

БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

№ 12, декабрь 2005 г.



БЮЛЛЕТЕНЬ
КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

СОДЕРЖАНИЕ

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

Рег.№ 21719
от 16.08.05

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

Главный редактор:
Клейн Александр
Владимирович

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

КЛУБ
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Исполнительный
Вице-президент Клуба:
Гвоздев Сергей
Валентинович

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

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

ОБЗОР НОВОСТЕЙ	3
Новости отечественного авиастроения	3
Новости мирового авиастроения	37
ОБЗОР ПРЕССЫ	47
ИНТЕРВЬЮ	84
ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ	96
МАТЕРИАЛЫ КЛУБА	98

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

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА НА БЮЛЛЕТЕНЬ

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

подробности
на **39**
стр.



ПЕРВЫЙ ВСЕРОССИЙСКИЙ ФОРУМ БУХГАЛТЕРОВ ПРЕДПРИЯТИЙ АВИАСТРОЕНИЯ

16-17 февраля 2006 года в Москве, в отеле «Золотое кольцо» состоится Первый Всероссийский форум бухгалтеров авиастроительных предприятий. Приглашаем Вас принять участие в форуме.

подробности
на **99**
стр.

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Подведены предварительные итоги формирования интегрированных структур в авиапроме	3	В НАПО сделают элемент фюзеляжа RRJ	12
ГОЗ-2006 увеличен на треть	3	Белорусские власти рассматривают возможность приобретения ульяновских самолетов	12
Россия сможет занять свою нишу на мировом рынке региональных самолетов	3	Контракт на поставку в Иран пяти самолетов Ту-204-100 может быть подписан до конца года	12
Дорогой Airbus	4	"Аэрофлот" взял месяц на покупку RRJ	13
Минтранс поддерживает позицию авиаперевозчиков по отмене НДС при покупке новой российской авиатехники	4	У "Прогресса" - заказ от КНААПО	13
Airbus раздвигает границы	5	7 декабря ожидается подписание контракта на поставку 30 самолетов RRJ Аэрофлоту	14
Виктор Христенко позитивно оценивает перспективы нового российского регионального самолета	5	Заявление НПК по сделке Аэрофлота	14
Современная авиатехника российского производства будет проходить сертификацию в Европе по упрощенной процедуре	5	Аэрофлот: протест Лебедева против закупки самолетов RRJ несостоятелен	14
Мелкие авиакомпании России будут отсеиваться с авиарынка	6	"Аэрофлоту" указали, какие самолеты покупать	15
Первым делом самолетные моторы	6	"Ильюшин Финанс Ко." и авиакомпания Cubana подписали акт технической приемки самолета Ил-96-300	15
В филиале "ВСМПО-Ависмы" проводятся обыски	7	За последние два года УОМЗ выполнил восемь малайзийских контрактов	16
Титановое дело Ходорковского	7	Венесуэла взяла на вооружение казанские вертолеты	16
Детали нового самолета "Лайнер мечты" будут изготовлены из уральского титана	7	РФ и Индия обсуждают соглашение о многоцелевом транспортном самолете	17
Российская авиационная промышленность снизила экспортные поставки техники	7	Индия может принять участие в создании самолета RRJ	17
Надо разрешить лизинг продукции военного назначения	8	НПО "Сатурн" успешно работает на индийском рынке авиадвигателей	17
ВВС России в 2006 году получат два стратегических бомбардировщика Ту-160 8	8	Сотрудничество с Индией позволит повысить конкурентоспособность российской авиапромышленности	18
"Оборонпром" спасет ГУПы	9	Индийские Су-30МКИ одержали новую победу над американскими истребителями	18
Самарский завод "Авиакор" отправил в Москву лайнер Ту-154М, построенный для ФСБ РФ	9	Россия и Китай уточнили приоритеты сотрудничества в авиастроении	18
"Туполев" нашел американского инвестора	10	Об интеллекте и самолетах	19
Из-за проблем на САЗе Як-54 будут делать в Арсеньеве	10	ММП имени В.В.Чернышева поможет Индии организовать лицензионное производство двигателей для истребителей МиГ-29	19
В ЗАО "Авиастар-СП" начались испытательные полеты очередного Ту-204-300	10	Россия и Франция в декабре подпишут соглашение по снижению таможенных пошлин на комплектующие для RRJ	19
Парк самолетов, обслуживающих руководство России, будет обновлен	11	Берлину показали новый "Руслан"	20
Авиастроители хотят вернуть "Руслан"	11	Корпорация "Иркут" и компания Airbus развивают сотрудничество по производству компонентов для самолетов А320, 330, 340 и 380	20
Новая разработка таганрогских авиастроителей	11		
Ульяновские авиастроители готовятся к сдаче четвертого Ту-204-300	11		

и другие новости

ОБЗОР НОВОСТЕЙ

за декабрь 2005 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

ПОДВЕДЕНЫ ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ ИТОГИ ФОРМИРОВАНИЯ ИНТЕГРИРОВАННЫХ СТРУКТУР В АВИАПРОМЕ

Подведены предварительные итоги формирования интегрированных структур в области создания и производства авиационной техники. В сообщении министерства промышленности и энергетики РФ отмечается, что из 19 интегрированных структур, предусмотренных к созданию федеральной целевой программой "Реформирование оборонно-промышленного комплекса (2002-2006 годы)" 9 созданы, 4 находятся в завершающей стадии формирования и целесообразность создания 6 пересмотрена.

В частности, в настоящее время функционируют 9 интегрированных структур - ФГУП "РСК "МиГ", ОАО "Компания "Сухой", ОАО "Туполев", ОАО "МАК "Ильюшин", ОАО "Корпорация "Тактическое ракетное вооружение", ОАО "ОПК "Оборонпром", ОАО "Корпорация "Аэрокосмическое оборудование", ОАО "Холдинговая компания "Авиаприбор-Холдинг", ОАО "Концерн "Авионика".

Рабочей группой по реализации проектов создания интегрированных структур и казенных предприятий Межведомственной комиссии по реформированию ОПК подготовлены нормативные документы по созданию интегрированных структур на базе функционирующих ФГУП "Салют" и ОАО "Сатурн". Дораба-

тываются документы по созданию ОАО "Пермский центр двигателестроения". В стадии подписания находятся проекты указа президента и постановления правительства РФ по созданию ОАО "Корпорация "Двигатели НК".

Пересмотрена целесообразность создания 6 интегрированных структур, в том числе: ФГУП "Стратегическое авиационное вооружение" и ОАО "Военно-промышленный холдинг "Авиационное вооружение "Вымпел" - в связи с созданием ОАО "Корпорация "Тактическое ракетное вооружение", ОАО "Авиационное стекло", ОАО "Корпорация "Воздушные винты", ОАО "Топливорегулирующая аппаратура" и ОАО "Камов" - в связи с изменением состава участников. В соответствии с утвержденным Комиссией по военно-промышленным вопросам планом-графиком в стадии формирования находятся интегрированные структуры ОАО "Корпорация "НИИ парашютостроения" и ОАО "Машиностроительная компания "Старт".

источник:
газета "Военно-промышленный курьер"
01.12.05

ГОЗ-2006 УВЕЛИЧЕН НА ТРЕТЬ

Объем государственного оборонного заказа на 2006 г. в денежном выражении увеличится на 31,3% по сравнению с 2005 годом, заявил премьер-министр РФ Михаил Фрадков в на прошедшем заседании Комиссии по военно-промышленным вопросам. По словам премьера, закупки вооружений и военной техники в будущем году планируется увеличить на 36,6%, а строительство специальных и военных объектов - на 52,5%. "Мы существенно увеличили объем финансирования государственного оборонного заказа на 2006 г. по сравнению даже с 2005г., где у нас тоже неплохой объем", - сказал М. Фрадков. Он

отметил, что "это максимальный рост гособоронзаказа за последние 3 года".

Премьер-министр подчеркнул, что рост объемов гособоронзаказа в 2006 г. произойдет "по линии всех государственных заказчиков, практически по всем направлениям". При этом М. Фрадков особо отметил необходимость обратить внимание на повышение ответственности госзаказчиков за распоряжение финансовыми ресурсами в рамках гособоронзаказа.

источник: газета "Красная звезда"
12.12.05

РОССИЯ СМОЖЕТ ЗАНЯТЬ СВОЮ НИШУ НА МИРОВОМ РЫНКЕ РЕГИОНАЛЬНЫХ САМОЛЕТОВ

Россия сможет занять свою нишу на мировом рынке региональных самолетов. Об этом корп. АРМС-ТАСС заявил руководитель Федерального агентства по промышленности Борис Алешин.

"Уверенность моя основывается на том, - отметил он, - что ближайшие конкуренты российского регионального самолета RRJ-95 (фирмы "Бомбардье и "Эмбраер") шли к созданию самолета такой же размерности путем модернизации меньших по размеру машин". В частности, по его словам, самолет "Эмбра-

ер-190" - это развитие машины "Эмбраер-145". В таких случаях, экономические показатели всегда получаются не вполне оптимальными.

Самолет RRJ рассчитывался непосредственно на предназначавшуюся ему нишу, подчеркнул Алешин. "Эта ниша 90-местной машины нами очень аккуратно просчитывалась; именно на нее мы делаем основной упор", - подчеркнул глава Роспрома.

источник: AVIA.RU
12.12.05

ДОРОГОЙ AIRBUS

Как стало известно "Ведомостям", Минпромэнерго не спешит исполнять волю президента Владимира Путина, который год назад предложил акционерам Airbus взять в число его совладельцев Россию. Чиновники считают, что 10-15% акций Airbus стоят слишком дорого, хотя и не исключают такой сделки в будущем.

Основные владельцы Airbus - аэрокосмический концерн EADS (80%) и британская British Aerospace (20%). В 2004 г. Airbus продал 320 гражданских авиалайнеров на \$27,3 млрд. Основные акционеры EADS - германская DaimlerChrysler (30,2%), французские Legardere Group и SOGEPA (по 15,1%), итальянская SEPI (5,5%). Выручка EADS за 2004 г. - около \$38 млрд. В России EADS готовится приобрести 10% корпорации "Иркут".

Россия сама предложила EADS стать его партнером и совладельцем основной его "дочки" - Airbus, рассказали "Ведомостям" источник, близкий к EADS, и правительственный чиновник. Это была идея президента Владимира Путина, которую тот высказал в декабре 2004 г. на встрече с тогдашним канцлером Германии Герхардом Шредером. На прошлой неделе этот вопрос обсуждали министр промышленности и энергетики Виктор Христенко и исполнительный директор Airbus Густав Хумберт - во время их визита на авиазавод в Тулузе, рассказывают собеседники "Ведомостей". Но на этой встрече россияне были настроены уже не столь серьезно. Затраты на такую покупку были бы "значительны", а "такая степень альянса" с EADS не особенно привлекательна, заявлял "Ведомостям" накануне встречи высокопоставленный правительственный чиновник. "Европейцы сильно удивились этому сомнению, напоминая, что это наш президент предложил сделку", - добавляет близкий к переговорам источник.

Представитель Минпромэнерго уверяет, что Россия от покупки доли в Airbus не отказывается, потому что России важно партнерство с мировыми авиастроителями. В Тулузе Христенко обсудил с Airbus сразу пять проектов, в которых наши предприятия могут сотрудничать с европейцами, - выпуск A-350, произ-

водство грузовых версий A-320, проект российского регионального самолета RRJ, программа модернизации Ил-76 и конвертация в грузовые версии Ту-204, добавляет чиновник Минпромэнерго. Окончательное решение будет принято, когда станет ясна стратегия развития собственного национального игрока - Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). Тем более что она предусматривает сотрудничество с конкурентом Airbus - американским Boeing. "Если для кооперации с EADS понадобится выкуп акций Airbus, то такая сделка обсуждается", - говорит источник в российской делегации.

Крайний срок для подготовки стратегии ОАК - середина следующего года, уточняет президент НП "ОАК" Валерий Безверхний. "Возможность покупки акций Airbus действительно обсуждается, но как высшая степень интеграции в EADS", - замечает он. Никакого решения еще нет и обсуждение может растянуться на 10-15 лет, добавляет Безверхний. Подтверждает факт таких переговоров и глава российского представительства EADS Вадим Власов. "Но такая возможность [покупки акций Airbus] была бы логична только при условии успешной реализации предложенных EADS проектов для кооперации", - подчеркивает он.

Представители Airbus и British Aerospace от комментариев воздержались. Но близкий к EADS источник и правительственный чиновник уточняют, что речь всегда шла о покупке Россией 10-15% акций Airbus. Причем оплачивать этот пакет предполагалось не деньгами, а "объектами интеллектуальной собственности и активами, участвующими в проектах Airbus", добавляет близкий к переговорам источник. Весь Airbus стоит около \$15-20 млрд, а его 10-15% - около \$2 млрд, полагает аналитик "ЦентриИнвест Групп" Геннадий Суханов. "Россия вряд ли осилит такую сделку - авиационных активов на такую сумму у нас нет, а деньги на иностранный промышленный актив из бюджета вряд ли будут выделены", - уверен он.

источник: газета "Ведомости"
06.12.05

МИНТРАНС ПОДДЕРЖИВАЕТ ПОЗИЦИЮ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ ПО ОТМЕНЕ НДС ПРИ ПОКУПКЕ НОВОЙ РОССИЙСКОЙ АВИАТЕХНИКИ

8 декабря 2005 года Министр транспорта Игорь Левитин посетил АВПК "Сухой". Он провел совещание с руководством авиастроительной корпорации и представителями ведущих российских авиакомпаний. На совещании обсуждались вопросы реализации проекта RRJ и меры его государственной поддержки.

Игорь Левитин отметил, что российские авиакомпании испытывают острый дефицит в самолетах этого класса. Без решения этого вопроса, в условиях продолжающегося роста авиаперевозок на внутреннем рынке и старения воздушного парка, уже через несколько лет проблема может достигнуть критического уровня. Руководители ведущих авиакомпаний поддержали Министра, отметив при этом, что большое значение при выборе новой техники имеет не только стоимость воздушных судов, но и наличие

системы послепродажного обслуживания самолетов.

Игорь Левитин сообщил, что Минтранс поддерживает позицию ведущих российских авиаперевозчиков по отмене 18% НДС при покупке новой российской авиатехники.

Соответствующие предложения уже представлены Министерством в МЭРТ. "Необходимо обеспечить отечественным авиапроизводителям равные конкурентные условия с западными коллегами. Отмена НДС также позволит перевозчикам более активно обновлять парк воздушных судов", - отметил министр.

По мнению министра, решение об отмене НДС может быть принято уже в первой половине 2006 г.

источник: Министерство транспорта РФ
09.12.05

AIRBUS РАЗДВИГАЕТ ГРАНИЦЫ

2 декабря с.г. Министр промышленности и энергетики Виктор Христенко посетил в г.Тулузе (Франция) штаб-квартиру и сборочные линии крупнейшей авиастроительной компании Airbus, принадлежащей консорциуму EADS (Франция, Германия, Испания и Англия).

В составе представительной делегации были руководитель Роспрома Борис Алешин, директор Департамента оборонно-промышленного комплекса Минпромэнерго Юрий Коптев, президент НП "Объединенный авиастроительный консорциум" Валерий Безверхний, генеральный директор ОАО "АХК Сухой" Михаил Погосян, генеральный директор и генеральный конструктор ФГУП "РСК "МиГ" Алексей Федоров, президент "НПК "Иркут" Олег Демченко, президент Группы компаний "Волга-Днепр" Алексей Исайкин, другие официальные лица.

