет

делать. И я как начальник ничего не могу добиться".

— Все же не "никто", но очень многие. Где-то остаются ниши, укрывшие заинтересованных, работающих людей.

— Конечно. Но многие работают ради процесса, а не результата.

— Да это целое философское направление. Согласно ему, где борьба, преодоление трудностей, там настоящая жизнь. Это ведь очень по-русски: сначала создать себе трудности, потом героически их преодолевать.

— А на самом деле, это следствие подмены целей. И борьбой здесь даже не пахнет. Помнишь, Николай Бударин садился в БС (баллистический спуск). Собирают совещание. Вопрос: почему экипаж долго искали? Докладывают: можем сделать требуемую систему, но для этого необходимо пять лет и столько-то денег. Тут космонавт Павел Виноградов берет слово: "Зачем так сложно? Зайдите в ближайший магазин и купите спутниковый телефон".

Наша отрасль настолько переполнена противоречиями, вызванными полным несоответствием реальным условиям, что механизм самосохранения работает вычурно, с подменой понятий. Вот и получается, чтобы сохранить устойчивость, лучше ни за что не браться. Тогда все будет спокойно, хорошо и понятно.

— Но это не устойчивость, это — застой.

— Не исключено, это общая тенденция, навязываемая нам (не только в космонавтике) извне. Не жесткими ультиматумами, а мягкими коррекциями, направляющими процесс в нужное русло.

— Я не сторонник теории заговоров. Мне кажется, проблема в запредельном нарастании энтропии внутри самой системы.

— Вероятно. Но тем не менее негативные варианты возможных сценариев могут реализоваться существенно раньше, чем мы думаем. Это только кажется, что 2015 год далеко. К нему уже сейчас надо готовиться. И пора уже озаботиться всем комплексом проблем.

НЕТ ИДЕИ

— А удастся озаботиться? Есть ли у нашей космической отрасли способность к авторефлексии? Иначе говоря, умеет ли она всматриваться в себя, например с помощью отраслевой науки, которая должна анализировать положение дел, "состояние здоровья" космонавтики, тенденции?

— Для этого нужна генеральная, системная, стержневая идея. Как ствол у дерева, из которого растут ветки, а на них листья. Только при наличии такой идеи можно выработать набор критериев для самооценки и принятия решения: на что потратить деньги, кого назначить... И даже не самое главное, правильна, истинна ли идея или нет. Даже если она не верна, система все равно работает. Не лучшим образом, но функционирует. Если же такой идеи нет, то легко возникают условия для действий, которые быстро приводят к подмене понятий и имитации деятельности. По-видимому, это у нас и произошло. В советское время, в 1960–1970-х годах, такой стержень существовал. Но условия менялись, а адекватных реакций не последовало. Постепенно была утрачена способность к авторефлексии отрасли. И более того, нарушились механизмы обратной связи, самокорректировки. Они могут работать, только когда есть целостность и стержневая идея.

Приведу мелкий пример. Но в таких мелочах как

раз наглядно видна суть проблемы. Вот летаю я на МКС. А на станции много хлама накапливается. И вот нахожу прямо под центральным постом железный ящик, который сразу узнал. В предыдущем полете, за несколько лет до того, я с этим прибором эксперимент проводил, который и был завершен. А сейчас этот никому не нужный корпус от прибора просто валяется. Спрашиваю Землю: можно выкинуть? Ну, то есть, в грузовик его, и пусть сгорит в атмосфере. И что ты думаешь? Полтора месяца думали. Потом говорят: "Наверное, можно". Заметь, неуверенно говорят — "наверное". А если бы была система, через полчаса получил бы ясный ответ.

Так и с крупными проблемами нашей космонавтики. Впечатление такое, что не существует никакой интегрирующей идеологии.

— И народ это чувствует, потому и работает с прохладцей...

— Или другая нелепая ситуация. Демонтировали мы беговую дорожку для ремонта, и открылся доступ в зону, куда ниоткуда больше не попадешь. Я залез, вижу там большое количество поглотительных патронов для системы очистки атмосферы. Давайте, сообщаем на Землю, пока ремонт, я их вытащу оттуда. А то, когда "дорогу" поставят, до них не добраться. Отвечают: "Нет, не надо".

Вообще-то, в патроны эти заложен определенный ресурс. Есть методики расчета, сколько их потребуется. Их уже в три раза больше, чем нужно. А кто-то дает указание об их доставке туда еще и еще. И никто не может этому воспрепятствовать. Один человек решает, сам по себе. Нет противовеса. Абсурд!

ЛЮБИМЫЙ ВОПРОС РУССКОЙ ИНТЕЛЛИГЕНЦИИ

— Сейчас я задам один из самых любимых вопросов русской интеллигенции: что делать? Можем ли мы переломить ситуацию? Что для этого надо?

— Должна появиться стержневая идея как минимум, одна ключевая технология, и главное — не утерять кадры, которые кое-где еще сохранились. Нельзя дать им потонуть в этой трясине.

— Вот об этом и поговорим. Начнем с главного — люди.

— В первую очередь надо сохранить людей, обладающих квалификацией, опытом.

— Да и молодых надо заинтересовать и готовить. Ведь знания и опыт старых мастеров невозможно передать через учебники и старые чертежи. Только из головы в голову, из рук в руки, причем на реальном деле.

— Именно так. Конечно, многие легко адаптируются к сложившейся системе, спокойно, без лишних тревожений поработают на нее и дождутся пенсии. Но и так, как мы сегодня беседуем, многие думают. И этих людей, которым не все равно, надо сохранить. Они — носители уникальных технических идей. Из них можно было бы вырастить иную структуру, которая впоследствии придет вместо увядающей. И к ней подтягивать все больше и больше молодых специалистов.

— То есть нужна конкуренция? А ее и нет.

— Не только конкуренция. Произошло какое-то нарушение общих принципов взаимодействия. У одного есть идея, у другого — технологии, у третьего — деньги. Один — заказчик (может, у него у самого есть деньги), другой — исполнитель. А когда сам себе заказываешь космический корабль, сам себе пишешь

замечания, сам у себя осуществляешь приемку готового изделия, да еще и сам себе платишь, частично не из своего кармана (как ты понимаешь, я говорю об РКК "Энергия"). Как это назвать?

Раньше об этом сильно не задумывались, потому что когда-то такая форма организации дела оказывалась результативной.

Кроме того, сегодня возникает множество экономических отделов, департаментов, всяких дополнительных подразделений, не производящих космические корабли. Почему-то раньше обходились без них. Несколько толковых работников отлично справлялись. РКК "Энергия" совершенно необходимо видоизмениться. Генеральный конструктор должен быть носителем идеи. А толковых идей все нет и нет!

— Нужны подсказчики идей для надсистемы. А кто может выступить в такой роли? Только авторитет (даже страшно произносить это слово, потому что в наших современных реалиях его основное значение отнесено к криминальному миру). Всех, кто имеет авторитет в области космонавтики, уволили и сказали: теперь будем реализовывать идеи тех, кто моложе сорока лет, желательнее менеджеров. Идеи-то, может, у них и есть, да авторитета не хватает, потому что по приказу его не приобретешь, только многими годами работы. А среди менеджеров людей с инженерным образованием раздва и обчелся. Когда какой-нибудь финансовый "гений" представляет себе космический корабль как решение школьной задачи: "Финансовый поток вливается в "бассейн" с кораблем, но часть оттуда выливается в карман" — он не менеджер, а менеджер. И его корабль действительно не предназначен для полетов в космос... Ладно. Перейдем к идеям. Какими качествами, по-твоему, должна обладать стержневая идея для космической отрасли сегодня?

— Масштабность и востребованность.

— Наверное, еще и потенциальная реализуемость?

— Да, конечно. У нас маловато сил. Поэтому с учетом имеющихся ограничений надо поставить цель сделать то, чего не могут другие. При этом надо, чтобы идея оказалась привлекательной по нескольким критериям. Оглянемся назад, в историю. Большая часть прорывных открытий была сделана при финансовой поддержке тогдашнего бизнеса, причем финансировалась не идея открытия как таковая, а некая коммерческая программа, впоследствии оказавшаяся не более чем сопутствующей. Так у англичан получилось с чайным клипером. Надо было товарооборот наращивать — построили суда с прекрасными обводами, придумали лавировочное вооружение — косые паруса. Корабли стали "летать" по океану, произошел качественный скачок в мореплавании. Так и у Колумба получилось с Америкой, это все знают, деньги-то он получил на доставку перца из Индии. Нечто подобное произошло позднее с ракетостроением и космонавтикой.

Потребовалось атомную бомбу в другое полушарие Земли доставить — получились ракета, спутник и космический корабль. И все это сегодня работает в мирных целях. А было и наоборот. Логика подсказывает и такое предположение: вероятно, многие красивые идеи так и не нашли своего воплощения, поскольку своевременно не возникло возможности привлечь средства.

Поэтому требуется совпадение интереса, например выгоды, и реализации человеческих культурных потребностей.

— Может ли такой стержневой идеей стать Марс?

Некоторые предлагают провозгласить полет на эту планету чуть ли не национальной идеей. С мировоззренческой точки зрения задача, безусловно, достойная и интересная. Но мне кажется, что в стране, где учителя, врачи, работники сферы культуры получают позорно мало, выделять гигантские средства на полет к Марсу через двадцать лет — просто безнравственно. Тем более что за это время, как говаривал Ходжа Насреддин, либо эмир уйдет в отставку, либо инициатор проекта — в иной мир, и разбираться, куда делись деньги, будут совсем другие люди, которым останется только поминать наше поколение тихим незлым словом.

— Давай опять с семьей проведем аналогию. Для семьи среднего достатка ставить себе задачу постройки виллы в Испании не гармонично.

— Какое хорошее объяснение! "Гармония" — это греческое слово, означает соразмерность.

— Да, вилла в Испании несоразмерна доходам семьи. Она может пожертвовать всем и достигнуть искомого результата. Но ущерб для семьи будет слишком велик. Начнут плохо питаться, болеть. Дети не получат хорошего образования. Так и с Марсом. Можно провозгласить задачу полета на Марс и даже работать над проектом, но не надо забывать, что достижение этой цели может оказаться разрушительным для других важных областей жизни людей.

— Однако полет на Марс может быть международным проектом, в который участники вложат то, чем богаты. Беда в том, что раньше мы владели передовыми технологиями, сегодня они устарели, а новых мы не производим. Поэтому нас и на Марс никто не возьмет. Что же надо сделать, чтобы вновь стать нужными?

— Создать какую-нибудь ключевую технологию.

— Думаешь, поможет? Приведу пример. Шесть лет назад я был в США на конференции, где обсуждался лазерный старт в космос. Для корабля даже специальное название придумали: Lightcraft — световой корабль, по аналогии со Spacecraft — космический корабль. При этом по расчетам и результатам моделирования соотношение выводимой полезной нагрузки к стартовой массе увеличивается с нынешних 3–4 до 30–40 %. Соответственно, стоимость выведения на орбиту существенно уменьшается. Представляешь, какой сектор рынка космических услуг отхватит тот, кто первый овладеет этой технологией? И каковы будут доходы?

Один из докладчиков сказал: "Ребята, кончайте спорить о корабле, у русских есть надежный "Союз", мы его немного переделаем и готово! Давайте лучше сосредоточимся на выведении корабля на орбиту, на мощном лазере". Приезжаю в Москву, иду к людям, наделенным полномочиями, рассказываю. Они мне: "Да брось ты! У нас столько баллистических ракет на дежурстве стоит, у которых ресурс заканчивается. Нам все равно их отстреливать, так что мы задешево спутники выводим, да еще деньги зарабатываем". Вот тебе и ключевая технология! Кстати, я (хотя это не моя компетенция) инициировал нашу российскую кооперацию из нескольких предприятий космического профиля и ведущего института Академии наук. Начали работать над проектом, который назвали "Импульсар". Вскоре руководителей предприятий сняли. Не исключено, конечно, и совпадение...

— Может быть, по-своему люди из организационной структуры нашей космонавтики правы. Они руководствуются иной логикой.

— Но над ней еще более высокая структура, и тоже

со своей логикой.

— Правильно. "Логик" много. Потому и нет единственно правильного решения.

— Получается, построили вертикаль из разных логик. Раньше министром становился человек, который и начальником цеха поработал, и предприятием руководил, и всеми этими логиками прекрасно владел. Что же теперь требуется сделать — привести всех к единой логике или построить механизм сопряжения логик?

— Прежде всего следует уточнить: все, о чем мы говорим, касается не только космонавтики. Нечто похожее происходит и в других отраслях. Все они создавались в других условиях. Но жизнь изменилась, и отрасли перестали соответствовать реалиям.

— То есть надо менять структуру?

— Наверное, надо. Но структуру придется менять довольно сильно. И нельзя делать это, не остановив конвейер. Два дела вместе хорошо не сделаешь. Мы же не планируем одновременно поделку потолка и свадьбу на один и тот же день в одном и том же помещении. Гости парадные костюмы запачкали, в салат шутка упала...

— "Потом поймали жениха и долго били..." — как в песне у Высоцкого. Знаешь, такая цепочка ассоциаций: ты сказал про свадьбу, я вспомнил песню Высоцкого, а потом подумал, что другие строчки из нее настолько точно отражают обсуждаемую ситуацию, что я, пожалуй, вынесу их в эпиграф к интервью: "А у меня сплошные передраги..." Но вернемся к конвейеру. Вот в Центре подготовки космонавтов конвейер — подготовку международных экипажей на МКС — остановить было нельзя, а реформу уже пятый год проводят. Результаты грустные.

— Да, мы теряем опытные кадры. Инструкторов готовят наспех. Бывает, они знают меньше космонавта, уже летавшего в космос. Во всяком случае, целостного представления о космическом полете у новых инструкторов нет.

— Образ полета?

— Даже не образ, а просто связную последовательность событий. Когда мы садимся в электричку, предвзвешенно убеждаемся, что она идет в нужном нам направлении, что останавливается на нашей станции, что билет в кармане. А уж потом можно войти в вагон и почитать книжку 20 минут. Так и в космическом полете. Нужно понимать, что если тормозной импульс отработан, то на Землю упадешь, и надо выбрать режим спуска. А теперь учат упрощенно: если загорится эта лампочка, нажми ту кнопку. Вот что я имею в виду, когда говорю, что целостного представления о полете не дают.

— Ну, старики-то наши, мэтры, дают.

— Они — да. Я про новых. Инструктора, который меня готовил, многому учил я.

— И слава богу, теперь он, в свою очередь, сможет лучше научить молодого космонавта.

ПОНЯТЬ, КАК МЫСЛИТ ПРАВИТЕЛЬСТВО

— Михаил, когда, по-твоему, была пройдена критическая точка, после которой кризис нашей космонавтики стал неизбежен? Я спрашиваю потому, что есть соблазн назвать дату распада Советского Союза. Но, думаю, это было бы упрощением. После 1991 года рос-

сийская космонавтика выживала и выжила.

— Я отвечу, хотя полной уверенности у меня нет. Идет общий, закономерный, объективный, глобальный процесс. На всех уровнях оказались люди, не соответствующие масштабам задач. Возьмите Н. С. Хрущева — не ахти какой мыслитель, но цели по масштабу ставил достойные. (Правда, добивался их достаточно уродливыми средствами, но это другой вопрос.) Он не боялся масштабно думать. А потом масштабы стали как-то съезживаться.

— Интересная мысль! То есть происходит уменьшение масштабов на всех уровнях. Масштабов притязаний, масштабов целей, масштабов задач, масштабов личностей. Космическая отрасль становится фракталом, самоподобным объектом. Так, веточка со своими собственными ответвлениями выглядит примерно как и все дерево, если разглядывать их отдельно. А поставь рядом — масштабы-то разные!

— Да, проблема, как ни странно, сводится к масштабности. В космонавтике мы уже примерно с 1980-х исчерпали набор задач для долговременной орбитальной станции. Уже и орбитальный комплекс "Мир" можно было не делать, а ставить (возможно, параллельно) принципиально новые цели — для развития. Но как-то все пошло по накатанной колее и докатилось до МКС. Неплохо вроде, станции-то хорошие. Но нового качества нет. Это мое понимание, но я не уверен, что оно истинно. И я понимаю наших высоких руководителей, которые просят хотя бы на пальцах объяснить, зачем все это надо. Но никто объяснить толком не может.

— Опять разные логики?

— Вот так, одни затрудняются объяснить, другие затрудняются понять. Нужно объяснять в той логике, в которой мыслит твой собеседник. А какими категориями мыслит правительство, я не очень понимаю. Однако предположение такое. Рассмотрим для примера три уровня лидерства: руководство коммерческого проекта, руководство отрасли, государственные мужи. Каждому уровню соответствует своя постановка задачи оптимизации вследствие разницы масштабов ответственности. Как следствие, используются разные системы показателей. Отсюда разные логики. Вот и попробуй с карандашом в руках доказать, что космонавтика может стать эффективной!

— К сожалению, когда говорят про эффективность, обычно не называют критерии эффективности. А без них "эффективность" становится просто бессмысленным словом.

— Правильно. А это азы теории оптимизации.

— Такое впечатление, что эту науку на практике никто не применяет. Все примерно, все на глазок, по наитию...

— Какое-то время назад считалось, что "академиев" кончать не обязательно, достаточно обладать классовым чутьем, ибо оно работает безошибочно. Современные упрощенные формулы тоже рекомендуют интуицию как ведущее качество руководителя. Критиковать руководство — дело не хитрое, это каждый может, однако хотелось бы, чтобы сохранялось соответствие масштабов озабоченности уровням лидерства. Иначе через некорректную постановку задачи произойдет подмена понятий. Скажем, детские книги печатать — эффективно или нет? Или стариков кормить — эффективно или нет?..

— Совсем недавно один известный политик

публично заявил, что не надо стариков кормить, а деньги бросить на зарплату людям среднего возраста, рабочего.

— ...Только бабушка может научить внуку тому, чему ни школа не научит, ни родители, которым некогда, потому что они зарабатывают деньги. Только дедушка не просто объяснит внуку, как стол починить, а как сделать это заботливо. Связь поколений обеспечивается тем, что мы наполняем ее неким культурным смыслом. Общество разваливается без этого. Вот и скажи, что неэффективно стариков кормить!

Так и с эффективностью космонавтики. Тот, кто говорит, что она не эффективна, не видит ничего, кроме цифрового выражения финансов.

— На мой взгляд, очень правильно рассматривать космонавтику как элемент культуры. Но здесь тоже срывается масштаб. У космонавтики он имеет цивилизационный порядок. Космонавтика столь крупна, что выпирает из привычных представлений о пространстве культуры — музеи, библиотеки, театры...

— Да, конечно. Когда Гагарин полетел в космос и люди стихийно выходили на улицы, они еще ощущали культурный масштаб события. Ведь не из-за технических же аспектов космического запуска люди пели и собирались на демонстрации?

— Интересно, что только в одной стране мира в космическом агентстве есть и отделение культуры — в Словении.

— Да, что-то они правильно сообразили. В космонавтике возникают задачи общечеловеческого плана.

ВПРОК ЛИ УРОК?

— Ну, ладно. У нас партнеры по МКС многому научились. А мы? Чему мы научились у них?

— Каждый чему-то научился, но все вместе — нет! Потому что не произошло систематизации опыта. Знание только тогда полезно, когда система может адаптировать его к другой задаче, сделать рабочим инструментом. Не только авторефлексия должна быть (если в точности воспроизвести все условия, то тогда надо действовать так-то и так-то), но возможность приложить это знание к достижению новых результатов, может быть, совершенно в других областях. Если бы кто-то задал установку — обобщить опыт взаимодействия, то за десять лет многое могли бы получить. А так в этом смысле мы время провели неэффективно.

Станция — всего лишь железка, рано или поздно сломается и будет затоплена, как "Мир". А что останется? Технические наработки? Да, конечно. А опыт взаимодействия? Его-то мы совершенно упускаем, хотя он может быть успешно использован и в других сферах. А ведь станция — уникальная лаборатория, где постоянно идет замечательный культурологический эксперимент. Остается лишь подбирать и накапливать данные, которые появляются сами собой.

Мы все изучали друг друга. Разные системы, разные организации, разные подходы. И многое было непонятно: почему они действуют именно так, а не иначе? Мы очень дикие в этих вопросах. Если другой делает что-то непонятно, значит, он дурак. Позвольте! Может, дурак тот, кому непонятно? Но, к сожалению, такова общая российская практика.

— Так что мы должны были перенять у партнеров?

— Мы могли бы научиться, во-первых, на их недо-

статках и неудачах, а во-вторых, на их преимуществах и успехах. В организации космической отрасли в первую очередь. В технологиях вряд ли мы могли многое перенять. У них совершенно иное устройство производственно-технологического комплекса.

— Но они-то у нас многое взяли (ты сам об этом говорил), несмотря на иные принципы организации.

— Они у нас действительно научились тому, как создаются и реализуются программы долговременных орбитальных станций. Не устройству станции как таковой, а именно как делается проект станции, как она поддерживается, обслуживается, насыщается прикладными программами.

Негативный опыт американцев со станцией "Фридом" в конечном счете сводится к тому, что у них не сошелся проект, как не сходит задача.

— Речь о сходимости в математическом смысле как сходимости функциональной последовательности к конечному пределу?

— Именно. Сходимость как метод решения. По мере приближения к решению возникают новые обстоятельства. Например, для нормальной работы некоего технического устройства требуется понизить температуру. Хорошо, давайте охладим его. Но для этого надо создать охлаждающую систему, которая, в свою очередь, требует дополнительной электроэнергии и отнимает место у какого-то другого важного прибора. Как все это увязать?

У американцев метод, видимо, был применен такой, что накапливал проблемы как снежный ком. На мой взгляд, это вызвано развитой бюрократией в их космонавтике и чрезмерной демократичностью в решении проблем на технических совещаниях. Обсуждать, конечно, необходимо, но кто-то должен сказать: "Будет так!"

— И все же они при своей бюрократичности успешно развивают свою космонавтику. В отличие от нас.

— Да, их не лихорадит и не бросает из стороны в сторону. На больших временных интервалах явно просматривается последовательность в решениях. Видимо, есть люди, которые успешно занимаются аналитической работой, все просчитывают и увязывают. Причем не только в космонавтике. Поэтому космонавтика США эффективно работает на другие отрасли. Вот этому-то нам и следовало бы поучиться.

— Но негативный сценарий, как я понял, уже запущен — учись не учись...

— Тем более важно задуматься прямо сейчас. Все сценарии вероятны. Кто знает, может, хорошо продуманное государственное решение, как импульс двигателя корабля, изменит траекторию движения нашей космонавтики?

СПРАВКА "НОВОЙ"

Тюрин Михаил Владиславович, летчик-космонавт России, Герой России, выполнил два космических полета на МКС (в 2001 и 2007 гг.).

Беседовал Юрий БАТУРИН

источник: «Новая газета»
19.11.09

ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ

новости переведены с зарубежных web-сайтов
специально для Клуба авиастроителей

CAPSTONE TURBINE ПОЛУЧИЛА ГРАНТ НА ПРОМЫШЛЕННЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ

Компания Capstone Turbine Corporation получила уведомление о присуждении грантов американского Министерства энергетики и израильского Двунационального фонда промышленных исследований (Binational Industrial Research and Development, BIRD) для участия в двух различных проектах по разработке "чистой" энергии. Размер грантов составит более 3 млн долларов.

Первый грант, выданный Министерством энергетики США, предназначен для финансирования разработки микротурбины, позволяющей использовать большее количество видов топлива, которая в том

числе сможет работать на биотопливе широкого спектра, в основном состоящем из биомассы. При газификации сырье из биомассы превращается в синтез-газ (сингаз). Сингаз считается перспективным топливом для будущих проектов "чистой" энергетики.