Ранее в рамках визита в США Виктор Христенко побывал в Сизтле, где расположены два завода компании Boeing, главного конкурента Airbus на мировом рынке самолетостроения.

Комментируя итоги поездки в Тулузу, многие члены делегации отмечали конструктивность встреч, состоявшихся в ходе визита, перспективность направлений сотрудничества и отношений, которые складываются у руководителей российского авиапрома с руководством Airbus.

Виктор Христенко, в частности, заметил: "Мы обсудили весь спектр различных возможных форматов взаимодействия, которые касались разработок и производства и гражданских пассажирских, и гражданских транспортных, и военно-транспортных самолетов. В том числе обсуждали возможные формы взаимодействия, предложенные руководством компании Airbus: по участию в программе создания новой машины А350, по проекту конвертации узкофюзеляжного А320 в грузовой вариант, по проекту производства российского регионального самолета".

Как считает глава Минпромэнерго, создание конкурентоспособного на мировых рынках регионального пассажирского самолета - не только оправдано, но и совершенно реально. "Если говорить о рынке региональных самолетов, - сказал Виктор Христенко, - то он на сегодняшний день в значительной степени насыщен. Однако Россия совершенно осознанно движется в этот сегмент с российским региональным самолетом, одновременно защищая и на внутреннем рынке свою позицию по этой машине. Мы намерены выпускать воздушное судно, которое по своим техническим и продажным характеристикам будет не хуже, а даже лучше тех моделей, которые сегодня присутствуют на глобальном рынке".

*источник: Минпромэнерго России
06.12.05*

ВИКТОР ХРИСТЕНКО ПОЗИТИВНО ОЦЕНИВАЕТ ПЕРСПЕКТИВЫ НОВОГО РОССИЙСКОГО РЕГИОНАЛЬНОГО САМОЛЕТА

Министр промышленности и энергетики направил приветственное слово участникам подписания контракта на покупку партии перспективных российских региональных самолетов между компаниями "Аэрофлот" и "Гражданские самолеты Сухого". На торжественной церемонии представлять Минпромэнерго будет заместитель министра Андрей Реус.

В приветственном слове министр отмечает: "- Можно с уверенностью сказать, что наш авиапром уже готов выпускать воздушное судно, которое по своим техническим и рыночным характеристикам будет в своем классе лучше тех моделей, которые присутствуют на мировом рынке".

Сегодня Россия совершенно осознанно движется в мировой сегмент региональных воздушных судов, одновременно защищая свою позицию по этой машине и на внутреннем рынке. Глава Минпромэнерго уверен, что отечественным авиастроителям вполне по силам занять одно из ведущих мест на гло-

бальном рынке региональных самолетов. Именно на достижение этой цели направлена промышленная политика министерства в области авиастроения.

Во многом благодаря усилиям Минпромэнерго государственное финансирование по НИОКРам, по продвижению авиационной продукции на различные рынки, возросло более чем в 6 раз! И этот рост - не случайный допинг для авиастроения - в бюджете на 2006 г. уже прописаны четкие ориентиры дальнейшего увеличения объема финансирования отрасли.

Виктор Христенко отмечает: "Это событие можно смело считать признанием экономической эффективности и коммерческого потенциала самолетов RRJ. За последние годы - это самая крупная сделка на покупку отечественных воздушных судов. Уверен: примеру лидера последуют и остальные перевозчики".

*источник: Минпромэнерго России
07.12.05*

СОВРЕМЕННАЯ АВИАТЕХНИКА РОССИЙСКОГО ПРОИЗВОДСТВА БУДЕТ ПРОХОДИТЬ СЕРТИФИКАЦИЮ В ЕВРОПЕ ПО УПРОЩЕННОЙ ПРОЦЕДУРЕ

Современная авиатехника российского производства будет проходить сертификацию в Европе по упрощенной процедуре, сообщил заместитель председателя Межгосударственного авиационного комитета (МАК) Олег Ермолов. "Такая договоренность была достигнута между МАК и Европейским агентством по авиационной безопасности", - пояснил он. В частности, по упрощенной схеме будет сертифицирован самолет RRJ в модификации на 75 и 95 мест,

самолет-амфибия Бе-200 и уже сертифицированный в Канаде вертолет Ка-32А.

Специалисты МАК обсудили со своими европейскими коллегами также условия, обеспечивающие продолжение полетов в Европе устаревших воздушных судов советского производства.

*источник: АРМС-ТАСС
19.12.05*

МЕЛКИЕ АВИАКОМПАНИИ РОССИИ БУДУТ ОТСЕИВАТЬСЯ С АВИАРЫНКА

Перед российскими авиакомпаниями встала серьезная проблема обновления авиапарка. К апрелю 2006 года самолеты должны соответствовать новым требованиям со стороны государства.

Как сообщил сегодня на пресс-конференции начальник коммерческого отдела санкт-петербургского авиапредприятия "Пулково" Михаил Грязнов, сегодня 50-60 процентов всего авиапарка России находится в достаточно изношенном состоянии. А общее состояние российского авиапрома оценивается как критическое. Перед всеми авиакомпаниями встала дилемма: как развиваться дальше. Российский авиапром практически ничего подходящего для решения данной проблемы предложить не может, за исключением двух почти что виртуальных разработок. Единственный выход - приобретение самолетов западного производства или модернизация российских судов последних моделей. "В нашем авиапарке сейчас в основном используется самолет Ту-154М, есть несколько самолетов Ил-86, но их двигатели не соответствуют европейским стандартам - шумовые и экологические выбросы слишком велики. Сейчас мы также подписали контракт на приобретение пяти Боингов-747 и протокол на приобретение 18 самолетов Ан-148", - говорит господин Грязнов.

На выполнение этих задач требуются немалые деньги. Например, чтобы обеспечить модернизацию одного российского самолета необходимо 0,5 миллиона долларов, а один новый Ан стоит около 20 миллионов долларов. Кроме того, за последний год значительно повысились цены на топливо. Если еще

в феврале топливная составляющая в стоимости билетов составляла 40 процентов, то уже в июле она поднялась до 60 процентов. В связи с этим авиакомпаниям приходится применять не очень популярные меры. Например, устанавливать средние цены при продаже билетов, добавлять размеры топливных такс, снижать уровень вознаграждений для компаний-продавцов авиабилетов и т.д. "По большому счету, все эти факторы должны привести к сокращению числа авиакомпаний за счет отсеивания наиболее мелких операторов. Такова цель российского руководства", - отметил господин Грязнов.

По словам директора екатеринбургского бюро международного туризма "Спутник" Игоря Авдокушина, для турфирм сейчас также наиболее интересными становятся авиакомпании, способные осуществлять рейсы за границу, у которых в распоряжении есть зарубежные авиасуда. "Особо при составлении чартерных программ нас привлекают авиакомпании, предлагающие эксклюзивные прямые направления. Например, в Доминиканы", - заявил господин Авдокушин.

Екатеринбургское направление на фоне всего этого должно получить активное развитие, считает представитель "Пулково". "Кольцово" должно максимально приблизиться к воздушной сети Европы, кроме того, Екатеринбург в дальнейшем будет использоваться как транзитная точка на восточных направлениях.

*источник: ИА "Новый регион"
15.12.05*

ПЕРВЫМ ДЕЛОМ САМОЛЕТНЫЕ МОТОРЫ

На первом заседании депутаты обновленной Мосгордумы, быстро переизбрав спикера, сразу вмешались в хозяйственный спор. Они попросили правительство России не допустить, чтобы корпорация НПО "Сатурн" приобрела своего конкурента - ФГУП "Салют" и вывела его из Москвы.

Победившая на выборах в Мосгордуму "Единая Россия" переизбрала вчера на первом заседании спикера Владимира Платонова. Фракции КПРФ и "Яблоко" голосовать отказались, поскольку, как говорится в пресс-релизе "Яблока", "единороссы" не представили им посты вице-спикеров. Затем депутаты приняли четыре обращения.

Два из них обращены к Госдуме - в поддержку поправок в закон о НКО и с осуждением поправок в закон о рекламе. Два - к исполнительной власти. В первом их них, как говорит депутат от ЕР Людмила Стебенкова, правительство просят разобраться с самоуправством арбитражного управляющего ОАО "Москвич", распродающего дорогостоящее оборудование по цене металлолома. Во втором, по словам депутата Татьяны Портновой, просят премьера Михаила Фрадкова не допустить вывода из Москвы в Рыбинск завода авиационных двигателей "Салют".

Депутатов встревожила инициатива гендиректора НПО "Сатурн" Юрия Ласточкина, также изложенная в письме к премьеру. Как следует из письма,

имеющегося в распоряжении "Ведомостей", в целях создания единой конкурентоспособной авиадвигательной компании основную часть производств "Салюта" следует перевести в Рыбинск, китайские контракты передать уфимскому заводу УМПО, а 56 га земли ввести в хозяйственный оборот. Руководитель пресс-службы "Салюта" Любовь Калинина сказала, что переписка главы оборонного предприятия и премьер-министра не должна публиковаться и спекуляции на эту тему не способствуют реструктуризации отрасли.

По словам Портновой, "Салют" обратился по этому поводу еще к прежнему составу Мосгордумы и уже новоизбранные депутаты поддержали это обращение, поскольку вывод "Салюта" приведет к потере 12 000 рабочих мест. По словам аналитика ОФГ Елены Сахновой, "в Москве действительно очень дорогая рабочая сила и дорогая земля, что, с одной стороны, оправдывает перенос промышленных производств". Но перенос производства "Салюта" в Рыбинск вызывает сомнения - это одно из самых успешных предприятий в отрасли, говорит эксперт, и "я никогда не слышала, что он собирается сливаться с "Сатурном".

*источник: газета "Ведомости"
22.12.05*

В ФИЛИАЛЕ "ВСМПО-АВИСМЫ" ПРОВОДЯТСЯ ОБЫСКИ

Следователи Генпрокуратуры России в настоящее время проводят обыски в филиале корпорации "ВСМПО-Ависма" в городе Березняки (Пермский край), сообщил источник, близкий к корпорации. Следователи производят выемку документов комбината "Ависма", который в прошлом году вошел в состав корпорации "ВСМПО-Ависма", уточнил он, сообщает Газета.Ру. По словам источника, обыски проводятся в рамках уголовного дела, связанного с ЮКОСом, согласно которому Михаил Ходорковский и Платон Лебедев совершили в 1994 году хищение 10% акций "Ависмы". В Генпрокуратуре эту информацию пока не комментируют.

Корпорация ВСМПО-АВИСМА - крупнейший в мире производитель слитков и всех видов полуфаб-

рикатов из титановых сплавов. Объединение производит также прессованные изделия из алюминиевых сплавов, полуфабрикаты из легированных сталей и жаропрочных сплавов на никелевой основе.

Партнеры Корпорации ВСМПО-АВИСМА - ведущие мировые авиастроительные компании: Boeing, Airbus, SNECMA, General Electric, Rolls Royce, Pratt&Whitney и др. Всего - более 300 фирм в 48 странах мира. Корпорация ВСМПО-АВИСМА имеет более 250 международных сертификатов на систему менеджмента качества, методы производства и контроля, отдельные виды продукции.

*источник: сайт "NewsProm.Ru"
02.12.05*

ТИТАНОВОЕ ДЕЛО ХОДОРКОВСКОГО

Против отбывающих срок Михаила Ходорковского и Платона Лебедева возбуждено новое уголовное дело, фигурантами которого являются владельцы "ВСМПО-Ависма".

В рамках дела следователи Генпрокуратуры РФ начали выемку документов в филиале корпорации "ВСМПО-Ависма" (город Березняки, Пермский край), за которую сейчас ведут ожесточенную корпоративную войну Виктор Вексельберг и владельцы корпорации Вячеслав Брешт и Владислав Тетюхин.

Как заявил начальник правового управления "ВСМПО-Ависмы" Артем Кисличенко, следственная бригада Генпрокуратуры появилась на предприятии четыре дня назад. По его словам, в первый день следователи пришли в сопровождении вооруженной группы лиц. Следователи предъявили постановление об обыске, подписанное Михаилом Тумановым, следователем по особо важным делам Генпрокуратуры, главой следственной группы по делам, связанным с НК "ЮКОС". "Нам объяснили, что следственные действия проводятся в рамках возбужденного уголовного дела, согласно которому Михаил Ходорковский, Платон Лебедев и несколько неустановленных пока лиц совершили в период с 1994 по 1996 годы хищение

10% акций "Ависмы". Следователи ищут документы, связанные с этим делом", - рассказал Кисличенко. По словам юриста, которого цитирует РИА "Новый Регион", изымаются протоколы собраний акционеров, советов директоров, проекты инвестпрограммы 1994 года, бухгалтерские балансы и контракты на отгрузку сырья, включая текущие. Нынешние владельцы "ВСМПО-Ависмы" не исключают, что к обыскам причастен их нынешний оппонент - совладелец группы компаний "Ренова" Вексельберг, который оспаривает в судах результаты опционного соглашения, позволившего Брешту и Тетюхину выкупить у "Реновы" принадлежащие ей 13,4% акций корпорации. Основанием для этих подозрений является тот факт, что следователи изымают документы не только 1994-96 годов, но и 2002-2005 годов.

Корпорация "ВСМПО-Ависма" является крупнейшим в мире производителем титана. Чистая неаудированная прибыль корпорации, рассчитанная по US GAAP, в 2004 году составила 122,8 млн. долларов, что на 58,5% больше, чем в 2003 году.

*источник: газета "Газета"
05.12.05*

ДЕТАЛИ НОВОГО САМОЛЕТА "ЛАЙНЕР МЕЧТЫ" БУДУТ ИЗГОТОВЛЕНЫ ИЗ УРАЛЬСКОГО ТИТАНА

В начале декабря 2005 года Челябинский кузнечно-прессовый завод (ЧКПЗ) отгрузил первую половину заказа корпорации "ВСМПО-АВИСМА" на разработку и изготовление штамповой оснастки для производства поковок из титанового сплава. Общий объем заказа - 12 комплектов, весом 9,5 тонн каждый. Вторую часть заказа планируется передать заказчику уже в феврале 2006г.

Уральский титан предназначен для самолета под названием "Лайнер мечты" (Dreamliner), который будет иметь почти неограниченную дальность полета, его облегченная конструкция позволит значительно повысить топливную эффективность. 30 проц. деталей нового Boeing 787 будут из титанового сплава. За всю историю авиастроения это первый опыт создания лайнера с таким высоким содержанием титана.

В ноябре 2005г. ЧКПЗ посетила рабочая делегация корпорации Boeing. В ходе визита, руководство

предприятия продемонстрировало гостям производственные площади и имеющееся оборудование, образцы выпускаемой продукции; предоставило возможность пообщаться с коллегами из конструкторско-технологического отдела.

Сотрудники Boeing оценили выпускаемую предприятием продукцию, как соответствующую мировым стандартам, и подтвердили правильность размещения заказа именно на ЧКПЗ.

ОАО "Челябинский кузнечно-прессовый завод" - крупнейший в России производитель комплектующих для автомобилей, тракторов, горнодобывающей и дорожно-строительной техники, железнодорожного транспорта; нефтегазового комплекса, приборостроения и других отраслей промышленности.