Второй грант, выданный совместно Министерством энергетики США и израильским фондом, направлен на поддержку дальнейшего развития и коммерциализации микротурбины для производства электроэнергии из концентрированной солнечной энергии. Этот проект является плодом совместных усилий компаний Capstone Turbine и израильской HelioFocus Ltd.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
25.11.09*

МНИ: ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ КАНАДСКОЙ ЭЛЕКТРОСТАНЦИИ

Компания Mitsubishi Heavy Industries (MHI) получила контракт на поставку двух наборов из газовых турбин и генераторов для канадской компании TransCanada.

Турбинно-генераторные установки станут основой для электростанции комбинированного цикла "Оквил" мощностью 900 МВт, которую TransCanada планирует построить в штате Онтарио.

Электростанция на природном газе будет обеспечивать постоянно растущий спрос на электроэнергию в регионе и станет одним из элементов программы, направленной на повышение выработки электроэнергии при помощи газовых электростанций комбинированного цикла, призванных заменить существующие станции, работающие на угле, и уме-

ншить количество вредных выбросов в атмосферу.

Две газовые турбины типа M501GAC поставит компания MHI, два генератора - Mitsubishi Electric Corporation. По данным представителей компании, турбина M501GAC представляет собой передовую модель, использующую для охлаждения камеры сгорания воздушное охлаждение, а не обычное охлаждение паром. Это первый контракт на покупку турбин типа M501GAC.

Поставка турбинно-генераторных установок намечена на середину 2011 года, запуск станции в эксплуатацию - на конец 2013-го.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
20.11.09*

ROLLS-ROYCE: ПОСТАВКА TRENT 60 НА ТАСМАНИЮ

Rolls-Royce, одна из крупнейших компаний по производству силового оборудования, объявила о том, что первые газотурбинные установки типа Trent 60, размещенные в Австралии, были запущены в эксплуатацию.

Это объявление было сделано в связи с официальным открытием электростанции Tamar вблизи г. Джорджтаун на острове Тасмания.

Двухтопливная электрогенераторная установка с низким уровнем влажных выбросов Trent 60, работающая на природном газе, обслуживается компанией Aurora Energy (Tamar Valley), подразделением Aurora Energy. Установка была заказана в 2007 году и запущена в эксплуатацию в марте 2009-го. Первое электричество с турбин типа Trent 60 стало поступать в электросеть острова в апреле 2009 года. Установки Trent 60 мощностью до 58 КВ каждая на сегодняшний день отработали более 2000 часов эксплуатации.

Комментируя успешную установку турбин Trent 60, Тони Дэвис (Tony Davis), региональный директор Rolls-Royce по Австралии и Новой Зеландии, сказал: "Газовые турбины Trent 60 в долгосрочной перс-

пективе являются высокоэффективным и экологичным источником электроэнергии для местного сообщества. Первые электрогенерирующие газотурбинные установки Rolls-Royce были установлены в Австралии в 1968 году на станции "Белл-Бэй", и мы рады тому, что первые турбины типа Trent 60 будут расположены неподалеку".

Моторы Trent 60 WLE разработаны в соответствии со строгими природоохранными требованиями, включая уменьшение объемов выбросов двуокиси углерода и других парниковых газов, что является приоритетом для федерального австралийского правительства и правительства штата. Открытие станции Tamar стало очередным этапом расширения мирового флота турбин этого типа. Кроме австралийской провинции, моторы Rolls-Royce Trent 60 заказаны и установлены на многих новых электростанциях в Бельгии, Канаде, Чили, Китае, Чехии, Дании, Германии, Франции, Израиле, Новой Каледонии, Словакии, Шардже (ОАЭ), Великобритании и США.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
06.11.09*

МНОГОМИЛЛИОННЫЕ ЗАКАЗЫ ДЛЯ ROLLS-ROYCE

Rolls-Royce получила контракт стоимостью 1,5 млрд долларов на поставку моторов Trent 700 китайской авиакомпании Air China и на дальнейшую сервисную поддержку 20 самолетов A330, принадлежащих авиаперевозчику со штаб-квартирой в Пекине.

Вместе с лайнерами, которые предполагается поставить в 2011 году, флот принадлежащих Air China самолетов A330, оснащенных турбинами Rolls-Royce, составит 43 единицы. Хэ Ли (He Li), вице-президент Air China, заявил: "Мы довольны производительностью имеющихся у нас моторов Trent 700 и их сервисной поддержкой. Это стало ключевым фактором при выборе мотора". Одной из составляющих контракта станет модернизация уже имеющихся у авиакомпании моторов этого типа. 14 ноября Rolls-Royce объявила о другом соглашении: эфиопская авиакомпания Ethiopian Airlines заказала турбины Trent XWB на сумму 480 млн долларов. Моторы, являющиеся первой покупкой этой авиакомпании у Rolls-Royce, будут установлены на 12 самолетах Airbus A350 XWB, которые планируется ввести в эксплуатацию в 2017 году. Следующим контрактом компании стала продажа моторов Trent 700 для 10 самолетов Airbus A330 американской Virgin Atlantic. Кроме того, турецкий перевозчик Turk Hava Yollari (THY) заключил контракт на поставку моторов для пяти воздушных судов Airbus A330 стоимостью 350 млн долларов. Поставка запланирована на 2010 год.

Контракты с Virgin Atlantic и Turk Hava также подразумевают долгосрочную сервисную поддержку установленных двигателей.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.theengineer.co.uk
13.11.09*

RWE ПОСТРОИТ ГАЗОТУРБИННУЮ ЭЛЕКТРОСТАНЦИЮ В ТУРЦИИ

Германская энергетическая компания RWE и ее турецкий партнер, совместное предприятие Turcas, подписали контракт на постройку электростанции комбинированного цикла мощностью 775 МВ в г. Денизли на западе Турции.

Генеральным подрядчиком строительства выступит греческая компания Metka, основные компоненты, включая газовую и паровую турбину, поставит Siemens. Начало строительства запланировано на 2010

год, запуск станции в эксплуатацию - на 2012-й. По словам Леонарда Бирнбаума (Leonhard Birnbaum) стратегического директора RWE, "постройка этой газотурбинной электростанции комбинированного цикла, работающей с эффективностью 55 %, станет существенным вкладом в надежное электроснабжение турецкого рынка".

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.theengineer.co.uk
14.11.09*

ВОДОРОДНАЯ ЭЛЕКТРОСТАНЦИЯ В КАЛИФОРНИИ

Министерство энергетики США и Hydrogen Energy California подписали соглашения о строительстве и демонстрации электростанции на водородном топливе в Калифорнии.

Компания NECA, принадлежащая компаниям Hydrogen Energy International, BP Alternative Energy и Rio Tinto, планирует построить современную электростанцию комбинированного цикла комплексной газификации, которая будет вырабатывать энергию, превращая топливо, состоящее на 75 % из угля на 25 % из нефтяного кокса, в водород и углекислый газ.

Водород будет использоваться в турбине внутреннего сгорания, обеспечивая производство 250

МВ электричества, которого должно быть достаточно для снабжения 150 тыс. домохозяйств. Примерно 90 % полученного в результате процесса газификации углекислого газа - около 2 млн тонн ежегодно - будет подаваться по трубопроводу на расположенное неподалеку нефтяное месторождение "Элк-Хиллс" и депонироваться там.

Оценочная стоимость проекта составляет 2,3 млрд долларов. Депонирование углекислого газа начнется в 2016 году.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.theengineer.co.uk
11.11.09*

WARTSILA ПОСТРОИТ ЭЛЕКТРОСТАНЦИЮ МОЩНОСТЬЮ 170 МВ

Wartsila получила заказ на постройку электростанции мощностью 170 МВ в Техасе, США.

Электростанция будет располагаться рядом с крупной ветряной фермой и стабилизировать перепады напряжения в сети в случае неожиданных скачков мощности ветряных турбин, зависящих от погодных условий. Контракт был подписан в ноябре, заказчиком является Golden Spread Electric Cooperative, Inc.

(GSEC), частная компания, поставляющая энергию 16 распределительным кооперативам, которые, в свою очередь, обслуживают 208 тыс. потребителей. На новой электростанции будут установлены 18 генераторных установок типа 20V34SG.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.wartsila.com
24.11.09*

GE ENERGY: МОДИФИЦИРОВАННАЯ ТУРБИНА FRAME 7FA

GE Energy представила модифицированную версию газовой турбины Frame 7FA, призванную удовлетворить растущие требования к мощности турбин со стороны операторов электростанций.

Технические особенности турбины помогут операторам понизить эксплуатационные расходы и нагрузку на окружающую среду за счет снижения количества топлива, необходимого для производства того же объема энергии.

Продолжающаяся эволюция газотурбинной технологии GE поддерживает растущий тренд использования природного газа, существующий в энергетической промышленности. Согласно последнему исследованию Колорадской горной школы, США в настоящее время располагают 1,8 млрд кубических футов природного газа, что является эквивалентом 320 млн баррелей нефти и превышает соответствующий запас Саудовской Аравии, составляющий 264 млн баррелей нефти. Наличие обширных запасов сырья наряду с низкой стоимостью использования и тем фактом, что при сгорании природный газ выделяет меньше выбросов, чем любой другой вид ископаемого топлива, заставляет многих производителей энергии переключаться на этот вид топлива.

Типичная электростанция, состоящая из двух газовых турбин 7FA и одной паровой турбины, соединенных в конфигурации комбинированного цикла, позволит достичь экономии в стоимости топлива в размере более 2,1 млн долларов при стоимости газа 6 долларов за 1 млн БТЕ в сравнении с такой же электростанцией, работающей на предыдущей версии турбины 7FA аналогичной мощности. Таким образом, модифицированная станция позволит ежегодно предотвращать выброс 19 тыс. тонн углекислого газа, что соответствует выбросам 3800 американских легковых автомобилей. Некоторые из первых модернизированных турбин 7FA планируется использовать на силовой станции в Окли, штат Калифорния. Станция, которая по проекту должна производить 586 МВ электричества, в настоящее время строится под управлением компании Radback Energy.

Ключевыми регионами сбыта новых 60-герцовых турбин 7FA станут Северная и Латинская Америка, Саудовская Аравия, Япония, Тайвань и Южная Корея. Поставки новой модели начнутся в 2012 году, местом производства станет завод компании GE Energy в Гринвилле (США).

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
27.10.09*

МНИ: ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ СТАНЦИИ В УЗБЕКИСТАНЕ

Компания Mitsubishi Heavy Industries (MHI) получила заказ на постройку электростанции комбинированного цикла на природном газе мощностью 478 МВ с возможностью производства тепловой энергии.

Заказчиком выступила испанская инженеринговая и строительная компания INITEC Energia S.A. Это первый заказ на систему комбинированного цикла для МНИ в Узбекистане.

Оборудование будет установлено на термальную электростанцию Навои, принадлежащей государственной компании "Узбекэнерго". Экономика Навоийской области переживает бум, связанный с растущей добычей природных ресурсов. После завершения строительства новой электростанции энергия с нее будет подаваться в Навоийскую сво-

бодную экономическую зону, внося свою лепту в развитие промышленности в этом регионе.

Энергосистема состоит из газовой турбины типа M701F, паровой турбины, теплоутилизационного парогенератора и двух генераторов. МНИ осуществит поставку газовой и паровой турбин, а компания Mitsubishi Electric Corporation предоставит генераторы. INITEC Energia будет отвечать за общее руководство строительством, а турецкая строительная компания Calik Enerji Sanayi ve Ticaret выполнит инженерные и строительные работы. Поставка энергетической установки намечена на декабрь 2010 года, запуск в эксплуатацию - на март 2011-го.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.mhi.co.jp
19.11.09*

ИТАЛЬЯНСКАЯ БУМАЖНАЯ ФАБРИКА ОБНОВЛЯЕТ ЭЛЕКТРОСТАНЦИЮ

GE Energy торжественно открыла электростанцию Alto Garda в северной Италии.

Газовая турбина на базе авиационного двигателя типа GE LM6000 PD Sprint была установлена на бумажной фабрике в Картьере-дель-Гарда, заменив старую установку комбинированного цикла. Новая система повысит уровень эффективности производства электроэнергии, позволяя одновременно подавать энергию на рынок, производить пар для собственных нужд фабрики и горячую воду для местной сети теплоснабжения города Рива-дель-Гарда.

По словам Паоло Маттеи, президента Alto Garda Power, "следует подчеркнуть исключительную производительность новой газовой турбины LM6000, благодаря чему выбросы в атмосферу снизятся наполо-

вину по сравнению с предыдущей версией станции".

Газотурбинная установка LM6000 PD Sprint является сердцем системы, производящей около 46 МВ электричества. Отработанные газы посылаются в котел, который производит пар. Затем пар направляется в турбину, которая генерирует электричество, а также используется напрямую в различных производственных процессах и для подогрева воды для местной системы отопления.

По данным компании Alto Garda, новая теплосеть будет обеспечивать теплом более 4500 домохозяйств одновременно, сократив количество сопутствующих выбросов углекислого газа на 40 тыс. тонн в год.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.ge.com
27.10.09*

ALSTOM УВЕЛИЧИВАЕТ СВОЙ ФЛОТ НА БЛИЖНЕМ ВОСТОКЕ

Компания Alstom выиграла контракт стоимостью около 150 млн долларов на поставку силового оборудования на Ближний Восток.

Alstom поставит ключевое оборудование генеральному подрядчику - корейской компании Hanwha Engineering & Construction, осуществляющей строительство новой газовой электростанции "Самра III" в Королевстве Иордания.

Alstom осуществит поставку и надзор за установкой двух газовых турбин типа GT13E2, генераторов и сопутствующего оборудования для новой силовой установки на природном газе. Станция, расположенная в местности Аль-Хашемия, будет управляться компанией Samra. Энергоблок "Самра III" будет производить 285 МВ электроэнергии, отвечающей экологическим стандартам, и обладать повышенной на 9 % эффективностью по сравнению с уже существую-

щими установками обычного цикла. После завершения строительства общая установленная мощность станции составит примерно 900 МВ.

Турбина GT13E2 хорошо известна на Ближнем Востоке и в Северной Африке за свою способность работать в трудных климатических условиях и широко используется в Алжире, Бахрейне, Иране, Кувейте, Ливии, Омане, Катаре и ОАЭ. Новый контракт увеличит количество установленных на Ближнем Востоке и в Африке турбин типа VT13 до 62 единиц. В связи с 10-процентным ростом энергопотребления Иордания нуждается в расширении своего турбинного флота, установленная мощность которого составляет 2300 МВ.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
26.10.09*

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА — 2010 НА БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ



Подписка оформляется на желаемое количество месяцев.

Цена подписки определяется из расчета:

750 рублей за 1 экземпляр в месяц при покупке от 1 до 199 экз.

500 рублей за 1 экземпляр в месяц при покупке от 200 до 499 экз.

250 рублей за 1 экземпляр в месяц при покупке от 500 экз.

Для того чтобы подписаться на Бюллетень, отправьте ЗАЯВКУ по факсу +7 (495) 685-19-30 или 685-26-30

ЗАЯВКА

НАИМЕНОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ	
ЮРИДИЧЕСКИЙ АДРЕС (ВКЛЮЧАЯ ИНДЕКС)	
АДРЕС ДЛЯ ДОСТАВКИ (ВКЛЮЧАЯ ИНДЕКС)	
ИНН/КПП	
РАСЧЕТНЫЙ СЧЕТ	
БАНК	
КОРРЕСПОНДЕНТСКИЙ СЧЕТ БАНКА	
БИК	
ФАМИЛИЯ, ИМЯ, ОТЧЕСТВО КОНТАКТНОГО ЛИЦА	
ТЕЛЕФОН/ФАКС	
E-MAIL ДЛЯ КОНТАКТОВ	

КОЛИЧЕСТВО ЭКЗЕМПЛЯРОВ

Месяц	Янв.	Февр.	Март	Апр.	Май	Июнь	Июль	Авг.	Сент.	Окт.	Нояб.	Дек.
Кол-во экземпляров												

Подпись ответственного лица: _____ / _____ / Дата: _____

ФАКС (495) 685-19-30, КЛУБ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

ОБРАЩЕНИЕ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ



Клуб авиастроителей создан по инициативе руководителей предприятий авиастроительной отрасли и ведущих технических вузов, объединивших свои усилия с целью развития авиастроительной отрасли России.

Деятельность Клуба включает в себя:

— повышение привлекательности авиастроительных профессий в общественном сознании, популяризацию достижений отрасли;

— профессиональное ориентирование молодежи с целью обеспечения притока квалифицированных кадров в отечественное авиастроение;

— поддержку и развитие системы профессионального образования в отрасли с учетом мирового опыта и задач развития отрасли.

Официальный web-сайт Клуба:

WWW.AS-CLUB.RU

Уважаемые дамы и господа!

Клуб авиастроителей объявляет о начале седьмой Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания!

Мы обращаемся к тем, кто связан с системой образования во всех регионах Российской Федерации, к руководителям предприятий машиностроения РФ: пришло время для создания новой системы по профессиональной ориентации подрастающего поколения и подготовке кадров для промышленности нашей страны.

Олимпиада по истории авиации и воздухоплавания — одно из звеньев этой системы. Мы ищем молодых людей, которым небезразлична история авиации нашей Родины, а значит, мотивированных на трудовую деятельность на предприятиях промышленности России.

Организаторами проведения Олимпиады наряду с Клубом традиционно выступают Академия наук авиации и воздухоплавания, ООО "Союз машиностроителей России".

В 2009 году ООО "Союз машиностроителей России" поддержало Олимпиаду по истории авиации и воздухоплавания как профильное мероприятие, направленное на повышение престижа машиностроительной отрасли. В состав оргкомитета седьмой ежегодной Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания вошел заместитель председателя — руководитель центрального совета ООО "Союз машиностроителей России", член Общественной палаты РФ В. В. Гутенев.

Руководители ряда региональных отделений Союза машиностроителей России выступили спонсорами прошедшей шестой Олимпиады, что позволило участникам финального, второго тура — детям из разных городов России — приехать в Москву и принять участие в Молодежном симпозиуме.

Помощь в подготовке и проведении Олимпиады оказывают: Авиакосмофонд, Фонд развития авиационно-космических технологий, Департамент образования города Москвы, Департамент науки и промышленной политики города Москвы, МГТУ им. Н. Э. Баумана, РГТУ им. Циолковского "МАТИ", ГТУ "МАИ", Российский государственный гуманитарный университет, Лицей № 1550 города Москвы.

Многие региональные органы администрации также сочли необходимым включиться в работу вместе с Клубом авиастроителей. В оргкомитет Олимпиады были направлены представители из пятнадцати регионов России.

Наша Олимпиада — не разовое мероприятие. Участие в ней предполагает работу с молодежью в течение всего учебного года. Став участниками Олимпиады, подростки получают возможность общаться с людьми, посвятившими жизнь авиации и авиастроению. Мы считаем, что это и есть профессиональная ориентация подрастающего поколения на работу в российской промышленности. За шесть лет в Олимпиаде приняли участие дети из 45 регионов России и нескольких стран СНГ.

Сама технология проведения Олимпиады весьма демократична, проходит она в два тура.

Первый тур Олимпиады проходит в сети Интернет, и от ребят не требуется ни документов, ни каких-либо разрешений, ни даже очного присутствия где-либо. Это позволяет принять участие в Олимпиаде всем ребятам независимо от склада их характера и географического местоположения.

Каждый желающий участвовать в Олимпиаде должен зарегистрироваться на сайте Олимпиады www.olympr.as-club.ru, пройти тесты и представить историко-исследовательскую работу на одну (по выбору) из предложенных тем. Темы работ будут опубликованы на сайте Олимпиады.

Историко-исследовательские работы, размещенные на сайте, доступны для всеобщего обсуждения. Участники, не успевшие разместить на сайте свои рефераты до 15 января 2010 года, считаются выбывшими.

С 16 января по 15 февраля 2010 года жюри анализирует историко-исследовательские работы. Участники, допущенные ко второму туру Олимпиады, считаются победителями первого тура, получают сертификаты победителей и приглашаются к участию во втором туре.

Каждый из участников второго тура вправе сам определить, работает он над своим докладом по теме первого тура или меняет ее. В случае выбора темы работы, не указанной в списке тем, опубликованном на сайте, участник должен согласовать ее с методической комиссией Олимпиады.

Второй тур проходит в форме очного Молодежного симпозиума, на котором участники выступают публично. Участник второго тура при подготовке доклада может получить консультации либо в центрах по подготовке к Олимпиаде, либо через сеть Интернет.

Все участники второго тура представляют организаторам Олимпиады тезисы своих докладов на симпозиуме до 15 апреля 2010 года.

О дате и месте проведения Молодежного симпозиума оргкомитет сообщает участникам второго тура не позднее 1 апреля 2010 года путем размещения информации на сайте Олимпиады и направления индивидуальных писем электронной почтой по адресам, указанным при регистрации.

Оплата дорожных расходов и проживания для иногородних участников и сопровождающих лиц из расчета одно сопровождающее лицо на одного участника производится за счет средств спонсоров Олимпиады.

Молодежный симпозиум проходит в течение двух дней по определенной оргкомитетом программе.

Победителями Олимпиады считаются участники второго тура, чьи доклады на симпозиуме заняли первое, второе и третье места. Победителям вручаются дипломы и подарки спонсоров, а также они получают приглашения стать членами Клуба авиастроителей.

Весь ход Олимпиады и ее результаты освещаются на сайте Олимпиады в сети Интернет, а также в средствах массовой информации.

Органы власти и государственные (муниципальные) организации (территориальная власть) могут принять участие в Олимпиаде, направив в оргкомитет Олимпиады своего представителя.

Территориальная власть по своему усмотрению организует работу на местах по пропаганде Олимпиады, привлечению подростков и молодежи из местных школ, техникумов, колледжей, училищ к участию в ней, публикацию итогов Олимпиады и пресс-релизов о ней в средствах массовой информации.

Клуб авиастроителей выражает надежду на то, что идея поиска молодежи, заинтересованной в изучении истории и поставившей своей задачей связать жизнь с будущим нашей промышленности, найдет отклик в сердцах многих людей.

**Контактные телефоны:
+7 (495) 685-19-30,
+7 (495) 685-26-30**



**СТАНОВИТЕСЬ СПОНСОРОМ
ОЛИМПИАДЫ,
ОБРАЩАЙТЕСЬ В КЛУБ
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ!**

ФИНАЛИСТЫ ШЕСТОЙ ОЛИМПИАДЫ ПРИНЯЛИ УЧАСТИЕ В МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНФЕРЕНЦИИ

Четырнадцать финалистов шестой Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания стали участниками восточной Международной конференции "Авиация и космонавтика — 2009".

Участие всех финалистов Олимпиады в конференции определено новым положением об Олимпиаде, утвержденным в апреле 2008 г., и оплачивается Клубом авиастроителей. Тезисы работ всех четырнадцати финалистов опубликованы в соответствующем сборнике, выпущенном МАИ. Все они получили сертификаты, подтверждающие их участие в конференции. В рамках конференции работала "Студенческая и школьная секция" под руководством председателя совета по НИРС МАИ профессора Ю. Ю. Комарова и профессора А. А. Пунтуса.

Очно на секции выступили:

— победитель шестой Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания Илья Александрович

Гришин, студент 1-го курса МАИ, член Клуба авиастроителей, с докладом "На пути к гиперзвуку. История освоения гиперзвуковых скоростей";

— финалист шестой Олимпиады Борис Святославович Шаврин, учащийся МОУ СОШ № 11 г. Архангельска, с докладом "Самые большие катастрофы воздушных судов. Кто виноват?".

Эти доклады были заслушаны с большим вниманием и получили высокую оценку руководителей секции. Особо были отмечены использование информационных ресурсов сети Интернет для сбора исходных материалов, проделанная аналитическая обработка этих материалов, полное и наглядное представление результатов с применением современных мультимедийных технологий.

Международная конференция "Авиация и космонавтика — 2009" прошла с 26 по 29 октября в Московском авиационном институте (ГТУ).