*источник: сайт "Ostmetal.info"
09.12.05*

РОССИЙСКАЯ АВИАЦИОННАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ СНИЗИЛА ЭКСПОРТНЫЕ ПОСТАВКИ ТЕХНИКИ

В этом году на всех предприятиях российского авиапрома имеет место снижение экспортных объемов поставок. Об этом корр. АРМС-ТАСС на выставке ЛИМА-2005 заявил первый заместитель генерального директора корпорации "Аэрокосмическое оборудование" Анатолий Захаревич.

По его словам, "наша компания является поставщиком второго уровня. Мы всецело зависим от количества поставленных на экспорт машин. Если поставки сокращаются, у нас также идет снижение объемов производства. В этом году показатели "Аэрокосмического оборудования" по объему продаж будут на 10-15 процентов ниже уровня 2004 года".

"Продажи запчастей, которые мы реализуем в рамках предоставленного нам права на ведение самостоятельной внешнеэкономической деятельно-

сти, не компенсирует потери от снижения поставок оборудования на авиационные заводы, поскольку этот сегмент составляет менее 10 процентов в общем объеме производства", - подчеркнул А.Захаревич. Особенно, по его словам, уменьшились заказы по Китаю.

В следующем году объем поставок может возрасти за счет поставок российской авиационной техники в Малайзию и Индонезию. Внутренний заказ ВВС России у компании минимальный.

"В качестве альтернативы военному производству мы занимаемся автомобильной электроникой, но пока здесь объемы продаж невелики и не компенсируют снижение поставок авиационного оборудования", - отметил А.Захаревич.

*источник: газета "ВПК"
12.12.05*

НАДО РАЗРЕШИТЬ ЛИЗИНГ ПРОДУКЦИИ ВОЕННОГО НАЗНАЧЕНИЯ

Рособоронэкспорт предлагает создать на его базе госкорпорацию и разрешить лизинг продукции военного назначения.

Как заявил во вторник на выездном заседании комитета Госдумы по обороне замгендиректора ФГУП Рособоронэкспорт Алексей Алешин, объем военно-технического сотрудничества России с зарубежными странами практически достиг максимальных показателей. "В связи с тем, что объем ВТС России с зарубежными странами практически достиг "потолка" (\$5-6 миллиардов) необходим поиск новых путей развития системы ВТС, в том числе и по линии законодательного обеспечения", - сказал он.

По мнению Алешина, необходимо, в частности, принять закон, разрешающий лизинг продукции военного назначения. "Интерес к подобной форме сотрудничества проявляют Индия и Бразилия, а также целый ряд азиатских и африканских стран. В основном, это касается тех государств, которые не обладают достаточными финансовыми средствами для закупки нового вооружения", - сказал Алешин.

Кроме того, по его словам, надо законодательно закрепить статус и определить роль и место гос-

средника в системе ВТС с учетом сложившейся ситуации. "Оптимальной организационно-правовой формой для эффективного осуществления Рособоронэкспортом государственно-посреднических функций является государственная корпорация", - сказал Алешин. По его словам, предложения по созданию на базе Рособоронэкспорта государственной корпорации в целом поддержаны в Совете Федерации.

Проект федерального закона "О государственной корпорации Рособоронэкспорт" одобрен рабочей группой и находится на рассмотрении в заинтересованных федеральных органах исполнительной власти, уточнил представитель компании.

По мнению Алешина, опыт осуществления ВТС показывает, что отдельные положения федерального закона "О военно-техническом сотрудничестве РФ с иностранными государствами" требуют корректировки в целях дальнейшего совершенствования взаимодействия между субъектами ВТС и повышения оперативности проработки официальных обращений иностранных заказчиков.

*источник: РИА "Новости"
07.12.05*

ВВС РОССИИ В 2006 ГОДУ ПОЛУЧАТ ДВА СТРАТЕГИЧЕСКИХ БОМБАРДИРОВЩИКА ТУ-160

В феврале 2006 года очередной стратегический бомбардировщик Ту-160 будет принят на вооружение ВВС России, сообщил во вторник журналистам РИА Новости командующий Дальней авиацией ВВС генерал-лейтенант Игорь Хворов.

"Принятие на вооружение Ту-160 мы ожидаем в ближайшее время. Все формальности выполнены, документы рассмотрены. Нет никаких препятствий, и, я думаю, в начале 2006 года этот самолет будет принят на вооружение", - сказал Хворов. Он добавил, что в начале года в распоряжение ВВС поступит модернизированный Ту-160, адаптированный для использования "обычного" оружия.

По словам Хворова, в конце 2006 года ожидается поступление в ВВС еще одного нового самолета Ту-

160. "В процессе войсковой опытной эксплуатации все замечания были устранены, самолет доведен до совершенства, официальное принятие будет подтверждением того, что уже выполнено", - добавил Хворов. По его словам, в ходе плановых ремонтов модернизации также подвергнутся все 14 самолетов Ту-160, имеющихся в распоряжении ВВС РФ. Хворов отметил, что основной модернизации подвергнутся бортовое радиоэлектронное оборудование самолетов. "Пройдя модернизацию, самолет Ту-160 будет соизмерим с теми задачами, которые стоят перед вооруженными силами", - отметил Хворов.

*источник: AVIA.RU
20.12.05*

"ОБОРОНПРОМ" СПАСЕТ ГУПЫ

Дочернее предприятие "Оборонэкспорта" - "Оборонпром" намерено создать многопрофильную промышленную корпорацию, которая уже через 10 лет сможет удивить рынок новыми видами вооружений. Но, учитывая аналогичные планы по созданию ряда других специализированных военных холдингов, "Оборонпром" сможет получить только ГУПы или мелкие НПО, находящиеся на грани разорения. В этом случае для успеха проекта его учредителям придется сильно раскошелиться.

Гендиректор ОПК "Оборонпром" Денис Мантуров заявил, что в планы предприятия входит создание многопрофильной корпорации, которая намерена заниматься не только вертолетами, но и рядом других направлений в области высоких технологий и машиностроения, в том числе и двигателестроением. "Мы рассчитываем, что к 2010-2015 годам гособоронзаказ для собственной армии будет примерно таким же по объему, как и экспортные поставки", - надеется Мантуров.

При этом он отметил, что для появления вооружения нового поколения должен произойти определенный прорыв в материаловедении, который случится не ранее чем через 10 лет.

В ближайшей перспективе "Оборонпром" намерен аккумулировать контрольные пакеты акций всех предприятий создаваемого холдинга "Вертолеты России", после чего начать серию переговоров с другими российскими предприятиями ВПК.

Правда, в самой компании "Бизнесу" не стали называть вероятных партнеров будущей корпорации. Кстати, первый заместитель директора Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству (-ФСВТС) Александр Денисов сообщил, что список оборонных предприятий, работающих напрямую с зарубежными заказчиками, пополнится еще двумя предприятиями, связанными с вертолетными технологиями и с фирмой Ильюшина.

Сами участники рынка вооружений мгновенно прореагировали на заявление Мантурова. По словам директора по внешним связям и корпоративным коммуникациям ОАО "Мотовилихинские заводы" Игоря

Вагана, данная инициатива заслуживает безусловного одобрения.

"У "Рособоронэкспорта" есть возможность концентрировать финансовые ресурсы для разработки инновационных конструкций и создания военной техники, превосходящей зарубежные аналоги и учитывающей климатические и природные условия потенциальных стран-потребителей", - отмечает Ваган. - Это позволит предприятиям повышать конкурентоспособность своей продукции и выходить на новые рынки".

Главной проблемой, по его мнению, может стать "конфликт интересов" в случае, если несколько предприятий производят похожую продукцию. Да и непонятно, как будет осуществляться общее управление предприятиями, не связанными друг с другом производственной кооперацией.

Однако, по мнению начальника аналитического отдела "Prado Банкир и консультант" Дмитрия Баранова, хорошая идея запоздала на несколько лет.

"Реально новая корпорация сейчас может объединить те немногие, в большинстве своем убыточные ГУПы и НПО, которые не успели подмять под себя другие профильные холдинги (авиационный, бронетанковый, радиоэлектронный, артиллеристский и т. п. - "Бизнес"), - считает эксперт. - На многих из них кадровые проблемы граничат с полной потерей квалификационных и производственных навыков, что потребует восстановления с нуля многих утерянных производств".

К тому же, по словам Баранова, мировые технологии все это время не стояли на месте, поэтому конкуренция с каждым годом на рынке вооружений возрастает.

"Есть опасение, что проект выльется в десятилетия работы и миллиарды долларов, которых у нашего государства нет, - констатирует аналитик. - Или заглохнет, так и не начавшись".

*источник: газета "Бизнес"
01.12.05*

САМАРСКИЙ ЗАВОД "АВИАКОР" ОТПРАВИЛ В МОСКВУ ЛАЙНЕР ТУ-154М, ПОСТРОЕННЫЙ ДЛЯ ФСБ РФ

20 декабря, в день работников органов безопасности РФ, самарский завод "Авиакор" отправил в Москву новый лайнер Ту-154М, построенный специально для руководства ФСБ РФ.

Первая серия летных испытаний прошла успешно, но после презентации, самолет совершит еще несколько проверочных полетов.

Самолет для контрразведки оснащен по последнему слову техники. Техническое оснащение нового самолета, выпущенного самарским заводом "Авиакор" - не имеет аналогов.

Этот модернизированный Ту-154 сможет летать практически в любых условиях. Сразу четыре системы навигации дублируют друг друга, чтобы провести полные испытания придется даже совершить полеты

над океаном. Сегодня лайнер отправлен на презентацию в авиаотряд ФСБ России.

Это первый модернизированный Ту-154 выпущенный в Самаре после долгого перерыва. "Авиакор" рассчитывает еще на ряд заказов.

Испытаниями нового самолета заинтересовались в авиаотряде Министерства обороны и даже в правительстве африканского государства Камерун. Все это - потенциальные заказчики модернизированного самарского самолета, - сообщает ГТРК "Самара".

*источник: ИА "Regnum"
20.12.05*

"ТУПОЛЕВ" НАШЕЛ АМЕРИКАНСКОГО ИНВЕСТОРА

Как стало известно "Ъ", ОАО "Туполев" при помощи американской Region Aero USA Inc. намерено возобновить проект по разработке и серийному производству Ту-414 - пассажирского ближнемагистрального самолета, проигравшего в 2003 году компании "Сухой" с ее RRJ конкурс Росавиакосмоса по созданию российского регионального самолета. В Region Aero USA считают, что Ту-414 по характеристикам превосходит RRJ, и уже обратились в Минпромэнерго с предложением вложить в проект \$350 млн. В подведомственном Минпромэнерго Роспроме к этой инициативе относятся сдержанно, опасаясь, что Ту-414 отберет часть рынка у RRJ.

Как рассказали "Ъ" в Region Aero USA Inc., официально предложение инвестировать в совместный с "Туполевым" проект было озвучено в письме на имя главы Минпромэнерго Виктора Христенко в августе. "Из всех имеющихся компаний и самолетов, изученных нами (в сегменте 50-70-местных региональных турбореактивных самолетов), мы наиболее всего уверены в проекте самолета Туполева: Ту-414", - говорится в документе. В Region Aero не исключили, что сумма инвестиций в Ту-414 впоследствии может быть увеличена с \$350 млн до \$1 млрд, что позволит организовать его серийное производство и продвижение на рынке Африки и Латинской Америки. "Материалы конкурса двухлетней давности и выводы отраслевых экспертов показывают, что по многим техническим и экономическим характеристикам Ту-414 превосходит RRJ", - уточнили в Region Aero USA Inc.

Ту-414 - проект регионального реактивного пассажирского 72-местного самолета (в базовой версии), оснащенного двумя двигателями BR-710-48 Rolls Roys. В 2003 году он проиграл конкурс Росавиакосмоса на разработку техпредложений по созданию российского регионального самолета. Победителем был признан Russian Regional jet (RRJ) "Сухого". Проработанность проекта Ту-414, по оценке "Туполева", составляет 70%.

О Region Aero USA Inc. известно только, что это филиал европейского многопрофильного холдинга Region Aero Holdings S.A., представляющего собой семейную фирму.

Минпромэнерго поддержало предложение Region Aero USA, а совет директоров ОАО "Туполев" 8 ноября поручил президенту компании Игорю Шевчуку организовать проведение независимой юридической экспертизы проекта генерального договора на разработку и производство Ту414 между "Туполевым" и Region Aero, с учетом ее результатов парафировать проект до говора, после чего вынести вопрос на утверждение собрания акционеров. "Однако происходит затягивание процедурного процесса, - возмущаются в Region Aero USA. - До сих пор не состоялся совет директоров, на котором должна быть назначена дата проведения собрания акционеров, для которого, в свою очередь, необходима директива правительства (90, 8% акций ОАО "Туполев" находится в госсобственности. - "Ъ")."

В Роспроме не называют конкретных сроков принятия решения по этому вопросу. "Я отношусь к этой инициативе доброжелательно, но осторожно, - заявил "Ъ" глава Роспрома председатель совета директоров "Туполева" Борис Алешин. - Предложение Region Aero USA требует тщательного изучения. На моей памяти уже были иностранцы, желавшие поработать в российском авиапроме, но успехом их попытки не увенчались. Ту-414 проиграл конкурс RRJ, реализация проекта может отрезать часть рынка RRJ". "Иностранцы в российском авиапроме нередко преследуют только одну цель - недорого провести научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы на интересующую их тему", - напоминает гендиректор консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак.

*источник: газета "Коммерсантъ"
12.12.05*

ИЗ-ЗА ПРОБЛЕМ НА САЗЕ ЯК-54 БУДУТ ДЕЛАТЬ В АРСЕНЬЕВЕ

Арсеньевская авиационная компания "Прогресс" готовится в следующем году начать серийное производство двухместных спортивно-пилотажных самолетов Як-54. До этого производство Як-54 велось на Саратовском авиационном заводе, который выпустил примерно 20 таких машин. Однако в последние годы выпуск самолетов был штучным из-за отсутствия на авиазаводе необходимых оборотных средств для комплектации. Именно по этой причине было принято решение об организации новой производственной площадки для серийного производства Як-54.

По словам собеседника "АвиаПорт.Ру", одним из потенциальных заказчиков Як-54 является Министер-

ство обороны. Его представители считают эту машину надежной, удобной. Самолеты будут использоваться, в том числе для поддержания летной годности летного состава строевых частей и, возможно, для летных училищ. Потребность Минобороны можно оценить примерно в 20-30 Як-54.

"Саратовский авиазавод также сохраняет всю оснастку для выпуска Як-54 и в случае улучшения ситуации на авиазаводе и получения заказов на Як-54 он сможет продолжить выпуск самолетов этого типа", - сказал собеседник "АвиаПорт.Ру".

*источник: ИА "СаратовБизнесКонсалтинг"
13.12.05*

В ЗАО "АВИАСТАР-СП" НАЧАЛИСЬ ИСПЫТАТЕЛЬНЫЕ ПОЛЕТЫ ОЧЕРЕДНОГО ТУ-204-300

13 декабря на летно-испытательной станции ЗАО "Авиастар-СП" состоялся первый испытательный полет самолета Ту-204-300, предназначенного для авиакомпании "Владивосток Авиа". Полет прошел в штатной ситуации. 14 декабря заводской экипаж совершил второй испытательный полет.

22 декабря коллектив завода планирует передать самолет заказчику. Это будет четвертый ульяновский Ту-204-300 для "Владивосток Авиа" в 2005 году.

*источник: компания "ЗАО "Авиастар-СП"
14.12.05*

ПАРК САМОЛЕТОВ, ОБСЛУЖИВАЮЩИХ РУКОВОДСТВО РОССИИ, БУДЕТ ОБНОВЛЕН

Управление делами президента РФ планирует в ближайшее время начать обновление парка самолетов, которые обслуживают руководство страны.

"Мы поступили к реализации программы по обновлению нашего парка", - сказал на пресс-конференции в центральном офисе "Интерфакса" в Москве в четверг управляющий делами президента РФ Владимир Кожин.

"Сегодня мы уже находимся в стадии реализации контрактов по строительству двух самолетов модели Ту-214. Сейчас идет работа над контрактом по заказу среднемагистральных самолетов Ту-204-300. Мы еще планируем приобретение регионального самолета, но это чуть дальняя перспектива", - отметил он.

*источник: Интерфакс
16.12.05*

АВИАСТРОИТЕЛИ ХОТЯТ ВЕРНУТЬ "РУСЛАН"

Российские авиапредприятия активно добиваются мер правительства РФ по поддержке авиационной промышленности страны. В 2005 году доля авиации в экспорте вооружений упала наполовину, что, по их мнению, требует от государства реальных и незамедлительных шагов по восстановлению авиапрома. Одним из таких шагов могло бы стать возобновление производства самолета Ан-124 "Руслан".

Президент Нижегородского ОАО "Гидромаш" Герой Социалистического Труда Владимир Лузянин направил письмо министру промышленности и энергетики Виктору Христенко, в котором выразил свою озабоченность состоянием дел в авиастроительной отрасли страны и попросил содействия в возобновлении в 2006 году серийного выпуска самолета Ан-124 "Руслан". "Прошло почти полных 15 лет со времени обвала Государственного заказа на военную авиацию и разделения "Аэрофлота" на десятки мелких авиакомпаний, не имеющих возможности покупать самолеты, - говорится в письме, - за это время авиационная промышленность многое потеряла, но окончательно еще не погибла, однако пока все идет к этому, так как реальных шагов государства по ее восстановлению практически нет. Падение доли авиации в экспорте вооружений в 2005 году говорит о многом.

Надеемся на то, что дело поправит Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК), несерьезно. ОАК (которая еще когда-то будет) - не панацея. По мнению специалистов, в том числе и моему, авиапромышленные дела может поправить только срочный запуск в производство серийных самолетов гражданских и военных".

По мнению Владимира Лузянина, Ан-124 "Руслан" - "это авиационный продукт, которому в мире нет и не будет конкурентов еще 10-15 лет... К примеру, мои немецкие коллеги из фирмы "Либхерр" отправляют из Германии землеройную технику в Австралию только этим самолетом. Значит, это выгодно. Ниша в рынке крупногабаритных перевозок большая. Я думаю, вы знаете, что "Аэробус" создает большой транспортный самолет на базе А-380".

Глава ОАО "Гидромаш" просит Виктора Христенко принять любые меры, а главное, убедить Германа Грефа и Алексея Кудрина обеспечить запуск этого самолета в 2006 году за счет средств Инвестфонда, Стабфонда, золотовалютных резервов или профицита бюджета.

*источник: газета "Финансовые Известия"
22.12.05*

НОВАЯ РАЗРАБОТКА ТАГАНРОГСКИХ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Новая модель самолета-амфибии разработана в Таганрогском авиационном научно-техническом комплексе им. Бериева.

Речь идет о четырехместной машине марки Бе-101. В ее конструкции применены легкие и сверхлегкие материалы. Самолет создан с учетом всех необходимых норм и требований к качеству, позволяющих пройти сертификацию как в России, так и за рубежом.

К строительству легкого четырехместного самолета Бе-101 Таганрогский авиационный научно-технический комплекс им. Бериева приступит в начале 2006 года. Первый полет самолета запланирован на

лето того же года, а официально новую амфибию представят на международном "Гидроавиасалоне-2006", который состоится в Геленджике в сентябре.

Самолеты-амфибии могут использоваться как для пассажирских перевозок, так и для перевозки различных грузов с выполнением полетов в труднодоступные районы, не имеющие стационарных аэродромов. Они также могут быть успешно задействованы в пожаротушении.

*источник:
ИА "Агентство национальных новостей"
05.12.05*

УЛЬЯНОВСКИЕ АВИАСТРОИТЕЛИ ГОТОВЯТСЯ К СДАЧЕ ЧЕТВЕРТОГО ТУ-204-300

В воскресенье, 4 декабря, в соответствии с утвержденным руководством ЗАО "Авиастар-СП" графиком, самолет Ту-204-300 с символикой авиакомпании "Владивосток Авиа" - размахистая голубая чайка по борту - поступил на летно-испытательную станцию завода. После взвешивания, начался этап отработки топливных систем. По завершении цикла наземных

испытаний полеты на новом лайнере совершит заводской экипаж, затем - экипаж заказчика.

22 декабря планируется передать четвертый в нынешнем году самолет Ту-204-300 авиакомпании "Владивосток Авиа".

*источник: компания "ЗАО "Авиастар-СП"
08.12.05*

В НАПО СДЕЛАЮТ ЭЛЕМЕНТ ФЮЗЕЛЯЖА RRJ

На Новосибирском авиастроительном производственном объединении им. Чкалова продолжается подготовка технологической оснастки для производства первых экземпляров нового гражданского самолета RRJ (Russian Regional Jet).

На предприятии приступили к монтажу стапеля для головной части фюзеляжа - так называемой Ф-1. Для справки: согласно плану производства, готовые элементы фюзеляжа, изготавливаемые в Новосибирске, должны быть поставлены для сборки всего самолета в третьем квартале 2006 года. Напомним, что проект регионального самолета ОАО "Компания "Сухой" предполагает большие объемы производства при

широкой кооперации с отечественными и зарубежными предприятиями. ОАО "НАПО" будет являться изготовителем агрегатов планера для всех самолетов модификации RRJ-75 и большей части модификации RRJ-95. Предприятие произведет головную и хвостовую части фюзеляжа, оперение - из агрегатов и комплектующих собственного изготовления и поставляемых филиалами ЗАО "ГСС", ОАО "КНААПО", иностранных поставщиков.

*источник: компания "АХК "Сухой"
01.12.05*

БЕЛОРУССКИЕ ВЛАСТИ РАССМАТРИВАЮТ ВОЗМОЖНОСТЬ ПРИОБРЕТЕНИЯ УЛЬЯНОВСКИХ САМОЛЕТОВ

14 декабря правительственная делегация Республики Белоруссия во главе с премьер-министром Сергеем Сидорским, губернатор Ульяновской области Сергей Морозов и члены правительства области посетили цех окончательной сборки ЗАО "Авиастар-СП". Гости ознакомились с производством и дали высокую оценку продукции ульяновского авиастроительного гиганта, - сообщили корреспонденту ИА REGNUM-ВолгаИнформ в пресс-службе администрации Ульяновской области.

Продукцию завода - пассажирский авиалайнер Ту-204-300 и крупнейший в мире воздушный грузовик Ан-124-100 "Руслан" - высоким гостям представил генеральный директор ЗАО "Авиастар-СП" Виктор Михайлов.

Он рассказал о выдающихся технических характеристиках обоих самолетов. В частности, о том, что Ту-204-300 и его двигатели сертифицированы AP МАК и полностью отвечают международным требованиям по шуму на местности.

Авиалайнер обеспечивает перевозку до 162 пассажиров на воздушных трассах протяженностью до 8500 км при меньшем в 1,5 раза расходе топлива по сравнению с отечественными самолетами предыдущих поколений. Производственные мощности "Авиастара" позволяют выпускать до 50 таких самолетов в год.

Затем высокие гости побывали на борту самолета "Руслан", принадлежащего авиакомпании "Полёт".

Виктор Михайлов рассказал о планах восстановления серийного производства на "Авиастар-СП" самолетов Ан-124-100, а генеральный директор авиакомпании "Волга-Днепр" Геннадий Пивоваров - о высочайшей конкурентоспособности этих машин, что стало основой стабильного успеха "Волга-Днепр" на мировом рынке.

Как сообщил Геннадий Пивоваров, проект развития самолета Ан-124 "Руслан" пользуется поддержкой российского правительства. Наряду с Ту-204-300 этот самолет, широко востребованный на мировом рынке воздушных грузоперевозок, включен в число приоритетных проектов в обновленной редакции федеральной целевой программы "Развитие гражданской авиационной техники России до 2015 года".

Сергей Сидорский высоко оценил технический уровень ульяновской продукции, проявив повышенное внимание к пассажирским Ту-204-300. В частности, его интересовали ценовые параметры лайнера с двигателями соответственно российского и зарубежного производства, а также соответствие "тушки" перспективным международным требованиям. Он подтвердил намерение белорусских властей пристально рассмотреть возможность приобретения ульяновских авиалайнеров государственной авиакомпанией Республики Белоруссия

*источник: ИА REGNUM
13.12.05*

КОНТРАКТ НА ПОСТАВКУ В ИРАН ПЯТИ САМОЛЕТОВ ТУ-204-100 МОЖЕТ БЫТЬ ПОДПИСАН ДО КОНЦА ГОДА

Следующий этап переговоров с Ираном по закупке пассажирских самолетов Ту-204-100 пройдет 17-20 декабря в России. "Не исключено, что результатом переговоров может стать подписание контракта.

В ходе предыдущих многочисленных переговоров решены все технические вопросы кроме стоимости контракта", - сказал собеседник агентства Интерфакс-АВН. Он пояснил, что речь идет пока о поставке пяти машин Ту-204-100 и опционе еще на пять машин.

"Однако в перспективе Иран может заказать существенно большее количество самолетов этого типа", - полагает источник.

По его словам, кабина, рассчитанная на экипаж из двух человек, будет устанавливаться на всех самолетах, предназначенных для поставок в Иран. Наличие такой кабины является обязательным требованием иранского заказчика. В стандартном исполнении самолеты Ту-204 рассчитаны на экипаж из трех человек. В частности, такую кабину имеют самолеты Ту-204-100 и Ту-204-100С, которые будут поставляться на Кубу.

*источник: AVIA.RU
09.11.05*

"АЭРОФЛОТ" ВЗЯЛ МЕСЯЦ НА ПОКУПКУ RRJ

Руководство ОАО "Аэрофлот" приняло решение о покупке 30 самолетов Russian Regional Jet (RRJ). Соответствующий договор с опционом еще на 20 RRJ будет подписан компанией и ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС), дочерней структурой госхолдинга "Сухой", до конца года.

Между тем далеко не все топ-менеджеры и акционеры авиакомпании считают целесообразным покупать продукт, поставки которого начнутся только в 2008-2009 годах, а коммерчески эффективная эксплуатация возможна при цене минимум на четверть меньше указанной в каталогах. Совладелец "Аэрофлота" депутат Госдумы Александр Лебедев уже пообещал заблокировать сделку.

Вчера источник, близкий к высшему руководству "Аэрофлота", сообщил "Ъ", что на 7 декабря назначено подписание договора между авиакомпанией и ГСС о купле-продаже 30 RRJ 95 с опционом еще на 20 таких же самолетов. "Это ориентировочная дата, - уточнил собеседник "Ъ". - Документ требует серьезного, в том числе юридического согласования, поэтому сроки могут быть сдвинуты".

Советник главы Минэкономразвития Германа Грефа Игорь Коньков подтвердил "Ъ" готовность сторон заключить контракт, однако добавил, что сроки церемонии действительно могут быть изменены "из-за командировок чиновников".

"Принципиальное решение о покупке RRJ принято, - заявил "Ъ" замгендиректора "Аэрофлота" Лев Кошляков. - Сейчас идет согласование технических и финансовых деталей контракта. Строгого дедлайна нет. Установка менеджмента - подписать контракт до конца года". Глава "Сухого" Михаил Погосян отказался обсуждать эту информацию. Зато в ГСС заверили, что "до подписания контракта остались считанные дни".

"Аэрофлот" объявил тендер на поставку 50 региональных самолетов в июле 2004 года. Сейчас компании необходимо 14 таких машин, в ближайшие три-четыре года - еще 17.

На данный момент "Аэрофлот" владеет 12 Ту-134 (старые самолеты того же класса советского производства). Итоги тендера планировалось подвести весной 2005 года. Известно, что в ходе конкурса компания отказалась от иностранных самолетов - ERJ-175/195 бразильской Embraer (каталожная стоимость без учета пошлин - \$26,4-30,9 млн) и CRJ 700/900 канадской Bombardier (\$27,4-32,7 млн), уже устаревшей российской перспективной модели Ту-334 и украинско-российского Ан-148. Последний проект ведет лизинговая компания "Ильюшин Финанс Ко" (-

ИФК), которой уже 6 лет не удается продать "Аэрофлоту" шесть Ил-96-300.

Детали контракта между "Аэрофлотом" и "Сухим" и условия финансирования сделки компании не комментируют. Каталожная стоимость RRJ-95 - \$27,2 млн. "Я неоднократно слышал от менеджеров "Аэрофлота", что если самолет будет стоить дороже \$18 млн, компания его никогда "не отобьет", - говорит зампред совета директоров ИФК Андрей Деркач. - Но это ставит проект на грань рентабельности. На рынке говорят о некоем дополнительном субсидировании государством RRJ, но тогда это совсем не рыночный подход".

Другие опрошенные "Ъ" участники рынка вообще сомневаются, что RRJ когда-нибудь станет серийным продуктом. Действительно, о начале этого проекта "Сухой" объявил еще в 2000 году, его общая стоимость составляет около \$700 млн (без учета разработки двигателя), но до сих пор инвестиции исчерпываются \$70 млн.

Отметим, что единодушного одобрения покупки RRJ нет и в "Аэрофлоте". "Мы считаем, что RRJ - это перспективная программа, но она требует доработки, - считает глава отдела управления воздушным парком авиакомпании Дмитрий Сенаторов. - Мы ждали от самолета большего, чем предлагают сейчас, но если "Аэрофлот" не подпишет контракт, то России, скорее всего, так и не удастся создать региональный самолет по международным стандартам".

"У меня вызывает озабоченность готовность продукта "Сухого", - заявил "Ъ" начальник службы планирования и развития парка воздушных судов "Аэрофлота" Сергей Колтович. - Система его продаж до сих пор не выстроена. Беспokoит, что среди заказчиков RRJ нет ни "Сибири", ни Air France, ни SAS, ни ILFC, проявлявшей интерес к проекту. Складывается впечатление, что "Аэрофлот" - единственный заказчик".

"Мы знаем, что "Сухой" выкручивает руки Валерию Окулову (гендиректору "Аэрофлота"), Герману Грефу (главе Минэкономразвития. - "Ъ"), Михаилу Фрадкову (главе правительства РФ. - "Ъ"). Видимо, есть у Михаила Погосяна "волосатая лапа" в Кремле, - заявил "Ъ" депутат Госдумы Александр Лебедев, структуры которого контролируют 30% акций "Аэрофлота". - У нас масса вопросов к цене и характеристикам RRJ, мы заблокируем эту сделку на внеочередном собрании акционеров, которое необходимо для ее одобрения". Пока дата собрания не определена.

источник: газета "Коммерсантъ"
02.12.05

У "ПРОГРЕССА" - ЗАКАЗ ОТ КНААПО

Новый заказ получили авиастроители Арсеньева от КНААПО на поставку комплектующих для строящегося в Комсомольске-на-Амуре самолета-амфибии Бе-103.