*источник: Клуб авиастроителей
05.11.09*



Посвящается 65-летию Победы советского народа
в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.

СЕДЬМАЯ ЕЖЕГОДНАЯ ОЛИМПИАДА ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ

для русскоговорящих юношей и девушек в возрасте от 12 до 18 лет



**СЕДЬМАЯ
ЕЖЕГОДНАЯ ОЛИМПИАДА
ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И
ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ**

Клуб авиастроителей проводит седьмую ежегодную Олимпиаду по истории авиации и воздухоплавания.

ЦЕЛИ ОЛИМПИАДЫ

- популяризация достижений человеческой технической мысли в области авиации и воздухоплавания;
- профессиональная ориентация подрастающего поколения на специальности и профессии, связанные с наукой и техникой в области конструирования и строительства летательных аппаратов;
- поиск молодежи, мотивированной на трудовую деятельность на предприятиях авиационного машиностроения, и организация помощи ей в профессиональной подготовке и профессиональном росте;
- обращение внимания руководителей предприятий авиационного машиностроения на необходимость создания на новом уровне системы работы по профессиональной подготовке и переподготовке кадров через развитие сотрудничества с учреждениями общего среднего, начального, среднего и высшего профессионального образования.

ОРГАНИЗАТОРЫ ОЛИМПИАДЫ

Клуб авиастроителей
Академия наук авиации и воздухоплавания
ООО "Союз машиностроителей России"

ПРИ СОДЕЙСТВИИ

Некоммерческой организации "Авиакосмофонд"
Департамента образования города Москвы
Департамента науки и промышленной политики
города Москвы

БАЗОВЫЕ УЧЕБНЫЕ ЗАВЕДЕНИЯ

Московский государственный технический университет им. Н. Э. Баумана
Московский авиационный институт (университет)
Московский авиационно-технологический институт (университет) им. К. Э. Циолковского
Российский государственный гуманитарный университет
Московский институт открытого образования
Лицей № 1550, город Москва

САЙТ ОЛИМПИАДЫ:
WWW.OLYMP.AS-CLUB.RU

ПРИЕМ ЗАЯВОК НА УЧАСТИЕ В
ОЛИМПИАДЕ:
начало: 1 октября 2009 г.
окончание: 31 декабря 2009 г.

ТЕСТИРОВАНИЕ И РАЗМЕЩЕНИЕ
ИСТОРИКО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИХ
РАБОТ:
начало: 1 октября 2009 г.
окончание: 15 января 2010 г.

КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ:
Клуб авиастроителей
+7 (495) 685-19-30, Александрова
Светлана Валентиновна
olymp@as-club.ru

ОРГКОМИТЕТ ОЛИМПИАДЫ

Крымов Валентин Владимирович,
директор по науке ФГУП "ММП "Салют", г. Москва –
председатель оргкомитета

Агарков Юрий Игнатьевич,
консультант аппарата правительства Московской
области, администрация Московской области

Ахмеров Альберт Миннахмедович,
ведущий специалист Комитета по делам молодежи,
администрация Костромской области

Бельмач Юрий Георгиевич,
директор Детского центра технического творчества
города Москвы, Департамент образования, г. Москва

Гвоздев Сергей Валентинович,
управляющий, НО "Авиакосмофонд", г. Москва

Герцев Павел Степанович,
руководитель управления по работе со студентами,
МАТИ им. К. Э. Циолковского

Годунов Анатолий Иванович,
заведующий кафедрой "Компьютерные технологии
управления" Пензенского государственного
университета, Министерство образования и науки,
Пензенская область

Грачева Елена Юрьевна,
руководитель департамента по работе с клиентами, член
правления, КБ "Нацпромбанк" (ЗАО)

Григорьев Владимир Григорьевич,
председатель Клуба историко-технического стендового
моделизма при Амурском областном центре детского
(юношеского) технического творчества, Министерство
образования и науки Амурской области

Грушина Лилия Владимировна,
заведующая спортивно-техническим отделом ГОУ ДОД,
Министерство образования, Республиканский центр
дополнительного образования, Республика Коми

Гутенев Владимир Владимирович,
заместитель председателя, руководитель аппарата бюро
центрального совета, ООО "Союз машиностроителей
России"

Державина Галина Дмитриевна,
начальник, Управление образования администрации
Химкинского муниципального района Московской обл.

Думанский Антон Николаевич,
директор ГОУ ДОД Санкт-Петербургского центра
детского технического творчества, правительство,
Комитет по образованию, г. Санкт-Петербург

Жиляков Виктор Михайлович,
директор Лицея № 1550, г. Москва

Зазулов Виктор Иванович,
первый вице-президент, НП "Клуб авиастроителей", г.
Москва

Каменев Сергей Иванович,
доцент кафедры "Авиационные двигатели" Уфимского
государственного авиационного технического
университета, Правительство, Федеральное агентство по
образованию, Республика Башкортостан

Каньшина Елена Евгеньевна,
ведущий специалист отдела специального образования,
Управление образования и науки, Тамбовская область

Кезин Николай Петрович,
Московский комитет по науке и технологиям,
руководитель проектов, правительство Москвы

Колесников Александр Григорьевич,
руководитель НУК "Машиностроительные технологии",
МГТУ им. Н. Э. Баумана, г. Москва

Корягин Павел Вячеславович,
ведущий эксперт отдела развития образования и
реализации приоритетных проектов Министерства
образования и науки Калужской области

Кувшинов Сергей Викторович,
директор института новых образовательных технологий
и информатизации РГГУ, д. т. н., профессор кафедры
"Проектирование самолетов" МАИ

Лысенко Анна Сергеевна,
заведующая сектором авиации и космонавтики отдела
астрономии и космонавтики Московского городского
дворца детского (юношеского) творчества, Департамент
образования, г. Москва

Новосельцев Валерий Прокопьевич,
руководитель авиационного отдела ГОУ НТЦ "Исток",
Департамент образования, г. Москва

Осипов Сергей Алексеевич,
начальник отдела управления по координации работ с
предприятиями ОПК

Попцов Николай Александрович,
педагог-организатор по техническому творчеству
Ивановского областного центра развития
дополнительного образования детей, Департамент
образования, Ивановская область

Пчелин Виктор Павлович,
директор Станции юных техников г. Озерска,
Министерство образования и науки, Челябинская
область

Ручкин Сергей Михайлович,
директор ГОУ ДОД "Областной центр детского
(юношеского) технического творчества", Департамент
социальной политики, Орловская область

Сенчихин Владимир Анатольевич,
инструктор РОСТО г. Новочебоксарска по работе с
молодежью, Министерство образования и молодежной
политики, Чувашская Республика

Смирнов Виктор Борисович,
заместитель директора Костромского областного центра
детско-юношеского технического творчества,
администрация Костромской области, Костромская
область

Тимофеева Галина Павловна,
начальник, Управление образования администрации
Люберецкого муниципального района Московской обл.

Федоров Олег Юрьевич,
директор ГОУ ДОД "Областной центр детского
(юношеского) научно-технического творчества",
Департамент образования, Вологодская область

Шевченко Иван Иванович,
директор МОУ ДОД ЦДТ № 1, г. Новочеркаска,
Министерство общего и профессионального
образования, Ростовская область

ПОЛОЖЕНИЕ О ЕЖЕГОДНОЙ ОЛИМПИАДЕ ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ

для русскоговорящих юношей и девушек в возрасте от 12 до 18 лет

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Настоящее Положение о ежегодной Олимпиаде по истории авиации и воздухоплавания для русскоговорящих юношей и девушек в возрасте от 12 до 18 лет (далее – Положение) определяет порядок организации и проведения Олимпиады, ее организационное и методическое обеспечение, порядок участия конкурсантов и порядок определения победителей и призеров.

1.2. Основными целями Олимпиады являются:

- популяризация достижений технической мысли в области авиации и воздухоплавания;
- ориентация молодежи на специальности и профессии, связанные с наукой и техникой в области проектирования, конструирования, производства, испытаний и эксплуатации летательных аппаратов;
- поиск молодежи, мотивированной к трудовой деятельности на предприятиях авиационного машиностроения и организация помощи им в профессиональной подготовке и профессиональном росте;
- привлечение руководителей предприятий авиационного машиностроения к организации современной системы профессиональной подготовки и переподготовки кадров на основе сотрудничества с учреждениями общего среднего, среднего и высшего профессионального образования.

1.3. Олимпиада проводится ежегодно Некоммерческим партнерством "Клуб авиастроителей" как организатором Олимпиады при участии высших, средних и средних специальных учебных заведений, государственных органов и организаций, органов местного самоуправления, предприятий и организаций, изъявивших желание участвовать в организации и проведении Олимпиады (соорганизаторы Олимпиады).

1.4. Олимпиада проводится для русскоговорящих юношей и девушек в возрасте от 12 до 18 лет независимо от гражданства и места проживания, зарегистрировавшихся для участия в Олимпиаде и успешно сдавших специальные тесты.

1.5. Олимпиада проводится в два тура: заочный (в сети Интернет) и очный (в виде Молодежного симпозиума).

1.6. Потенциальные участники информируются о начале Олимпиады через сеть Интернет (информационные сообщения рассылаются по школам Москвы), а также через средства массовой информации.

2. ПОРЯДОК ОРГАНИЗАЦИИ И ПРОВЕДЕНИЯ ОЛИМПИАДЫ

2.1. Регистрация участников на сайте Олимпиады

2.1.1. Юноши и девушки, желающие участвовать в Олимпиаде, должны зарегистрироваться в сети Интернет на сайте Олимпиады.

2.1.2. При регистрации участники сообщают о себе следующие сведения:

- фамилию, имя, отчество;

- гражданство;
- дату рождения;
- контактные данные для связи по сети, телефону и обычной почтой.

2.1.3. Данная информация принимается на доверии. Документы, подтверждающие информацию, не предоставляются.

2.2. Допуск к участию в Олимпиаде

2.2.1. Всем зарегистрированным участникам при подготовке к Олимпиаде предлагаются для изучения специально разработанные курсы дополнительного дистанционного образования: "История авиации и воздухоплавания", "Люди и судьбы российской авиации", "Теоретические и инженерные основы аэрокосмической техники", разработанные Лицеом Авиакоффонда с участием РГГУ и Лицея № 1550 города Москвы.

На основе знаний, полученных при изучении указанных курсов, участники тестируются. Тестирование осуществляется дистанционно через сеть Интернет в полностью автоматическом режиме.

2.2.2. Тестирование начинается не позднее 1 октября каждого года. К этой дате на сайте публикуются вопросы тестов и предоставляется возможность ответить на них.

2.2.3. Тесты содержат фиксированные варианты ответов (укажите правильный вариант, укажите несколько вариантов ответа). До даты завершения тестирования участник может осуществить неограниченное число попыток, в зачет идет только последний вариант ответа.

2.2.4. Результаты тестирования сообщаются всем участникам одновременно 31 декабря каждого года посредством размещения соответствующей информации на сайте Олимпиады. Успешная сдача теста означает допуск к участию в Олимпиаде.

2.3. Первый тур Олимпиады

2.3.1. Первый тур Олимпиады проходит в виде заочного конкурса историко-исследовательских работ.

2.3.2. Каждый участник Олимпиады должен представить историко-исследовательскую работу на одну (по выбору) из предложенных тем. Темы публикуются на сайте Олимпиады в срок до 1 октября каждого года.

2.3.3. Участники размещают историко-исследовательские работы на сайте Олимпиады. Программа позволяет в последующем редактировать тексты.

2.3.4. Редактирование историко-исследовательских работ может производиться участником до 15 января каждого года включительно.

2.3.5. Каждый из участников вправе разместить свою историко-исследовательскую работу независимо от того, допущен он к участию в Олимпиаде по результатам тестирования или нет. Однако в первом туре Олимпиады участвуют только историко-исследовательские работы допущенных участников.

2.3.6. Историко-исследовательские работы участников, не допущенных к первому туру Олимпиады, могут быть поощрены по специальному решению жюри.

2.3.7. Историко-исследовательские работы, размещенные на сайте, доступны для всеобщего обсуждения. На сайте может быть организовано рейтинговое голосование болельщиков в поддержку опубликованных работ.