На "Прогрессе" в рамках этого контракта будет изготовлено 15 мотогондол, а 32 комплекта переданы комсомольчанам по предыдущему договору. Два таких самолета недавно участвовали в военно-про-

мышленной выставке в Санкт-Петербурге и получили хорошие отзывы специалистов. В числе заказчиков комсомольчан - Китай. Ему нужны такие не нуждающиеся в аэродромах самолеты, способные перевозить пассажиров и грузы.

источник: газета "Золотой Рог"
06.12.05

7 ДЕКАБРЯ ОЖИДАЕТСЯ ПОДПИСАНИЕ КОНТРАКТА НА ПОСТАВКУ 30 САМОЛЕТОВ RRJ АЭРОФЛОТУ

ОАО "Аэрофлот - российские авиалинии" и ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" подпишут 7 декабря контракт на поставку самолетов RRJ. Как ранее заявлял "Аэрофлот", твердый заказ авиакомпания будет

состоять из 30 самолетов. В перспективе RRJ должен заменить эксплуатируемые сейчас самолеты Ту-134.

*источник: AVIA.RU
06.12.05*

ЗАЯВЛЕНИЕ НРК ПО СДЕЛКЕ АЭРОФЛОТА

В связи с проведением официальной церемонии подписания 7-го декабря контракта между ОАО "Аэрофлот" и ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" о приобретении Аэрофлотом 30 самолетов типа RRJ, Национальная Резервная Корпорация, представляющая интересы акционеров, владеющих блокирующим пакетом акций ОАО "Аэрофлот", считает необходимым заявить следующее.

Данная сделка не прошла процедуру корпоративного одобрения.

В соответствии с действующим законодательством РФ, данная сделка является крупной (превышает 50% стоимости активов компании), а также сделкой с заинтересованностью (государству принадлежит более 20% акций в обеих компаниях).

Основные условия сделки должны быть рассмотрены и утверждены Советами директоров обеих компаний, при этом в соответствии с Уставом ОАО "Аэрофлот", сделки по купле продаже воздушных судов требуют единогласного одобрения Советом директоров до её заключения.

Вопрос о корпоративном одобрении сделки на рассмотрение Советом директоров ОАО "Аэрофлот" не выносился.

Проводимая PR-акция вокруг подписания контракта на RRJ имеет негативные последствия для деловой репутации авиакомпании, поскольку преждевременное вынесение крупной сделки на публичное подписание до прохождения законодательно устано-

вленных процедур корпоративного одобрения незаконно. Кроме того, такая поспешность не добавляет убедительности и проекту российского регионально-го самолета.

На фоне весьма низких показателей финансово-экономической работы авиакомпании в 2005 году такое открытое пренебрежение менеджментом Аэрофлота решениями Совета директоров, акционеров компании и норм корпоративного права может привести к снижению доверия акционеров и инвесторов к компании и негативным образом отразиться на курсовой стоимости акций.

В этой связи Национальная Резервная корпорация от имени акционеров ОАО "Аэрофлот", владеющих блокирующим пакетом акций ОАО "Аэрофлот", заявляет, что любые заявления или действия менеджмента ОАО "Аэрофлот" в связи с подписанием контракта на приобретение самолетов до его утверждения Советом директоров и общим собранием акционеров авиакомпании Аэрофлот не имеют законной силы и могут быть опротестованы в судебном порядке.

Окончательное решение по контракту будет приниматься в строгом соответствии с действующим законодательством и установленными в ОАО "Аэрофлот" процедурами корпоративного одобрения.

*источник: компания "Национальная резервная корпорация"
07.12.05*

АЭРОФЛОТ: ПРОТЕСТ ЛЕБЕДЕВА ПРОТИВ ЗАКУПКИ САМОЛЕТОВ RRJ НЕСОСТОЯТЕЛЕН

Протест акционера Аэрофлота, депутата Госдумы Александра Лебедева против закупки Аэрофлотом 30 региональных самолетов RRJ - несостоятелен. Такое мнение высказали РИА Новости официальные представители авиакомпании Аэрофлот и компании "Гражданские самолеты Сухого".

"Это частное мнение акционера Лебедева, который лоббирует свои собственные интересы", - сказал РИА Новости генеральный директор ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" Виктор Субботин.

"Аэрофлот провел тендер по выбору регионального самолета и остановил свой выбор на RRJ, который по совокупности своих качеств является лидером на рынке", - отметила официальный представитель Аэрофлота Ирина Данненберг.

Один из миноритарных акционеров Аэрофлота и президент Национального инвестиционного совета Лебедев считает, что Аэрофлот должен закупить самолет Ан-148, который "на 70% российский, а RRJ лишь на 40%".

В среду Лебедев распространил заявление, в котором говорится, что подписание контракта на приобретение 30 самолетов RRJ может быть опротестовано в судебном порядке.

Лебедев заявил, что сделка является крупной (превышает 50% стоимости активов компании), государству принадлежат крупные пакеты акций в Аэрофлоте и "Гражданских самолетах Сухого", и основные условия сделки должны быть рассмотрены и утверждены Советами директоров обеих компаний.

"Вопрос о корпоративном одобрении сделки на рассмотрение Советом директоров ОАО Аэрофлот не выносился", - говорится в письме.

По сведениям Лебедева, Национальная резервная корпорация, которая является миноритарным акционером ОАО Аэрофлот, намерена добиваться отмены сделки по RRJ.

*источник: РИА "Новости"
07.12.05*

"АЭРОФЛОТУ" УКАЗАЛИ, КАКИЕ САМОЛЕТЫ ПОКУПАТЬ

В пятницу Вадим Власов, гендиректор ООО ЕАДС, дочерней компании европейской аэрокосмической корпорации EADS, заявил, что участие российского авиапрома в программе создания нового пассажирского дальнемагистрального самолета А350 нелогично без приобретения этих машин "Аэрофлотом". Итоги соответствующего тендера "Аэрофлот" планирует подвести до конца года.

В компании Boeing, участвующей в тендере с самолетом Boeing 787, "Ъ" заявили, что также надеются получить заказ "Аэрофлота", но вне зависимости от итогов тендера сотрудничество с российским авиапромом будет продолжено.

Свое заявление господин Власов сделал на церемонии подписания договора по покупке EADS 10% акций ОАО "Научно-производственная корпорация "Иркут". EADS является основным совладельцем крупнейшей европейской самолетостроительной компании Airbus. Итоги тендера "Аэрофлота" на поставку 22 дальнемагистральных самолетов пока официально не подведены, и слова господина Власова можно расценивать как давление на тендерную комиссию авиакомпании.

"Было бы совершенно нелогичным, если бы российские предприятия, в том числе "Иркут", участвовали в программе создания А350, а крупнейшая российская авиакомпания "Аэрофлот" купила бы Boeing 787", - заявил топ-менеджер, отказавшись от дальнейших комментариев.

Источник "Ъ" в Airbus добавил, что если "Аэрофлот" не купит А350, российские авиастроительные фирмы не смогут участвовать в программе их производства, и тогда им будет существенно труднее получить работу в будущих проектах Airbus, например, по созданию нового средне-ближнемагистрального самолета АХХХ.

Тендер был объявлен в июле, в нем помимо А350 (первые поставки начнутся в 2010 г.) участвует Boeing 787 (продажи начнутся в 2008 г.). Перспективные разработки лидеров мирового авиапрома не дешевы, и общая сумма сделки может составить не менее \$2,2 млрд.

Замгендиректора "Аэрофлота" Лев Кошляков сообщил вчера "Ъ", что итоги тендера планируется подвести до конца года. "Вряд ли участие или неучастие предприятий российского авиапрома в проектировании и производстве А350 или Boeing 787 может служить основным аргументом в пользу того или иного самолета, но не учитывать этого нельзя, - отметил он. - Думаю, что у Airbus нет оснований упрекать "Аэрофлот", в последние несколько лет купивший 18 его машин и собирающийся приобрести еще 12 самолетов (речь идет о лайнерах А320. - "Ъ")."

Сергей Кравченко, региональный президент Boeing по России и СНГ, утверждает, что у Boeing абсолютно другая по сравнению с Airbus позиция. "Нам бы очень хотелось, чтобы "Аэрофлот" выбрал Boeing 787, однако мы работали и будем работать с российским авиапромом вне зависимости от решения авиакомпании", - заявил он "Ъ". По словам господина Кравченко, программа сотрудничества Boeing с российскими компаниями "во много раз превышает программы EADS и оценивается в \$3 млрд за последние десять лет". Два месяца назад закончено проектирование Boeing 747-400 Large Cargo Freighter, 40% работ по которому выполнили российские инженеры. Они же участвуют в проектировании носовой части и пилонов (крепления двигателей. - "Ъ") Boeing 787, - напомнил собеседник "Ъ".

источник: газета "Коммерсантъ"
19.12.05

"ИЛЬЮШИН ФИНАНС КО." И АВИАКОМПАНИЯ СУВАНА ПОДПИСАЛИ АКТ ТЕХНИЧЕСКОЙ ПРИЕМКИ САМОЛЕТА ИЛ-96-300

Лизинговая компания ОАО "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) и кубинская авиакомпания Cubana 6 декабря подписали акт технической приемки самолета Ил-96-300. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил Технический директор ИФК Юрий Островский.

"Первый самолет будет передан заказчику до конца текущего года", - уточнил собеседник.

Как сообщалось ранее, договор между российской лизинговой компанией и кубинской стороной на поставку двух Ил-96-300 был подписан в июле 2004 г. В соответствии с договором, кубинская сторона уже оплатила 15% стоимости контракта, оставшиеся 85% будут профинансированы за счет синдицированных кредитов российских и иностранных банков. Самолеты Ил-96 строятся на мощностях Воронежского акционерного самолетостроительного общества.

Между тем, по словам представителя ИФК, стороны также достигли предварительной договоренности о поставке кубинской авиакомпании еще двух Ил-96-300, двух Ту-204-100 и одного грузового Ту-204С. В настоящее время согласованы технические требования по Ил-96-300, а также разработаны дополнительные технические требования к двум Ту-204-100,

направленные на максимальную унификацию их оборудования с Ил-96.

Как ожидается, твердые контракты о покупке пяти новых российских самолетов будут подписаны до конца этого года. Таким образом, самолеты Ил-96-300 могут быть поставлены на Кубу уже в конце 2006 г. - начале 2007 г., а три Ту-204 - в течение полутора лет после подписания контрактов.

ИФК взяло на себя обязательства по послепродажному техническому сопровождению самолетов в гарантийный и послегарантийный период, отметил представитель компании.

Стоимость самолета Ил-96-300 составляет порядка \$60 млн., Ту-204 - около \$35 млн.

"Ильюшин Финанс Ко." специализируется на организации лизинга самолетов Ил-96, Ту-204 и Ан-148 и их модификаций. Компания ИФК в настоящее время имеет твердые заказы на поставку 29 самолетов стоимостью свыше \$1 млрд., а также опционы на поставку еще 70 самолетов на сумму около \$2 млрд.

источник: AVIAPORT.RU
08.12.05

ЗА ПОСЛЕДНИЕ ДВА ГОДА УОМЗ ВЫПОЛНИЛ ВОСЕМЬ МАЛАЙЗИЙСКИХ КОНТРАКТОВ

За последние 2 года Уральский оптико-механический завод (УОМЗ) выполнил 8 контрактов с малайзийской фирмой "Маттра", которая является эксклюзивным партнером уральского предприятия. Эти контракты в основном были связаны с ремонтом квантовых оптико-локационных прицельных станций КОЛС, которые применяются на самолетах МиГ-29, и поставкой соответствующих запчастей, заявил заместитель генерального директора УОМЗ по ВЭД Вениамин Элинсон на выставке ЛИМА-2005.

По его словам, "сегодня отношения между УОМЗ и "Маттрой" выходят на новый уровень. В частности, на ЛИМА-2005 продолжатся переговоры, начатые на МАКС-2005, по созданию на базе фирмы "Маттра" сервисного центра по обслуживанию и поддержанию в эксплуатационной готовности изделий КОЛС в малайзийских ВВС. В настоящее время стороны обсуждают организационные вопросы. Мы надеемся, что с учетом будущих поставок самолетов Су-30МКМ, в которых также применяются оптико-электронные станции разработки и производства УОМЗ, этот центр позволит оперативно поддерживать их эксплуатационную готовность".

Как отметил В.Элинсон, на ЛИМА-2005 планируется подписать новое соглашение о сотрудничестве между "Маттрой" и УОМЗ. Кроме того, "Маттра" подготовила соглашение о развитии отношений в сфере оптического приборостроения по совместным работам между "Маттрой", ATSC и УОМЗ. Проекты таких соглашений сторонами согласованы и в ближайшее время будут подписаны.

Новым перспективным направлением для УОМЗ является модернизация изделия КОЛС-13С в вариант КОЛС-13СМ. Эта модернизация снимает некоторые существующие проблемы по ресурсу изделия. Основным элементом модернизации является замена старого обтекателя на новый, изготовленный из сапфира, что делает срок его службы практически неограниченным. Разработана также новая конструкция лазерного дальномера, которая более чем вдвое увеличи-

вает дальность обнаружения цели. Опытные образцы нового изделия КОЛС-13СМ уже проходят летные испытания на РСК "МиГ".

Такая модернизация заинтересовала зарубежных эксплуатантов самолетов МиГ-29. В частности, в начале декабря этого года прошли переговоры в Екатеринбурге с делегацией ВВС Польши и авиаремонтного предприятия N2 (г. Быдгощи).

С польской стороны уже подписан и выполнен первый контракт на поставку оптических систем. Сейчас стороны подписали соответствующие протоколы на проведение работ по модернизации изделий КОЛС. При этом планируется совмещать модернизацию с капремонтом, что очень заинтересовало польскую сторону, которая в настоящее время активно занимается вопросами подготовки к эксплуатации переданных Германией самолетов МиГ-29. На ЛИМА-2005 переговоры по этой тематике планируется провести с "Маттрой" и малайзийскими ВВС.

По словам В.Элинсона, "как субъект ВТС, в течение последних двух лет УОМЗ четко придерживается своего основного принципа работы - оперативное и в минимальные сроки выполнение всех контрактов с инозаказчиками.

Не позднее чем через три месяца после подписания контракта осуществляется поставка запчастей, и также через 3 месяца после поступления изделия в ремонт оно выдается заказчику. Причем после ремонта изделия выдаются заказчику более продвинутые, в которые внесены изменения, соответствующие текущему состоянию развития той или иной системы, и направленные в первую очередь на повышение надежности.

Средний срок поставки и восстановления изделий по итогам 2004 года и 11 месяцев 2005 года составил 66 дней, что по достоинству оценено зарубежными клиентами".

*источник: Интерфакс
07.12.05*

ВЕНЕСУЭЛА ВЗЯЛА НА ВООРУЖЕНИЕ КАЗАНСКИЕ ВЕРТОЛЕТЫ

Вчера в Казани состоялось подписание акта приемки-передачи трех военно-транспортных вертолетов Ми-17В5 между ФГУП "Рособоронэкспорт", ОАО "Казанский вертолетный завод" (КВЗ) и делегацией вооруженных сил Венесуэлы, прибывшей накануне в Казань во главе с командующим авиацией сухопутных войск бригадным генералом Виктором Санчесом Кроесом.

Сдача казанских машин осуществляется в рамках исполнения контракта, заключенного ФГУП "Рособоронэкспорт" с ВВС Венесуэлы 10 марта этого года. "Рособоронэкспорт" обязался поставить до 2007 года 10 вертолетов (6 Ми-17 В5 производства КВЗ и 3 транспортно-боевых Ми-35М и 1 Ми-26 Т производства ОАО "Роствертол"). Стоимость контракта составляет \$120 млн. Вертолеты будут переданы заказчику в начале 2006 года.

С выполнением этого контракта казанские машины окажутся на вооружении двух соседних стран - Венесуэлы и Колумбии, находящихся в состоянии неурегулированного пограничного конфликта.

До начала 2000 года основным поставщиком техники являлись США. В этот период колумбийские власти закупили по контрактам "Рособоронэкспорта" 16 вертолетов Ми-17 производства КВЗ. С приходом к власти Уго Чавеса Венесуэла стала демонстрировать независимую от США политику.

В ноябре 2004 года во время визита в Москву Уго Чавес подписал соглашение о приобретении в течение 5 лет 44 российских вертолетов, но контракты по ним пока не заключены.

*источник: газета "Коммерсантъ-Казань"
21.12.05*

РФ И ИНДИЯ ОБСУЖДАЮТ СОГЛАШЕНИЕ О МНОГОЦЕЛЕВОМ ТРАНСПОРТНОМ САМОЛЕТЕ

Россия и Индия обсуждают вопрос о подписании в ближайшем будущем соглашения о создании многоцелевого транспортного самолета.

Вице-премьер РФ, министр обороны Сергей Иванов по окончании переговоров с вице-премьером Индии Манмоханом Сингхом сказал журналистам:

"Обсуждался вопрос о скором подписании соглашения о многоцелевом транспортном самолете для нужд России и Индии".

источник: РИА "Новости"
06.12.05

ИНДИЯ МОЖЕТ ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ В СОЗДАНИИ САМОЛЕТА RRJ

Индия может принять участие в создании двигателя для нового российского регионального самолета RRJ, заявил директор НПО "Сатурн" Юрий Ласточкин.

"Двигатель SaM-146 может также стать совместным проектом для целого ряда российских и индийских компаний", - сказал Ласточкин во вторник на международном экономическом форуме "Россия и Индия: стратегическое партнерство в 21 веке".

Самолет RRJ разрабатывается российским авиационным холдингом "Сухой". Ласточкин также сообщил о ведущейся в настоящий момент совместной российско-индийской разработке двигателя для бес-

пилотных летательных аппаратов. "Мы надеемся на серьезный результат в будущем году", - уточнил Ласточкин. По его мнению, для России сотрудничество с Индией - повод для того, чтобы "быстро совершенствовать все наши ресурсы".

Говоря о современном состоянии российского авиапрома, Ласточкин заявил: "В разобранном виде невозможно претендовать на то, чтобы быть партнером четвертой экономики в мире", сообщает РИА "Новости".

источник: газета "Взгляд"
06.12.05

НПО "САТУРН" УСПЕШНО РАБОТАЕТ НА ИНДИЙСКОМ РЫНКЕ АВИАДВИГАТЕЛЕЙ

НПО "Сатурн" успешно работает на индийском рынке авиадвигателей. Об этом сообщил генеральный директор компании Юрий Ласточкин на прошедшем сегодня в Москве международном экономическом форуме "Россия и Индия: стратегическое партнерство".

По словам Ласточкина, одним из наиболее успешных проектов компании на индийском рынке стала продажа лицензии на производство двигателей АЛ-31ФП для самолета Су-30МКИ с управляемым вектором тяги. "Это была очень выгодная сделка, которая позволила сохранить мощность как конструкторских бюро, так и серийных заводов", - отметил гендиректор "Сатурна". В настоящее время серийный выпуск АЛ-31ФП осваивается на заводах корпорации ХАЛ, а НПО "Сатурн" осуществляет конструкторское сопровождение проекта.

В конце 2004 г. "Сатурн" выиграл объявленный индийским правительством международный тендер на создание двигателя для УТС НТ-36, разработанный в Индии. Ранее машина оснащалась турбовентиляторным двигателем "Ларзак" фирмы СНЕКМА, однако он оказался слишком дорогим и индийская сторона предпочла российский АЛ-55И. В ходе салона МАКС-2005 подписан генеральный контракт по этому авиадвигателю. Документ предусматривает выполнение всего комплекса работ - от разработки нового авиадвигателя до его серийного производства на предприятиях ХАЛ и экспорта. В соответствии с контрактом, корпорации ХАЛ предоставлено право на производство 1000 двигателей. Первоначально будет произведено 250 единиц АЛ-55И.

По словам Юрия Ласточкина, этот контракт имеет важное значение еще и потому, что УТС НТ-36 может экспортироваться в третьи страны. "Самолет имеет массу преимуществ, низкую стоимость, хорошее бортовое оборудование и может стать массовым для

экспортных поставок", - отметил руководитель "Сатурна". Что же касается двигателя АЛ-55И, то, по его словам, эта разработка "может стать родоначальником целого технического ряда, как для индийских, так и для российских самолетов".

В настоящее время НПО "Сатурн" участвует в тендере на совместную с индийскими специалистами разработку двигателя "Кавери", предназначенного для легкого истребителя LCA (Light Combat Aircraft) "Теджас". В тендере принимают участие также компании из США, Великобритании и Франции. Как считает Юрий Ласточкин, российские двигателистроители имеют некоторое преимущество: в настоящее время опытные образцы "Кавери" проходят летные испытания в России.

В начале 2005 г. правительство Индии приняло решение о выделении 622 млн. долл. на продолжение разработки двигателя "Кавери". По словам представителя индийского Минобороны, на его разработку, осуществляемую с 1989 г., уже израсходовано около 311 млн. долл. Дополнительные средства необходимы для ускорения реализации программы, чтобы завершить создание двигателя к 2007 г., когда самолеты LCA начнут поступать на вооружение индийских ВВС. В целом же, по словам Ласточкина, с учетом НИОКР и совместных серийных поставок, стоимость тендера на двигатели для LCA может составить более 1 млрд. долл.

НПО "Сатурн" в настоящее время ведет переговоры о модернизации эксплуатируемых в Индии самолетов Ил-76 и Ил-78 путем замены на них двигателей, а также о совместной разработке двигателей для беспилотных летательных аппаратов. "Думаю, что в начале следующего года эти переговоры дадут серьезный результат", - заявил Ласточкин.

источник: АРМС-ТАСС
07.12.05

СОТРУДНИЧЕСТВО С ИНДИЕЙ ПОЗВОЛИТ ПОВЫСИТЬ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ РОССИЙСКОЙ АВИАПРОМЫШЛЕННОСТИ

Сотрудничество с Индией позволит повысить конкурентоспособность российской авиационной промышленности. Такое мнение высказал генеральный директор НПО "Сатурн" Юрий Ласточкин на прошедшем сегодня в Москве международном экономическом форуме "Россия и Индия: стратегическое партнерство". "Сотрудничество с Индией - это не просто присутствие на индийском рынке, - отметил Ласточкин. - Для нас это возможность измениться внутренне, очень серьезно повысить свою конкурентоспособность". В частности, по его мнению, разработка совместных российско-индийских проектов дает возможность попасть на рынки тех стран, которые сегодня закрыты для России.

"В России очень много людей, которые живут стереотипами о том, что научно-технический задел, который остался с советских времен, настолько велик, что мы можем бесконечно поставлять зарубежным заказчикам высокотехнологическую продукцию. Это, конечно, не так", - заметил Ласточкин. По его словам, если в ближайшее время страна не сможет создать новые образцы вооружения, то в течение ближайших 10-15 лет военно-техническое сотрудничество с иностранными государствами сойдет на нет.

Один из проектов, способных упрочить положение России на мировых рынках оружия - проект

истребителя пятого поколения, участие в котором желает принять Индия. При этом речь идет о создании и самолета, и двигателей, и бортовых систем. Однако рассмотрение этого предложения идет очень медленно. "Таким образом, - подчеркнул Ласточкин, - Россия упускает время, упускает рынки".

Индия проявляет заинтересованность не только к военным, но и гражданским проектам в области авиации. В частности, индийская авиакомпания ХАЛ проявляет интерес к проекту регионального самолета RRJ. В настоящее время, по словам Ласточкина, ведутся переговоры "и по самолету, и по двигателю. Возможно, этот проект станет результатом совместной работы нескольких компаний в России и Индии". Но для реализации масштабных совместных проектов, по мнению генерального директора "Сатурна", необходимо в кратчайшие сроки завершить процессы интеграции отечественного авиапрома - создание Объединенной авиастроительной корпорации и других интегрированных структур. "Невозможно в разобранном виде претендовать на то, чтобы быть партнером четвертой экономики мира", - подчеркнул Ласточкин.

*источник: АРМС-ТАСС
07.12.05*

ИНДИЙСКИЕ СУ-30МКИ ОДЕРЖАЛИ НОВУЮ ПОБЕДУ НАД АМЕРИКАНСКИМИ ИСТРЕБИТЕЛЯМИ

Во время поединков между истребителями Су-30МКИ ВВС Индии и американскими F-16 на международных учениях Core India 2005, которые проходили в течение двух недель в ноябре на базе ВВС Индии Kalaikunda в 130 км к югу от Калькутты, индийские пилоты чаще одерживали победу, сообщает американская газета Christian Science Monitor.

Напомним, во время аналогичных учений в 2004 году индийские пилоты также показали превосходство над американцами в серии специально организованных учебных боев. В ходе нынешних маневров специальных учебных боев между индийскими и американскими самолетами не организовывали, но поединки происходили во время общих упражнений. В этих операциях в состав авиагрупп условных противников входили как индийские, так и американские истребители. В тех случаях, когда индийские пилоты вступали в поединки с F-16, то последние, как правило, проигрывали. Эту информацию журналисты из Christian Science Monitor получили от свидетелей и непосредственных участников учений, которые публиковали сведения в своих блогах и форумах на

военном сайте Bharat-rakshak.com. Как отмечает газета, индийцы чаще побеждали на российских истребителях Су-30МКИ, но ряд побед был одержан и на Mirage 2000, которые также участвовали в Core India 2005. С американской стороны в маневрах принимали участие 12 истребителей F-16 и 250 военнослужащих 35-го авиакрыла, которое дислоцируется на авиабазе "Мисава" в Японии. Учения продолжались с 7 по 18 ноября. В ходе маневров отрабатывались действия авиации в полномасштабном военном конфликте.

Ранее в этом году в ходе учебных боев между индийскими летчиками на Су-30МКИ и их сингапурскими коллегами на американских истребителях индийцы выиграла все 10 боев против F-16.

Как сообщили в пресс-службе Компании "Сухой", в "Сухом" весьма удовлетворены тем, что данные учения еще раз продемонстрировали высокое качество российских боевых самолетов марки "Су".

*источник:
компания "ОАО "Компания "Сухой"
01.12.05*

РОССИЯ И КИТАЙ УТОЧНИЛИ ПРИОРИТЕТЫ СОТРУДНИЧЕСТВА В АВИАСТРОЕНИИ

Завершено согласование программы российско-китайского сотрудничества в сфере гражданского авиастроения, сообщил "Интерфаксу" заместитель руководителя департамента оборонно-промышленного комплекса Минпромэнерго РФ Валерий Воскобойников.

"Главным в этой программе является то, что в рамках реализации совместных проектов будет осуществляться и обмен технологиями", - отметил В. Воскобойников.

*источник: Интерфакс
22.12.05*

ОБ ИНТЕЛЛЕКТЕ И САМОЛЕТАХ

В воскресенье в Москву прибывает премьер-министр Индии, 73-летний Манмохан Сингх.

Он возглавил правительство в мае 2004 года благодаря победе на выборах Индийского национального конгресса во главе с Соней Ганди. В декабре 2004 года премьер Сингх принимал в Индии российского президента Владимира Путина.

Ожидается, что в ходе трехдневного визита Манмохана Сингха будет подписано соглашение о защите прав интеллектуальной собственности в военно-технической сфере. Индия не хочет быть простым покупателем российской техники и добивается равноправного участия в ее разработке и производстве. Стороны уже приступили к совместному производству сверхзвуковых крылатых ракет "БраМос". Подписание соглашения поможет снять юридические препятствия, мешающие продвижению новых проектов.

Во время визита планируется заключить соглашение о совместной разработке среднего военно-транспортного самолета. За основу будет взят российский проект двухмоторного самолета Ил-214 грузоподъемностью 15-18,5 тонны и дальностью полета 2,5 тыс. км. Предполагается, что сотню новых машин купит Россия. Еще 45 самолетов поступят в индийские ВВС для замены 110 устаревших транспортников Ан-32.

В 1990-е годы после распада СССР индийские военные столкнулись с проблемами при получении запчастей к оружию. Индийские СМИ сейчас сообщают, что недовольные представители ВВС по-прежнему требуют наладить более устойчивые поставки качественных запчастей из России. Побывавший в ноябре в Москве министр обороны Индии Пранаб Мукерджи заявил "Времени новостей": "Это насущный вопрос, который мы решаем. Российская сторона предпринимает серьезные усилия для повышения качества послепродажного обслуживания, включая поставку запчастей".

Россия и Индия реализуют военные контракты на 9 млрд долл. При этом стороны в унисон жалуются на низкий уровень торговли - он достигает лишь 2 млрд долл. в год. Побывавший в Дели министр промышленности и энергетики Виктор Христенко полагает, что до конца десятилетия объем торговли может вырасти до 5-7 млрд долл. за счет энергоносителей и сотрудничества в области промышленности, авиации и космоса. Индия хотела бы активнее использовать свои возможности в фармацевтике и информационных технологиях.

*источник: газета "Время новостей"
02.12.05*

ММП ИМЕНИ В.В.ЧЕРНЫШЕВА ПОМОЖЕТ ИНДИИ ОРГАНИЗОВАТЬ ЛИЦЕНЗИОННОЕ ПРОИЗВОДСТВО ДВИГАТЕЛЕЙ ДЛЯ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ МИГ-29

Московское машиностроительное предприятие (ММП) им. В.В.Чернышева завершает работу с индийской стороной по организации лицензионного производства двигателей для истребителей МиГ-29. Лицензионное производство турбореактивного двухконтурного двигателя (ТРДД) РД-33 серии 3 планируется организовать на сборочном предприятии в Карапуте. Об этом корр. АРМС-ТАСС на выставке ЛИМА-2005 сообщил заместитель генерального директора предприятия по внешнеэкономической деятельности Геннадий Архипов.

"Мы надеемся, что в 2006 году вопрос по организации лицензионного производства двигателей будет

решен. Это будет объемный и взаимовыгодный контракт", - отметил Г.Архипов.

Индийские летчики активно используют парк МиГ-29, имеют большой налет. В этой связи двигатель РД-33 серии 3 наиболее удачно подходит для индийских ВВС, поскольку имеет ресурсосберегающие режимы и обеспечивает экономию топлива при выполнении летчиками тренировочных полетов. По оценкам экспертов, в настоящее время в составе ВВС Индии находится 78 истребителей МиГ-29.

*источник: АРМС-ТАСС
09.12.05*

РОССИЯ И ФРАНЦИЯ В ДЕКАБРЕ ПОДПИШУТ СОГЛАШЕНИЕ ПО СНИЖЕНИЮ ТАМОЖЕННЫХ ПОШЛИН НА КОМПЛЕКТУЮЩИЕ ДЛЯ RRJ

Россия и Франция планируют в конце текущего года подписать межправительственное соглашение, включающее положения о таможенных пошлинах на комплектующие для самолета RRJ. Об этом сообщил руководитель Федерального агентства по промышленности (ФАП) Борис Алешин

Документы о пошлинах уже готовы. Сейчас они рассматриваются специальной комиссией. В декабре, когда приедет премьер-министр Франции, будет подписано межправительственное соглашение, в котором будут зафиксированы положения, позволяющие развивать кооперацию по самолету RRJ, передает ИТАР-ТАСС.