2.3.8. Ежегодно 16 января прием историко-исследовательских работ завершается. Участники, не успевшие разместить на сайте свои работы к этой дате, считаются выбывшими из участия в Олимпиаде. Редактирование историко-исследовательских работ начиная с этой даты запрещается.

2.3.9. С 16 января до 15 февраля каждого года с историко-исследовательскими работами работает жюри.

16 января каждого года результаты работы жюри публикуются на сайте в виде списка участников, разделенных на две категории:

– допущенные ко второму туру Олимпиады с возможностью публичного выступления со своим докладом;

– допущенные ко второму туру Олимпиады с возможностью стендового размещения своего доклада.

2.3.10. Участники, допущенные ко второму туру Олимпиады, считаются победителями первого тура Олимпиады.

2.3.11. Победители первого тура Олимпиады получают сертификаты победителей и приглашаются к участию во втором туре.

2.4. Второй тур Олимпиады

2.4.1. Каждый участник второго тура при подготовке очного выступления может получить консультации экспертов либо в центрах по подготовке к Олимпиаде, либо через сеть Интернет.

2.4.2. Второй тур проходит в форме очного Молодежного симпозиума, на котором часть участников, в соответствии с результатами первого тура, выступает публично, остальные представляют свои работы на стендах.

2.4.3. Все участники второго тура представляют организаторам Олимпиады тезисы своих докладов на симпозиуме объемом не более одной страницы машинописного текста.

2.4.4. Тезисы докладов участники второго тура размещают на сайте Олимпиады с использованием специальных возможностей размещения с последующим редактированием.

2.4.5. Редактирование тезисов может производиться участником неограниченное число раз до 15 апреля каждого года включительно.

2.4.6. Тезисы докладов, размещенные на сайте, доступны для просмотра и обсуждения только членам методической комиссии и жюри.

2.4.7. Не позднее 16 апреля каждого года каждый участник второго тура должен сообщить в оргкомитет о своей готовности к участию в Молодежном симпозиуме.

2.4.8. О дате и месте проведения Молодежного симпозиума оргкомитет сообщает участникам второго тура не позднее 1 апреля каждого года, размещая информацию на сайте Олимпиады и направляя индивидуальные письма электронной почтой по адресам, указанным при регистрации.

2.4.9. Оплата дорожных расходов и проживания для иногородних участников и сопровождающих лиц (родитель, законный представитель, учитель) из расчета одно сопровождающее лицо на одного участника производится за счет средств спонсоров Олимпиады.

2.4.10. Молодежный симпозиум проходит в течение 2–3-х дней:

– в первый день работы симпозиума проходит заседание оргкомитета Олимпиады. По окончании заседания оргкомитета – репетиция выступлений докладчиков;

– во второй день работы симпозиума проходят публичные выступления докладчиков. По окончании второго дня – работа жюри;

– в третий день работы симпозиума для всех участников организуются экскурсии на авиастроительные предприятия и в авиационные музеи Москвы, проводится подведение итогов, вручение дипломов, призов и подарков, организуется культурная программа и торжественное закрытие Олимпиады.

2.4.11. Тезисы докладов второго тура Олимпиады открываются для публичного просмотра на следующий день после завершения работы симпозиума.

МЕТОДИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ ОЛИМПИАДЫ

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ КОМИССИИ

Кувшинов Сергей Викторович,

кандидат технических наук, директор института новых образовательных технологий и информатизации РГГУ, профессор кафедры "Проектирование самолетов" МАИ

ЧЛЕНЫ КОМИССИИ:

Багдасарьян Надежда Гегамовна,

доктор философских наук, профессор кафедры социологии и культурологии МГТУ им. Баумана, академик РАЕН

Бельковец Лидия Петровна,

кандидат психологических наук, доцент, заведующая учебно-научной лабораторией развивающих технологий ИНОТ РГГУ

Жиляков Виктор Михайлович,

отличник народного образования, заслуженный учитель Российской Федерации, директор Лицея № 1550 г. Москвы

Жилякова Анна Викторовна,

учитель Лицея № 1550 г. Москвы, лауреат конкурса "Грант Москвы" в области наук и технологий в сфере образования, автор курса "История авиации и воздухоплавания"

Жукова Анастасия Михайловна,

студентка МАИ, факультет "Системы управления, информатика и электроэнергетика", победительница пятой Олимпиады

Лосев Никита Валерьевич,

заместитель директора Лицея Авиакосмофонда по методической работе

Питерская Вера Анатольевна,

учитель Лицея № 1550 г. Москвы, лауреат конкурса "Грант Москвы" в области наук и технологий в сфере образования, автор курса "Люди и судьбы российской авиации"

Титов Денис Валерьевич,

подполковник ВВС

Лучшие доклады и тезисы выступлений рекомендуются на Международную конференцию "Авиация и космонавтика".

2.4.13. Весь ход Олимпиады и ее результаты освещаются на сайте Олимпиады в сети Интернет, а также в средствах массовой информации.

3. ОРГАНИЗАЦИОННО-МЕТОДИЧЕСКОЕ И ИНФОРМАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ОЛИМПИАДЫ

3.1. Для организационно-методического обеспечения проведения Олимпиады создается постоянно действующий оргкомитет, состоящий из представителей организаций, участвующих в организации и проведении Олимпиады.

3.2. Для методического обеспечения Олимпиады создается постоянно действующая методическая комиссия, в состав которой входят специалисты в области истории авиации и воздухоплавания, инженеры, педагоги, преподаватели вузов.

3.3. Для подведения итогов первого и второго

туров Олимпиады оргкомитетом по предложению методической комиссии утверждается состав жюри, в который входят ведущие специалисты в области истории техники, известные авиастроители, педагоги, деятели науки и культуры, а также победители предыдущих Олимпиад.

4. ФУНКЦИИ ОРГКОМИТЕТА, МЕТОДИЧЕСКОЙ КОМИССИИ И ЖЮРИ

4.1. Оргкомитет Олимпиады:

- определяет форму проведения Олимпиады и осуществляет ее организационно-методическое обеспечение;

- утверждает (вносит изменения) настоящее Положение, персональный состав методической комиссии и жюри Олимпиады;

- утверждает финансовый план и смету затрат на организацию и проведение Олимпиады;

- определяет источники финансирования Олимпиады;

- определяет численность участников второго тура Олимпиады в зависимости от числа поданных заявок и размера полученного финансирования;

- утверждает сценарий проведения Олимпиады;

- определяет порядок проведения учебно-тренировочных мероприятий;

- рассматривает конфликтные ситуации, возникшие при проведении всех этапов Олимпиады;

- организует освещение Олимпиады в средствах массовой информации;

- публикует ежегодный отчет об Олимпиаде.

4.2. Методическая комиссия:

- разрабатывает тесты для допуска к Олимпиаде;

- определяет темы историко-исследовательских работ;

- определяет критерии оценки работ;

- разрабатывает методические рекомендации по проведению Олимпиады;

- вносит предложения в оргкомитет по составу жюри Олимпиады;

- вносит предложения в оргкомитет по вопросам, связанным с совершенствованием организации проведения и методического обеспечения Олимпиады;

- участвует совместно с оргкомитетом в рассмотрении конфликтных ситуаций, возникающих при проведении Олимпиады.

4.3. Жюри:

- оценивает представленные участниками первого тура историко-исследовательские работы;

- определяет победителей первого тура;

- определяет победителей и призеров Олимпиады;

- готовит предложения по награждению победителей и призеров.

5. ПРАВА ПОБЕДИТЕЛЕЙ И ПРИЗЕРОВ ОЛИМПИАДЫ

5.1. Победителями Олимпиады считаются участники второго тура, чьи доклады на симпозиуме заняли первое, второе и третье места.

5.2. Победители Олимпиады:

- награждаются дипломами первой, второй и третьей степени;

- получают подарки от спонсоров;

ЖЮРИ ОЛИМПИАДЫ

Багдасарьян Надежда Гегамовна,

председатель жюри, доктор философских наук, профессор кафедры социологии и культурологии МГУ им. Баумана, академик РАЕН

Бажанов Александр Иванович,

главный редактор журнала "Двигатель"

Вяткин Лев Михайлович,

подполковник морской авиации, летчик-истребитель, писатель

Кондауров Владимир Николаевич,

заслуженный летчик-испытатель СССР, Герой Советского Союза

Кувшинов Сергей Викторович,

кандидат технических наук, директор института новых образовательных технологий и информатизации РГГУ, профессор кафедры "Проектирование самолетов" МАИ

Микоян Степан Анастасович,

заслуженный летчик-испытатель СССР, Герой Советского Союза, генерал-лейтенант авиации

Новожилов Генрих Васильевич,

генеральный конструктор ОКБ им. С. В. Ильюшина, академик РАН, дважды Герой Социалистического Труда, лауреат Ленинской премии, президент Академии наук авиации и воздухоплавания

Жиякова Анна Викторовна,

учитель Лицея № 1550 г. Москвы, лауреат конкурса "Грант Москвы" в области наук и технологий в сфере образования, автор курса "История авиации и воздухоплавания"

Питерская Вера Анатольевна,

учитель Лицея № 1550 г. Москвы, Лауреат конкурса "Грант Москвы" в области наук и технологий в сфере образования, автор курса "Люди и судьбы российской авиации"

— становятся участниками Международной конференции "Авиация и космонавтика", проводимой ежегодно МАИ при содействии Федерального космического агентства, Федерального агентства по промышленности, Федерального агентства по образованию, Российской академии наук, Российской академии космонавтики им. К. Э. Циолковского, Российской академии авиации и воздухоплавания, Международной академии информатизации и информационных технологий и Российского фонда фундаментальных исследований.

5.3. Победители Олимпиады получают специальные привилегии от Клуба авиастроителей, а именно:

- становятся членами Клуба (с согласия победителей);

- освобождаются от уплаты вступительных взносов в Клуб;

- получают рекомендации Клуба для поступления в вузы.

5.4. Призерами Олимпиады считаются участники Молодежного симпозиума, в отношении которых жюри Олимпиады вынесло специальное решение о награждении их поощрительными призами.

5.5. Призерам Олимпиады вручаются призы, учрежденные спонсорами.

6. ФИНАНСОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ОЛИМПИАДЫ

6.1. Финансовое обеспечение Олимпиады осуществляется за счет средств, выделяемых организаторами Олимпиады, ее спонсорами и меценатами.

6.2. Организаторы Олимпиады вправе обращаться за поддержкой (в том числе и финансовой) в государственные органы и организации, муниципальные образования.

6.3. Взимание оплаты с участников (в какой-либо форме) за участие в Олимпиаде не допускается.

7. УЧАСТИЕ В ОЛИМПИАДЕ ОФИЦИАЛЬНЫХ ОРГАНОВ ВЛАСТИ СТРАН И РЕГИОНОВ

7.1. Органы власти и государственные (муниципальные) организации (далее по тексту — территориальная власть) могут принимать участие в Олимпиаде как по собственной инициативе, так и по поддержанной ими инициативе Клуба авиастроителей.

7.2. Территориальная власть, участвующая в Олимпиаде, направляет в оргкомитет Олимпиады своего представителя.

7.3. Клуб авиастроителей организует работу сайта Олимпиады таким образом, что в списках участников Олимпиады и рейтингах наглядно демонстрируется участие подростков и молодежи по тем странам и регионам, представители которых входят в оргкомитет Олимпиады.

7.4. Территориальная власть по своему усмотрению и за свой счет организует работу на местах по пропаганде Олимпиады, привлечению подростков и молодежи к участию в ней, публикацию итогов Олимпиады и пресс-релизов о ней в средствах массовой информации.

7.5. Территориальная власть вправе организовывать на местах центры подготовки и консультиро-

вания участников Олимпиады, оказывать им всеческое содействие в наиболее эффективном участии в Олимпиаде.

7.6. Клуб авиастроителей обеспечивает методическое сопровождение созданных на местах центров подготовки и консультирования участников Олимпиады, если с просьбой об этом обращается территориальная власть.

7.7. Территориальная власть не вправе ограничить кого-либо из участников Олимпиады в его участии как в первом, так и во втором туре, даже если этот участник проживает на данной территории.

7.8. Территориальная власть вправе проводить собственные отборочные туры, организовывать дополнительные рейтинги среди участников, проживающих на ее территории. Однако подростки и молодежь, не участвовавшие в территориальных турах или не победившие в них, не могут быть ограничены территориальной властью и созданными ею отборочными структурами в праве участия во втором туре Олимпиады, если решение об участии принято жюри Олимпиады.

7.9. Участники Олимпиады, прошедшие отборочные туры, организованные территориальной властью, участвуют во втором туре Олимпиады независимо от того, какое решение в отношении них приняло жюри Олимпиады. Во втором туре они участвуют на равных с другими правах, имеют статус представителей страны (региона). Территориальная власть вправе не организовывать свои отборочные туры, но направить во второй тур Олимпиады своих представителей. В таком случае представителями страны (региона) становятся участники Олимпиады, проживающие на территории этой страны (региона) и набравшие максимальное количество баллов при подведении итогов первого тура жюри Олимпиады.

7.10. Участие в Олимпиаде представителей страны (региона) полностью финансируется территориальной властью.

7.11. Территориальная власть по собственной инициативе и на свое усмотрение вправе дополнительно поощрять участников Олимпиады, достойно представивших свою страну (регион) в Олимпиаде.

7.12. Территориальная власть вправе на свое усмотрение и за свой счет направлять на второй тур Олимпиады своих наблюдателей, задача которых — контроль за предоставлением равных возможностей представителям страны (региона) в демонстрации своих знаний и результатов своей работы. Решение всех спорных вопросов по этому поводу находится в компетенции оргкомитета Олимпиады.

7.13. Территориальная власть вправе вносить предложения оргкомитету Олимпиады о включении в составы методической комиссии и жюри Олимпиады тех или иных специалистов.

7.14. Территориальная власть обеспечивает финансирование и организационное обеспечение всех мероприятий Олимпиады, проводимых в данной стране (регионе) и поддержанных ею.

02.10.2009



САЙТ ОЛИМПИАДЫ:
WWW.OLYMP.AS-CLUB.RU

УЧЕБНЫЕ ЗАВЕДЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РОССИИ: ПОВЫШЕНИЕ ПРЕСТИЖА ЧЕРЕЗ СОЗДАНИЕ НОВОГО ИМИДЖА

КОРНИ ПРОБЛЕМЫ

После распада СССР и смены ценностных ориентиров общества учебные заведения гражданской авиации России растеряли былую славу, имидж ликвидных и престижных претерпел коренные изменения негативного характера. Этому до сих пор способствует низкий статус профессии авиатора, системный кризис в отрасли, длящийся более 15 лет, отсутствие внятной и комплексной государственной поддержки как авиастроительной отрасли, так и комплекса предприятий, эксплуатирующих и обслуживающих технику, а также осуществляющих контроль воздушного пространства (ОВД).

Такие тенденции стали реальны в период отсутствия федеральной государственной политики в области транспортных систем, длившийся вплоть до 2007 года. Оптимисты связывают свои надежды с изменениями в авиастроении и созданием ОАО "ОАК". Однако логика подсказывает, что в ближайшие годы скачка в развитии гражданской авиации не предвидится. Авиакомпании практически не зависят от ОАК — количество произведенных гражданских самолетов в России до сих пор исчисляется единицами, а начало массового пополнения авиапарка новой и довольно спорной региональной машиной "Сухой Суперджет" планируется только на 2015 год. Кроме того, около 80 % авиаперевозчиков не имеют экономических возможностей для приобретения новой техники, и на смену российским судам приходят зарубежные, в основном поддержанные. Конец 2008-го и уходящий 2009 годы стали показательными для эксплуатантов. Обанкротился ряд крупных авиакомпаний России — осенью 2008 г. полностью прекратили полеты, а позже и существование альянс AirUnion, "Дальавиа", в июне 2009 г. принято решение о банкротстве "Аэрофлот-Карго", осенью этого года банкротом признана "КД-Авиа". По предварительным данным, без работы остались около 11 тыс. человек.

Все это накладывает негативный след на всю гражданскую авиацию страны, а соответственно, и на учреждения, дающие первую дорогу в небо, — высшие и средние учебные заведения. Немалую роль в укреплении негативного имиджа гражданской авиации играют СМИ, пугающие, компрометирующие, выдумывающие новые "факты", гонящиеся за сенсациями. Пресловутый "человеческий фактор", который сегодня упоминается во всех авиакатастрофах, произошедших в России за последнее время, дополняет нерадостную картину.

ПОЛОЖЕНИЕ УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Множество исследований показывает, что абитуриенты, студенты, родители, средства массовой информации оценивают скорее общий престиж учебного заведения, чем востребованность его выпускни-

ков на отраслевом рынке труда. Задача учебного заведения обычно ограничена и рассчитана на 2–6 лет, дабы выучить и выпустить с дипломом. Такой подход возможен для учебных заведений общего профиля. Задача отраслевых вузов и сузуов гораздо стратегичнее — оставить выпускника в отрасли. Ведь не секрет, что добрая половина выпускников закончила авиационный колледж или университет лишь для того, чтобы иметь диплом об образовании.

В отечественной гражданской авиации не раз наблюдались периоды значительного спада и подъема перевозок, а соответственно, и изменения количества рабочих мест. Наиболее кризисными были 1998–2000 гг., когда уровень перевозок едва превышал 22 млн пассажиров в год. Именно в такой период попал и автор этого материала: выпускники учебных заведений были попросту не нужны, многие из них впоследствии так и не вернулись в отрасль. Это привело к падению престижности работы из-за низкой мотивации, отсутствия достойной заработной платы, привлекательных социальных пакетов, вследствие чего на рынке появились слабо подготовленные, без опыта работы молодые специалисты, не готовые к выполнению стоящих перед ними задач как наземного, так и и летного профиля.

В 2005–2008 гг. начал возникать кадровый кризис, особенно специалистов с летно-техническим образованием. В 2008 году было перевезено почти 50 млн пассажиров — рекорд за прошедшие 15 лет, однако оказалось, что учебные заведения в связи с низкой необходимостью летно- и авиационно-технического состава в лихие 90-е годы стали выпускать в 2–3 раза меньшее количество специалистов. Такого рода "кадровый голод" продлится вплоть до 2012 года — денег в бюджет на увеличенное количество специалистов не заложено. Острый дефицит в летных кадрах, в специалистах инженерно-авиационной службы, в специалистах управления воздушным движением.

Хотя нельзя не отметить и положительную динамику: с 2004 года наблюдается увеличение набора в учебные заведения, подведомственные Минтрансу. При этом увеличение набора идет и на дефицитные авиационные специальности, такие, как летная эксплуатация воздушных судов или техническая эксплуатация транспортного радиоэлектронного оборудования.

Отметим, что до недавнего времени происходил отток специалистов высокой квалификации из числа преподавательского и инструкторского состава, умеющих передавать свой опыт и знания курсантам и студентам. Причины этому разные. Это низкая заработная плата, возраст, потеря мотивации.

Авиационные органы разрабатывают ряд предложений, содержащих комплекс мероприятий для развития системы подготовки кадров:

— разработка программ финансирования практики студентов на профильных предприятиях авиационной отрасли;

– повышение финансирования материально-технической базы учебных заведений;

– повышенное стипендиальное обеспечение для остродефицитных специальностей высшего и среднего профессионального образования.

Но этого далеко не достаточно для поднятия пошатнувшегося престижа авиационного специалиста и для закрепления молодежи в предприятиях. Кроме комплекса мероприятий для развития системы подготовки кадров, разработанного Минтрансом, необходимо активное продвижение учебных заведений на рынке образования, придание им нового, позитивного имиджа.

РОЛЬ СВЯЗЕЙ С ОБЩЕСТВЕННОСТЬЮ В АВИАЦИОННОМ ОБРАЗОВАНИИ СИСТЕМЫ МИНТРАНСА РФ

Существует серьезная необходимость формирования имиджа учебных заведений ГА. Сейчас потребители услуг хотят знать, что именно они получают, поэтому растет роль связей с общественностью в формировании деловой репутации образовательных учреждений. В 2008 году руководитель Федерального агентства воздушного транспорта Г. Курзенков в интервью газете заявил, что "учебные заведения гражданской авиации сейчас не в полной мере обеспечивают потребность авиационной отрасли качественными кадрами. Поэтому для нас главной задачей в сфере обеспечения кадрами является создание привлекательного образа авиационной отрасли".

Учебное заведение – первый пропагандист авиации и авиационных профессий. Однако стоит отметить, что четкой системы взаимодействия с разными группами общественности у учебных заведений ГА нет, особенно на периферии. Нет средств на рекламу, PR и продвижение, нет специалистов, отвечающих за такую работу целенаправленно.

Одна из главных задач, поставленных Росавиацией в этом направлении, – объединение всех составляющих подготовки в единую систему профессионального непрерывного образования, формирование вертикально интегрированных образовательных комплексов, объединяющих высшие и средние учебные заведения. Это должно значительно поднять качество выпускаемых кадров и повысить престиж как авиационных профессий, так и учебных заведений.

Еще одно направление повышения престижности – сотрудничество и совместные программы с зарубежными производителями. Сегодня мы вплотную подошли к тому, о чем говорили еще лет 10 назад, но считали это невозможным в авиационной державе, – к обучению пилотированию, эксплуатации и ремонту зарубежной техники как воздушного, так и наземного назначения. Тенденция массового списания устаревшей отечественной техники идет не первый год, и в последние несколько лет российские авиакомпании активно обновляют свой летный парк. Ввиду того, что отечественная промышленность не может удовлетворить спрос на новые самолеты, с начала 2000 г. резкими темпами растет импорт гражданских ВС. За последние 5 лет количество ВС зарубежного производства выросло в 4,5 раза, без учета самолетов деловой авиации: с 67 до 306 единиц, с 4 до 18 % – в 2008 году. Практически все крупные российские авиакомпании летают на Boeing и Airbus, региональные перевозки осуществляются на ATR и Embraer. По оценке

аналитиков, уже в ближайшие годы доля зарубежных судов приблизится к 40 % парка пассажирских самолетов страны, поэтому тесное взаимодействие с авиакомпаниями-эксплуатантами и авиапроизводителями необходимо не только в области подготовки летного и инженерного состава. Учебным заведениям придется обратить свое внимание на сферу налаживания коммуникаций.

При этом не следует забывать, что установление и поддержание связей с общественностью – это достаточно сложный процесс. Для его реализации учебному учреждению необходимо:

– постоянно налаживать диалог с заказчиками и потребителями образовательных услуг;

– информировать их о работе педагогического коллектива;

– завоевывать доверие родителей, потенциальных абитуриентов и даже детей, мечтающих проторить дорогу в облака;

– добиваться того, чтобы основные задачи образовательного учреждения совпадали с ожиданиями и потребностями отрасли и общества.

СВОД ДЕЙСТВИЙ

Имидж учебного заведения на этапе выбора абитуриентом – в большей степени внешний атрибут. Во время обучения главную роль играет сам процесс, комфортность учебы и проживания, социально-бытовые характеристики и возможность получить работу еще на этапе обучения.

Решение обозначенных проблем возможно через расширение связи учебных заведений с общественностью и создание благоприятной и доброжелательной обстановки внутри колледжа или университета. Полная информированность облегчает ситуацию выбора родителям и их детям, позволяет школам сформировать соответствующий контингент и увеличивает ценность профориентации, которая, к сожалению, практически отсутствует в школах в надлежащем виде.

Для выживаемости в трудные времена и расширения контингента учащихся в некоторых вузах и ссузах помимо классического обучения техническим специальностям было открыто обучение на непрофильных для ГА гуманитарных направлениях – "экономика", "юриспруденция", "связи с общественностью", "менеджмент", "бухгалтерский учет" и т. д. Отметим, что в контексте данного материала речь идет об имидже и повышении престижа только профильных направлений – подготовки персонала для авиации.