В разработке RRJ участвует в общей сложности около 20 компаний из четырех стран (Великобритания, Германия, США, Франция). Снижение пошлин

на импортные составляющие позволит "Сухому" снизить стоимость самолета. Сейчас каталожная цена RRJ составляет примерно 24-27 млн дол.

При самом оптимистичном варианте, когда пошлины отменят полностью на все детали, завозимые "Сухим", снижение стоимости самолета будет достаточно ощутимо - пошлины иногда достигают 40% стоимости детали, а RRJ, по разным данным, состоит до 60% из импортных деталей. Однако, даже если пошлины будут снижены только на зарубежные детали для мотора, это все равно существенно скажется на цене RRJ, поскольку двигатель - одна из самых дорогих деталей в самолете.

*источник: AVIA.RU
09.11.05*

БЕРЛИНУ ПОКАЗАЛИ НОВЫЙ "РУСЛАН"

В Берлине украинский АНТК им. Антонова совместно с российской компанией "Волга-Днепр" презентовали общий проект по возобновлению серийного производства транспортного самолета Ан-124-100 "Руслан".

Возобновление серийного выпуска модернизированных самолетов Ан-124 является одним из самых перспективных украинско-российских авиапроектов за последние годы, считает генеральный конструктор АНТК им. Антонова Дмитрий Кива. По его словам, благодаря разработкам украинских авиаконструкторов данная модель транспортного самолета не будет иметь аналогов в мире.

Новая версия Ан-124 будет оснащена новейшей авионикой, модернизированными силовыми установками, иметь увеличенную до 150 тонн грузоподъемность и большую дальность полета, а также в обслуживании потребует меньшее число членов экипажа, сообщил Кива. Он также обратил внимание на то, что "Руслан" по характеристикам превосходит подобную версию американского самолета С-17, однако производство первого является намного дешевле.

Как сообщил журналистам президент Группы компаний "Волга-Днепр" Алексей Исайкин, начатый в 2003 году Украиной и Россией проект рассчитан на производство 100 самолетов Ан-124-100 в течение 20 лет и стоит 6 млрд долларов США.

Стоимость выпуска одного самолета равна около 100 млн долларов США. Первый подобный самолет будет выпущен на российском авиационном заводе "Авиастар-СП" в Ульяновске уже в 2008 году.

Вышеупомянутый проект, по словам представителей российских и украинских компаний, должен стать интернациональным, сообщает "Украина Промышленная". Поэтому цель презентации программы в Германии - привлечь внимание инвесторов, потенциальных заказчиков и других заинтересованных сторон, отметил Исайкин. По его словам, проект предусматривает привлечение инвестиционных средств на сумму 400 млн долларов США.

Заказчиками Ан-124, по его мнению, могут стать аэрокосмические и энергетические компании, правительства разных стран, международные организации. Среди наиболее перспективных покупателей новых Ан-124 Исайкин назвал министерство обороны России, ОАЭ и НАТО.

Генеральный директор государственной самолетостроительной корпорации "Национальное объединение "Антонов" Анатолий Мяслица считает, что в свое время Украина недостаточно рекламировала собственные достижения в самолетостроительной сфере. Теперь, используя потенциал украинской и российской сторон, это стало возможным, сказал он.

Поэтому одну из первых презентаций интернационального проекта было решено провести в Германии, которая, по словам Мяслицы, остается одним из важнейших партнеров "Антонова" в мире. В частности, именно в Лейпциге в будущем году машины Ан-124 будут принимать участие в программе НАТО SALIS.

*источник: сайт "Деловая неделя"
14.12.05*

КОРПОРАЦИЯ "ИРКУТ" И КОМПАНИЯ AIRBUS РАЗВИВАЮТ СОТРУДНИЧЕСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ КОМПОНЕНТОВ ДЛЯ САМОЛЕТОВ A320, 330, 340 И 380

ОАО "Научно-производственная корпорация "Иркут" и компании Airbus, EADS и Pfalz-Flugzeugwerke (PFW) подписали ряд соглашений, в соответствии с которыми "Иркут" получит дополнительные заказы на производство компонентов для самолетов Airbus.

В соответствии с подписанными соглашениями на Иркутском авиационном заводе планируется разместить заказы на изготовление панелей дополнительных топливных баков для самолетов A320, нервюры крыла и направляющих/кареток закрылков для лайнеров семейства A330/A340 и ряд ответственных компонентов для узкофюзеляжных и дальнемагистральных широкофюзеляжных самолетов и крупнейших в мире лайнеров A380.

Заказы рассчитаны на 10 лет, а их объем составит 14 миллионов долларов США в год. Первые поставки компонентов из "Иркута" для Airbus начнутся в конце 2006 - начале 2007 года.

Соглашения подписаны в развитие сотрудничества между Корпорацией "Иркут" и компанией Airbus, заключившими в декабре 2005 года контракт на производство ряда компонентов для самолетов семейства A320 на мощностях Иркутского авиационного завода.

В течение 2005 г. специально созданная совместная рабочая группа Корпорации "Иркут" и компании Airbus осуществила подготовку производственных мощностей Иркутского авиационного завода, а в августе 2005 года "Иркуту" был вручен сертификат соответствия системы управления качеством требованиям EN9100.

Поставки по контракту от 2004 года начнутся в 2006 году. В настоящее время на заводе в Иркутске проводится интенсивная модернизация производственных мощностей и внедрение нового технологического оборудования.

По словам Президента Корпорации "Иркут" Олега Демченко: "Производство компонентов для пассажирских лайнеров - это очень перспективный бизнес, поэтому мы придаем такое серьезное значение подписанным документам. Я сделаю все возможное, чтобы Иркутский авиационный завод в срок и с надлежащим качеством выполнил все обязательства по существующему контракту и надеюсь, что наше сотрудничество с Airbus будет развиваться и в дальнейшем".

*источник: компания "НПК "Иркут"
22.12.05*

КОРПОРАЦИЯ "ИРКУТ" ПРИМЕТ УЧАСТИЕ В ТЕНДЕРЕ ВВС МАЛАЙЗИИ НА ЗАКУПКУ ПАРТИИ УЧЕБНО-ТРЕНИРОВОЧНЫХ И УЧЕБНО-БОЕВЫХ САМОЛЕТОВ

Научно-производственная корпорация "Иркут" примет участие в тендере ВВС Малайзии на закупку партии учебно-тренировочных и учебно-боевых самолетов (УТС/УБС). Об этом корр. АРМС-ТАСС на выставке ЛИМА-2005 заявил вице-президент корпорации "Иркут" Владимир Саутов.

По его словам, на выставке ЛИМА-2005 "были проведены обстоятельные переговоры по новому УБС Як-130 с главкомом ВВС Малайзии Ником Исмаилом".

"Решение послать на выставку один из имеющихся на сегодня самолетов Як-130 в серийной конфигурации было совершенно правильным. Малайзийская сторона проявила к этому самолету большой интерес", - отметил он. Сегодня на статической стоянке самолет Як-130 осмотрел также генеральный секретарь министерства обороны Малайзии Субхан. Как

сообщил В.Саутов, ВВС Малайзии планируют объявить тендер на закупку УТС/УБС в первой половине 2006 года. Шансы УБС Як-130 на победу в тендере в корпорации "Иркут" оценивают как очень высокие.

В последние годы компания "Рособоронэкспорт" продвигает на мировой рынок боевые самолеты семейства Су-30МК в пакете с учебно-тренировочным/учебно-боевым самолетом Як-130. В связи с этим потенциальные заказчики имеют возможность комплексно решать все вопросы, связанные с подготовкой летного состава для боевых машин. Как известно, в настоящее время корпорация "Иркут" выполняет контракт на поставку для ВВС Малайзии 18 многоцелевых истребителей Су-30МКМ.

*источник: АРМС-ТАСС
09.12.05*

КОРПОРАЦИЯ "ИРКУТ" ПРИУРОЧИЛА К САММИТУ РОССИЯ-АСЕАН ОЧЕРЕДНУЮ ПРЕЗЕНТАЦИЮ САМОЛЕТА-АМФИБИИ БЕ-200

Корпорация "Иркут" приурочила к саммиту Россия-АСЕАН, который открывается 12 декабря в Куала-Лумпуре с участием президента России Владимира Путина, очередную презентацию самолета-амфибии Бе-200. Об этом на пресс-конференции "Иркута" в рамках выставки ЛИМА-2005 сообщил вице-президент корпорации Владимир Саутов.

В ходе официального визита Владимира Путина в Малайзию в 2003 году было подписано соглашение о создании в этой стране центра по продвижению Бе-200 в страны АТР. За прошедшие два года при содействии центра проведена серия презентаций Бе-200 для различных министерств и ведомств Малайзии. Завершено формирование технического лица этого самолета в соответствии с требованиями малайзийской стороны. Сейчас, по словам В.Сауто-

ва, переговоры с Малайзией по закупке Бе-200 находятся на продвинутой стадии.

Проведены также презентации Бе-200 во Вьетнаме и Индонезии. Как подчеркнул В.Саутов, "самолет Бе-200, в случае его базирования в Малайзии, может быть использован для проведения поисково-спасательных и пожарных операций не только в Малайзии, но на территории ряда соседних стран региона ЮВА". Кроме этих задач Бе-200 может также использоваться для целей патрулирования, мониторинга окружающей среды, пассажирских перевозок, а также проведения медико-эвакуационных мероприятий.

*источник: АРМС-ТАСС
07.12.05*

НА ВЫСТАВКЕ "LIMA-2005" РОССИЮ БУДУТ ПРЕДСТАВЛЯТЬ 30 ПРЕДПРИЯТИЙ

На восьмой Международной выставке авиакосмической и морской техники "ЛИМА-2005", которая открывается 6 декабря на малайзийском острове Лангкави, Россию будут представлять 30 предприятий. Российская экспозиция будет состоять из двух тематических разделов: авиационно-космического и морского.

"Среди натуральных образцов, выставляемых в рамках единой российской экспозиции, будет самолет Як-130 ОАО "ОКБ имени Яковлева", который демонстрируется на выставке впервые. Эта машина также примет участие и в демонстрационных полетах", - сказал собеседник агентства РИА Новости.

По его словам, для обеспечения координации и контроля деятельности российских организаций, участвующих в выставке, распоряжением директора ФСВТС сформирована российская делегация, которую возглавил заместитель директора службы Александр Фомин. Как сообщили в пресс-службе ФГУП Рособоронэкспорт, в небе над Лангкави свои высокие летные характеристики продемонстрирует учебно-боевой самолет Як-130. Машина может применяться как для обучения летного состава, так и для

решения ударных задач в условиях конфликтов ограниченной интенсивности.

Возможность использования этого самолета в составе перспективного разведывательно-ударного комплекса, включающего дистанционно пилотируемый летательный аппарат разведки и целеуказания, существенно повышает его коммерческие шансы, в том числе и в странах Юго-Восточной Азии, отметили в пресс-службе.

"В российской экспозиции также представлен экспортный ряд самолетов семейства "Су" поколений "4" и "4+", в том числе истребитель Су-27СКМ, многофункциональные истребители Су-0МК и Су-35, истребитель-бомбардировщик Су-32 и штурмовик Су-39", - рассказал собеседник агентства.

По его словам, посетителям будут предложены информационные материалы по модернизированным боевым самолетам семейства "МиГ" различных поколений, включая МиГ-21БИС, МиГ-23МЛД, МиГ-29М, МиГ-29М2, МиГ-29СМТ.

*источник: AVIA.RU
06.12.05*

ФГУП "ПО "УОМЗ" ПРИНИМАЕТ УЧАСТИЕ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ВЫСТАВКЕ LIMA-2005

На проходящей с 6 по 11 декабря Международной выставке техники военно-воздушных и военно-морских сил "LIMA-2005" УОМЗ представит действующий макет гиросtabilизированной оптико-электронной системы, а также макет подвешенного лазерного контейнера. Изделия предназначены для установки на самолеты и вертолеты. Планируется, что в ходе выставки будут продолжены переговоры с малайзийскими партнерами УОМЗ - фирмой "Mattra" при участии представителей ВВС Малайзии. Цель переговоров - определение этапов дальнейшего сотрудничества, а также подписание трехстороннего соглашения между ФГУП "ПО "УОМЗ", фирмой Mattra и ВВС Малайзии.

Кроме того, на LIMA-2005 представители Уральского оптико-механического завода обсудят тему принципиально нового этапа сотрудничества с малайзийскими партнерами по созданию в Малайзии сервисно-гарантийного обслуживания оптико-электрон-

ных изделий для самолетов МиГ-29 и Су-30МКМ. Стратегия развития УОМЗ, как самостоятельного субъекта военно-технического сотрудничества, предусматривает активную работу на малайзийском рынке. Это связано с тем, что парк ВВС Малайзии пополняется российскими истребителями и военно-транспортными вертолетами, в составе бортового оборудования которых есть уральские системы. Первый контракт - Генеральное соглашение о сотрудничестве ФГУП "ПО "УОМЗ" с фирмой "Mattra" было подписано в ходе выставки LIMA-2003. За двухлетний период между компаниями был заключен целый ряд контрактов на поставку запчастей и осуществление ремонта оптического оборудования.

*источник: компания "ФГУП "Уральский оптико-механический завод"
06.12.05*

ПОДПИСАНО ГЕНЕРАЛЬНОЕ СОГЛАШЕНИЕ О СТРАТЕГИЧЕСКОМ ПАРТНЕРСТВЕ МЕЖДУ АХК "СУХОГО" И ФГУП УОМЗ

Генеральное соглашение о стратегическом партнерстве в области разработки, производства и технического обслуживания оптико-электронных систем подписали накануне генеральный директор ОАО "ОКБ" Сухого" М. А. Погосян и генеральный директор ФГУП "ПО УОМЗ" С. В. Максин. Данный документ является итогом совещания, прошедшего на базе Уральского оптико-механического завода.

На сегодняшний день оптические системы Уральского оптико-механического завода присутствуют практически на всех самолетах марки "Су", включая перспективные разработки. Подписанное соглашение объединяет усилия предприятий в конкурентной борьбе на международном рынке.

Документ предусматривает согласование стратегических планов двух компаний, касающихся как модернизации эксплуатирующейся сегодня техники, так и создания перспективных образцов военного и гражданского назначения. Соглашение охватывает весь продуктовый ряд военных образцов техники, которые разрабатывает фирма Сухого.

Второе направление, по которому достигнута договоренность - это взаимодействие в области развития информационных технологий. Переход на безбумажные технологии проектирования требует перехода в единое информационное пространство. Представи-

тели АХК "Сухой" изучили опыт внедрения на УОМЗ корпоративной информационной системы. Генеральное соглашение предусматривает координацию инвестиций в развитие корпоративных IT-технологий.

Третье направление, по которому договорились стороны - взаимодействие на рынке гражданской авиационной техники. Руководителя ОАО "ОКБ Сухой" заинтересовал опыт УОМЗ в области диверсификации производства. На состоявшейся по итогам подписания соглашения пресс-конференции М. Погосян отметил, что этот опыт должен шире использоваться в совместных работах с "Сухим" по созданию гражданской авиационной техники. В частности, эти работы включают проекты "Сухого" по созданию семейства региональных самолетов, модернизации самолетов семейства Ту-204, Ил-96 (в первую очередь с точки зрения модернизации комплекса оборудования), а также перспективный проект создания семейства магистральных самолетов.