Главный посыл для всех целевых аудиторий учебных заведений гражданской авиации таков: "Качественное высокотехнологичное техническое авиационное образование". Именно такой контекст становится все более актуальным в связи с дефицитом инженерных кадров во всех отраслях экономики.

Технологии и методы продвижения сводятся к следующему ряду мероприятий:

– введение в штат образовательных учреждений специалистов по работе со СМИ, с общественностью;

– эмоциональное воздействие на целевые аудитории путем реабилитации темы романтики. Необходимо вернуть "летучие гены" нынешним мальчишкам и девчонкам;

– рациональное воздействие путем создания образа престижности отраслевого образования. Сту-

денты и курсанты должны испытывать гордость от обучения и принадлежности к профессии небожителя в прямом смысле слова;

- проведение праздников, фестивалей, конференций, посвященных популяризации всей системы гражданской авиации страны;

- использование общегосударственных заявлений о переходе к инновационному, высокотехнологичному пути развития, звеньями которого являются авиастроение и гражданская авиация;

- вложение средств в развитие научной составляющей (ОКР, НИОКР и т. п.) и популяризация знаний в различных слоях широкой общественности;

- введение повсеместного ношения форменной одежды с созданием новых или модернизацией старых наставлений. Это не только часть внешнего имиджа, но и метод повышения дисциплины, психологического настроения, выделение курсантов и студентов на фоне их сверстников;

- участие в городских и региональных мероприятиях, массовых всероссийских и отраслевых праздниках;

- проведение работы со школьниками, восстановление системы профориентации;

- участие в восстановлении кружков авиамоделирования;

- популяризация профессии авиатора не только среди юношей, но и привлечение девушек. Как говорят сами пилоты: "Женщины-летчики в авиации – это действительно красиво, аккуратно и безопасно для самой же авиации";

- использование стендовых конструкций в рамках выставок, ярмарок, Дней открытых дверей. Для учебных заведений именно стенды – наиболее эффективный способ привлечения внимания не только потенциальных абитуриентов, но и представителей администраций, коллег из других учебных заведений, руководителей и менеджеров кадровых агентств, средств массовой информации;

- взаимодействие со СМИ. Создание информационных поводов. Это одна из самых необходимых форм работы. СМИ активно нагнетают обстановку вокруг отрасли и роняют ее престиж. Продвижение авиационной отрасли в СМИ – важнейший элемент развития полнофункциональной и эффективной системы;

- создание и распространение яркой и современной полиграфической продукции.

Только таким образом, системно и планомерно, возможно изменение отношения не только к образовательным учреждениям Росавиации, но и ко всей гражданской авиации страны. Однако ожидать резких изменений в ближайшее время не стоит – большинство государственных учреждений тяжело переносит внедрение у себя новаций.

*Александр ФЕДОТОВСКИХ,
первый заместитель председателя
правления ТОО "Северные промышленники
и предприниматели", к. э. н., профессор РАЕ*

КЛУБ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ ВЫСТУПИЛ СООРГАНИЗАТОРОМ ИСТОРИКО-ПУБЛИЦИСТИЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ, ПОСВЯЩЕННОЙ 100-ЛЕТИЮ ВЫДАЮЩЕГОСЯ АВИАКОНСТРУКТОРА МИХАИЛА ЛЕОНТЬЕВИЧА МИЛЯ

Клуб авиастроителей выступил соорганизатором Историко-публицистической конференции, посвященной 100-летию выдающегося авиаконструктора Михаила Леонтьевича Милия, которая состоялась 19 ноября 2009 года в Лицее № 1550 города Москвы.

Из актов зала лицея при содействии Клуба велась прямая трансляция конференции в сети Интернет на сайте Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания. На конференции присутствовали:

- заслуженный летчик СССР, Герой Советского Союза, заместитель генерального конструктора Московского вертолетного завода имени М. Л. Милия Гурген Рубенович Карапетян;

- президент Общественного совета музея В. П. Чкалова, лауреат Государственной премии СССР, заслуженный изобретатель РСФСР, член Союза журналистов России, дочь известного летчика Валерия Чкалова Валерия Валерьевна Чкалова;

- летчик, писатель, художник Лев Михайлович Вяткин;

- внуки Михаила Леонтьевича Милия;

- заместитель директора по науке ФГУП "ММПП "Салют" Сергей Арамович Трдастьян;

- главный редактор журнала "Двигатель" Александр Иванович Бажанов;

- другие гости.

Перед началом конференции состоялось торжественное открытие выставки, посвященной Михаилу Леонтьевичу Милию. Затем гости посетили лицейский музей истории авиации и воздухоплавания.

Конференцию открыл директор лицея, заслуженный учитель РФ Виктор Михайлович Жиялков.

Гурген Рубенович Карапетян в своем выступлении рассказал о работе с М. Л. Милем, об испытаниях вертолетов "Ми", о продолжении традиций "школы Милия" на Московском вертолетном заводе.

Учащиеся лицея Андрей Садков и Александр Шепелев представили участникам и гостям конференции свои историко-публицистические мультимедийные сообщения о юности М. Л. Милия и его вертолетах.

Победители Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания Анастасия Жукова и Венедикт Дорожко поделились опытом участия в Олимпиаде, проводимой Клубом авиастроителей и Академией наук авиации и воздухоплавания при поддержке Союза машиностроителей России.

Исполнительный вице-президент Клуба авиастроителей С. В. Гвоздев вручил учащемуся гимназии "Юридическая" города Волгодонска Ростовской обла-

сти Венедикту Дорожке сертификат участника восьмой Международной конференции "Авиация и космонавтика – 2009".

В своем выступлении С. В. Гвоздев подчеркнул, что участие в международной конференции одновременно педагога лица Анны Викторовны Жилияковой, ее ученика, лицеиста Сергея Гребнева и гимназиста из Ростовской области Венедикта Дорожки, который учился у Анны Викторовны дистанционно через сеть Интернет, – это наглядный результат совместных проектов Клуба и лица в области создания и развития единой среды общения увлекающейся молодежи и профессионалов независимо от их возраста и места проживания. Об этом же свидетельствует и то, что Венедикт Дорожка не только принял участие в сегодняшней конференции, но и в течение недели учится в московском лицее, обмениваясь с лицеистами и педагогами информацией о лицее и гимназии.

Все это – продолжение и развитие нового, иницированного Клубом авиастроителей проекта по общению не только самих ребят, но и передовых учебных заведений России с целью обмена опытом работы и совершенствования учебно-воспитательного процесса.

Далее лицеисты выступили с литературно-музыкальной композицией "О Человеке и Гражданине М. Л. Миле" и творческим отчетом об экскурсии на Московский вертолетный завод. Закрыли конференцию выступления внуков М. Л. Милиа и выступление Валерии Валерьевны Чкаловой.

Гости лица оставили теплые отзывы о лицее и конференции в книге отзывов почетных гостей Лицея № 1550.

*источник: Клуб авиастроителей
20.11.09*

НА БАЗЕ ЛИЦЕЯ № 1550 БУДЕТ СОЗДАН ЦЕНТР РОБОТОТЕХНИКИ

На базе подшефного Клубу авиастроителей Лицея № 1550 города Москвы планируется создать учебный центр робототехники.

Этот план был одобрен 3 ноября 2009 года участниками многостороннего совещания, прошедшего по инициативе Клуба авиастроителей на территории ФГУП "ММПП "Салют".

Инициатива создания центра принадлежит концерну АВВ, мировому лидеру по производству промышленных роботов.

Участники совещания – представители ФГУП "ММПП "Салют", концерна АВВ, Лицея № 1550, Института новых технологий образования и информатизации РГГУ, Московского технопарка и Клуба авиастро-

ителей – приняли решение о совместной работе по проектированию и созданию центра. Предположительно центр будет решать задачу профессиональной ориентации подростков на отрасли авиационного машиностроения, а также задачу подготовки, переподготовки и повышения квалификации специалистов высокотехнологичных производств.

Данный проект – не что иное как новый этап реализации программы образования и профессиональной ориентации подростков по схеме "школа – вуз – производство", инициированной и развиваемой Клубом авиастроителей совместно с Лицеями № 1550.

*источник: Клуб авиастроителей
20.11.09*

Отдельной, хорошо иллюстрированной книгой издана приключенческая повесть члена Клуба авиастроителей Владимира Николаевича Кондаурова, Героя Советского Союза, заслуженного летчика-испытателя СССР – "БИЗНЕС И ВОЗДУШНЫЕ ПРИКЛЮЧЕНИЯ". Книга В. Н. Кондаурова не только является полезным и увлекательным чтением, но и послужит прекрасным подарком для детей и взрослых.

Книга интересно иллюстрирована, предназначена для широкого круга читателей. Объем 208 страниц. Цена (при заказе от 100 экземпляров) 100 рублей за экземпляр (включая НДС). Заявки направляйте по адресу: 127015, Москва, улица Бутырская, д. 46, стр. 1, Клуб авиастроителей. Тел./факс: +7 (495) 685-19-30, 685-26-30; e-mail: info@as-club.ru



ОФЕРТА КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ – 2010

Публичная оферта в соответствии с главой 28 ГК РФ

г. Москва

25 ноября 2009 года

Оферта объявлена Некоммерческим партнерством "Клуб авиастроителей", ИНН 7709521084, 127015, Россия, г. Москва, ул. Бутырская, д. 46, стр. 1, тел. +7 (495) 685-19-30. Далее по тексту — Клуб авиастроителей.

Оферта адресована юридическим и дееспособным физическим лицам, являющимся резидентами Российской Федерации в соответствии с действующим законодательством.

Срок действия оферты: с момента опубликования до 25 ноября 2010 года.

Предмет оферты: платное распространение Бюллетеня Клуба авиастроителей в 2010 году. Далее по тексту — Бюллетень.

Существенные условия платного распространения:

1. Бюллетень издается Клубом авиастроителей и подлежит платному распространению. Периодичность издания — ежемесячно.
2. Стоимость одного экземпляра одного номера Бюллетеня (при покупке от 1 до 199 экземпляров) — 750 рублей (семьсот пятьдесят рублей 00 копеек).
Стоимость одного экземпляра одного номера Бюллетеня (при покупке от 200 до 499 экземпляров) — 500 рублей (пятьсот рублей 00 копеек).
Стоимость одного экземпляра одного номера Бюллетеня (при покупке от 500 экземпляров) — 250 рублей (двести пятьдесят рублей 00 копеек).
3. Бюллетень высылается ежемесячно заказным письмом Почтой России. Стоимость отправки включена в стоимость Бюллетеня.
4. Бюллетень рассылается на условиях стопроцентной предоплаты. НДС не облагается на основании статьи 145 Налогового кодекса РФ.
5. Оферта на каждый из номеров Бюллетеня прекращает действие в последний день месяца.
6. Фактом исполнения обязательств по данной оферте со стороны Клуба авиастроителей является отправка Бюллетеня заказным письмом Почтой России.
7. Рассылка Бюллетеня за каждый календарный месяц осуществляется в следующем календарном месяце.

Порядок акцепта оферты:

1. Заполните бланк-заказ в соответствии с образцом и направьте его в офис Клуба авиастроителей любым доступным вам способом: факсом +7 (495) 685-19-30, электронной почтой (info@as-club.ru, bull@as-club.ru) или обычным письмом (127015, Россия, г. Москва, улица Бутырская, дом 46, строение 1, Клуб авиастроителей).
2. В ответ на ваш заказ вы получите факсимильную копию счета в соответствии с общепринятой формой. Подлинник счета вы получите вложением в конверт с первой отправкой Бюллетеня.
3. Оплатите счет. Оплата счета в полном размере является акцептом оферты в соответствии со статьей 438 ГК РФ.

Во всем остальном стороны руководствуются действующим законодательством РФ.



ОФИЦИАЛЬНЫЙ WEB-
САЙТ КЛУБА
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ:
WWW.AS-CLUB.RU



Генеральный спонсор проекта: ФГУП "ММПП "Салют"

www.salut.ru



Выпуск Бюллетеня осуществляется при финансовом содействии
Некоммерческой организации "Фонд авиационно-космических технологий"