Таким образом, соглашение о перспективном партнерстве позволит Уральскому оптико-механическому заводу в разы увеличить объем контрактов с АХК "Сухого".

*источник: компания "ФГУП "Уральский оптико-механический завод"
06.12.05*

АХК "СУХОЙ" ПЛАНИРУЕТ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ СООБЩИТЬ РЕШЕНИЕ ПО ВОПРОСУ УЧАСТИЯ ФИРМЫ "АЛЕНИЯ" В ПРОЕКТЕ RRJ

Авиационная холдинговая компания "Сухой" планирует в ближайшее время сообщить о решениях, которые будут приняты в отношении участия итальянской фирмы "Аления" в проекте RRJ. Об этом накануне сообщил генеральный директор АХК "Сухой" Михаил Погосян, передает ИТАР-ТАСС.

"У нас уже много наработано с момента подписания на МАКС-2005 с компанией "Аления" соглашения о намерениях по ее вступлению в проект RRJ и приобретению доли акций "Гражданских самолетов "Сухого" ("ГСС"). Работа по принятию соответствующих решений ведется очень активно, и осталось недолго ждать,

когда мы о них сообщим", - заявил Погосян. По его словам, обсуждаются различные варианты участия "Аления" в проекте - от ее вступления в уставной капитал "ГСС" до создания специализированного СП по послепродажному обслуживанию самолетов RRJ. В результате планируется принять оптимальное решение, которое обеспечит максимальную пользу в реализации проекта и взаимовыгодную кооперацию двух сторон, отметил генеральный директор "Сухого".

*источник: AVIA.RU
09.11.05*

АВТОРСКИЙ КОЛЛЕКТИВ ФГУП ММП "САЛЮТ" НАГРАЖДЕН ЕЖЕГОДНОЙ НАЦИОНАЛЬНОЙ ПРЕМИЕЙ "ЗОЛОТАЯ ИДЕЯ"

15 декабря 2005 года в рамках Ежегодной Национальной премии "Золотая идея" по итогам 2004 года состоится торжественная церемония награждения авторского коллектива ФГУП ММП "Салют": Елисеев Ю.С., Поклад В.А., Гольдинский И.И., Самаркин А.Г., Потапов А.Ю. в номинации "За успехи в области производства экспортно-ориентированной продукции военного назначения".

Ежегодная национальная премия "Золотая идея" учреждена Комитетом Российской Федерации по военно-техническому сотрудничеству с иностранными государствами (ныне ФС ВТС России) приказом его председателя Михаила Дмитриева 15 марта 2001 года. Премия является персональной и присуждается в соответствии с решением организационного комитета за заслуги и достижения в области военно-технического сотрудничества Российской Федерации с иностранными государствами по итогам года, предшествующего году ее вручения.

Елисеев Ю.С. - генеральный директор ФГУП ММП "Салют", Поклад В.А. - главный инженер,

Гольдинский И.И. - генеральный конструктор, Самаркин А.Г. - директор по производству, Потапов А.Ю. - директор по авиационным программам.

ФГУП ММП "Салют" стал одним из первых предприятий в РФ, получившим в сентябре 2002 года лицензию на самостоятельную поставку за рубеж запасных частей и техобслуживание. Объем поставок запчастей за последние три года вырос на 15-20 %.

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

*источник: компания "ФГУП ММП "Салют"
15.12.05*

КОМПАНИЯ "ПРОГРЕССТЕХ" - УЧАСТНИК РЕЙТИНГА 2005 "TECHNOLOGY FAST 500"

В Лондоне прошла церемония награждения участников рейтинга наиболее быстроразвивающихся фирм Европы, Ближнего Востока и Африки в области высоких технологий, учредителем которого является Deloitte and Touche - одна из ведущих консалтинговых организаций мира аудиторских и консультационных услуг.

Первое место рейтинга Deloitte за 2005 год заняла норвежская телекоммуникационная компания Catch Communication ASA (рост выручки за 5 лет составил 77 683%), второе место занял немецкий провайдер услуг глобальной сети Internet TeraGage AG (рост выручки - 22 229%) и на третьем месте - польский оператор Pro Futuro SA (22 102%).

В этом году "Technology Fast 500" пополнили сразу три компании из России - одна из них РосБизнесКонсалтинг, занимающаяся разработкой ПО и системной интеграцией уже фигурировала в списках Deloitte ранее, сейчас она занимает 139 место с ростом выручки в 597%. А две другие попали в рейтинг впервые - Aplana Software, специализирующаяся на оффшор-

ном программировании - рост выручки на 1779% (43 место) и инженерно-сервисная компания "Прогрестех" с ростом выручки на 747% (108 место).

Компания "Прогрестех", входящая в холдинг "Группа компаний Прогрестех", работает в режиме аутсорсинга, выполняя проекты в области авиастроения для компании Boeing с 1998 года. В августе 2005 года "Прогрестех" подписал соглашение о сотрудничестве в области проектирования гражданских самолетов с компаниями Boeing и "Гражданские самолеты Сухого", позволяющее совместно и эффективно использовать имеющиеся у трех компаний инженерные ресурсы и инфраструктуру.

В настоящее время специалисты "Прогрестех" активно включились в создание и оформление электронных макетов и чертежей по узлам фюзеляжа и крыла, технических систем кондиционирования воздуха, гидравлических систем торможения и шасси, проводят прочностные расчеты для RRJ.

*источник: компания "НПО "Прогрестех"
07.12.05*

"ИРКУТ" ПЛАНИРУЕТ В ПЯТНИЦУ ОБЪЯВИТЬ О ЗАВЕРШЕНИИ СДЕЛКИ ПО ПРОДАЖЕ 10% АКЦИЙ КОНЦЕРНУ EADS

ОАО "Научно-производственная корпорация "Иркут" планирует в пятницу, 16 декабря, объявить о завершении сделки по продаже EADS 10% акций корпорации. Об этом говорится в сообщении компании.

EADS заплатит за 10% акций Иркутта около \$70 млн. Совет директоров "Иркутта" определил цену размещения дополнительных акций компании в пользу EADS и акционеров, имеющих преимущественное право выкупа, на уровне 19.13 руб. за одну бумагу.

"Иркут" выпустил 120824363 дополнительных акций номиналом 3 руб. По итогам допэмиссии уставный капитал "Иркутта" достигнет 3 млрд. руб. Всего в обращении будут находиться 999770891

обыкновенных акций компании номиналом 3 руб. каждая. Корпорация "Иркут" является вертикально интегрированным холдингом и занимается производством военной и гражданской авиатехники. В ее состав входят ЗАО "Иркут АвиаСТЭП", НПФ "ИРКУТ", ЗАО "БЕТА-ИР", ЗАО ОКБ "Русская авионика", ЗАО "ИТЕЛА", ЗАО "Техсервисавиа", ОАО "ТАНТК им. Г.М.Бериева" и ООО "Гидроавиасалон". Корпорация контролируется топ-менеджментом. Более 25% акций обращается на российских биржах ММВБ и РТС.

*источник: ИА "АК&М"
16.12.05*

EADS ПРИОБРЕЛ 10% АКЦИЙ "ИРКУТА"

ОАО "Научно-производственная корпорация "Иркут" и ООО "ЕАДС" (дочерняя структура Европейской авиастроительной корпорации, EADS) завершили сделку по приобретению EADS 10% акций российской корпорации, подписав в пятницу соответствующий договор купли-продажи, сообщил корреспондент "Интерфакса" с церемонии подписания. Сумма сделки составила \$65,3 млн.

Ранее сообщалось, что выкуп этого пакета акций был необходим EADS для вхождения в совет директоров "Иркута" представителя европейской корпорации. С этой целью "Иркут" провел допэмиссию объемом 120 млн. 824 тыс. акций (12,09% уставного капитала компании - ИФ). При этом 1% допэмиссии был выкуплен миноритарными акционерами корпорации.

По результатам сделки принято решение о включении в совет директоров "Иркута" генерального директора ООО "ЕАДС".

Соглашение о стратегическом партнерстве "Иркут" и EADS подписали в 2002 году. Через два года после этого "Иркут" и Airbus, дочерняя компания европейской корпорации, подписали контракт на производство ряда авиационных компонентов для самолета

того семейства A-320 на Иркутском авиационном заводе. В этом году было создано совместное предприятие "EADS Irkut Seaplane", которое занимается сертификацией и продвижением на международный рынок самолета-амфибии Бе-200.

Корпорация "Иркут" специализируется на выпуске истребителей Су-30 и Су-27, а также самолета-амфибии Бе-200. Компания объединяет ряд ведущих российских производителей и разработчиков авиационной техники, включая Иркутское авиационное производственное объединение, Таганрогский авиационный научно-технический комплекс им. Бериева и ОКБ им. Яковлева. Портфель заказов корпорации на сегодняшний день составляет \$3,9 млрд.

Менеджмент "Иркута" и аффилированные с ним структуры владеют контрольным пакетом акций корпорации.

EADS Group включает в себя авиастроительную корпорацию Airbus, крупнейшего мирового поставщика вертолетов Eurocopter, MBDA, специализирующуюся на разработке ракет, и ряд других активов. Выручка EADS в 2004 году составила 31,8 млрд. евро.

*источник: Интерфакс
16.12.05*

АЛЕКСЕЙ ФЕДОРОВ И ВЛАДИМИР КОВАЛЬКОВ СОКРАТИЛИ СВОИ ДОЛИ В КАПИТАЛЕ НПК "ИРКУТ"

Председатель совета директоров ОАО "Научно-производственная корпорация "Иркут" Алексей Федоров и генеральный директор Иркутского авиационного производственного объединения - филиала НПК "Иркут" - Владимир Ковальков сократили доли в капитале НПК. Доля А. Федорова сократилась с 0,00039% до 0,00035%, а доля В. Ковалькова - с 0,00052% до 0,00046%. Как пояснили в компании, это вызвано сделкой по продаже 10% акций НПК "

Иркут" концерну ЕАДС. У топ-менеджеров НПК "Иркут" изменилась доля в уставном капитале компании, но сохранилось прежнее количество акций.

Как сообщалось ранее, НПК "Иркут" и ЕАДС закрыли в 16 декабря сделку по приобретению ЕАДС 10% акций "Иркута" (97 млн. 813 тыс. 162 акции). Сумма сделки составляет 65,3 млн. долл.

*источник: АРМС-ТАСС
21.12.05*

ФСФР РЕШИЛА ЗАРЕГИСТРИРОВАТЬ ДОПВЫПУСК АКЦИЙ ОАО "ИЛЬЮШИН ФИНАНС КО."

Федеральная служба по финансовым рынкам приняла решение зарегистрировать дополнительный выпуск обыкновенных именных бездокументарных акций открытого акционерного общества "Ильюшин Финанс Ко." (г.Воронеж), размещаемых путем закрытой подписки.

Как сообщает пресс-служба ФСФР, согласно представленному в службу решению о дополнительном выпуске ценных бумаг, эмитентом размещается

127 тыс. бумаг номинальной стоимостью 55 тыс. 559 руб. Общий объем дополнительного выпуска (по номинальной стоимости) - 7 млрд. 061 млн. 073 тыс. руб. Дополнительному выпуску присвоен государственный регистрационный номер 1-02-60759-1-005D.

*источник: РосБизнесКонсалтинг
16.12.05*

КОНСОРЦИУМ РОССИЙСКИХ БАНКОВ ПРЕДОСТАВЛЯЕТ КУБИНСКОЙ AVIAIMPORT КРЕДИТ НА 94 МЛН. ДОЛЛ. НА ЗАКУПКУ ДВУХ ИЛ-96

Кубинская компания Aviaimport и синдикат российских банков, в который входят Росэксимбанк, Внешэкономбанк и Внешторгбанк, подписали сегодня синдицированный кредит на сумму 94 млн. долл. сроком на 10 лет.

Как говорится в материалах, кредит предоставляется для финансирования контракта по поставке двух самолетов Ил-96-300 кубинской авиакомпании Cubana. Самолеты будут поставляться российской лизинго-

вой компанией "Ильюшин-финанс". Контракт на поставку самолетов был подписан в середине июля 2004 г. В соответствии с договором стоимость самолетов составляет 110 млн долл, из которых 15 проц. кубинская сторона уже оплатила денежными средствами, а оставшиеся 85% финансируются за счет синдицированного кредита.

*источник: ПРАЙМ-ТАСС
16.12.05*

ОБМАНУТЫЕ АКЦИОНЕРЫ "УРАЛЬСКОГО ЗАВОДА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ" ТРЕБУЮТ ВЕРНУТЬ ИМ АКЦИИ

Обманутые акционеры "Уральского завода гражданской авиации" (УЗГА) намерены через суд добиться восстановления своих прав на принадлежащие им акции. Об этом сегодня на пресс-конференции в Екатеринбурге заявил Александр Фролов, основатель и председатель "Фонда обманутых акционеров УЗГА".

По его словам, совместно с юристами организации "Уральский правовой дом" обманутые акционеры УЗГА будут оспаривать законность проведения в 1999 году консолидации акций завода.

"Завод произвел так называемую консолидацию - объединение ста старых акций в одну. При этом тем, кто владел менее ста акциями, предлагалось либо докупить акции до необходимых ста штук, либо продать уже имеющиеся, - рассказал Александр Фролов, бывший работник и акционер УЗГА, - Конечно, желание было докупить акции, но разница, которую завод предложил между покупкой и продажей, была многим просто не по-карману. Основная масса акционеров имела по 10-20 акций завода".

По его словам, к каждому акционеру тогда пришли по два денежных перевода, один - за акции, второй - дивиденды.

"Мне хватило разума прочитать, за что я распишусь, но многие пенсионеры подписывали бумаги, не разбираясь", - добавил Александр Фролов. То есть, по его словам, выкуп акций у работников завода был произведен таким образом, что многие акционеры просто не знали и до сих пор не знают о том, что лишились своих акций, во-вторых, не получили никакого возмещения.

Евгений Витман, начальник отдела разрешения корпоративных споров общества "Уральский правовой дом", отметил, что анализ имеющихся документов свидетельствует о том, что проведенная в 1999 году консолидация акций УЗГА, в результате которой большинство миноритарных акционеров были лишены принадлежащих им акций, была проведена "с грубейшими нарушениями закона об акционерных обществах".

В частности, нарушения были допущены, во-первых, при извещении акционеров, во-вторых,

при выборе способа перечисления людям денежных средств за акции.

По словам юриста, сомнение вызывает и выкупная цена, которая была определена в 55 рублей за одну неконсолидированную акцию.

"На сегодняшний день цена одной неконсолидированной акции, которые уже не существуют, порядка 7 тыс рублей. Можно считать, что рыночная цена акций на тот момент (то есть, в 1999 г.) была в разы больше, нежели стоимость, назначенная заводом", - отметил Евгений Витман.

При этом он добавил, что на сегодняшний день основные акционеры завода - это генеральный директор, владеющий более чем 25% акций, а также г-н Анфимов и г-жа Игнатьева - более 10% и 8% акций соответственно.

По его словам, уже поданы жалобы в правоохранительные органы, а также в прокуратуру Свердловской области, и готовятся иски в суды, цель которых - добиться восстановления прав обманутых акционеров на принадлежащие им акции.

Примечательно, что создан "Фонд обманутых акционеров УЗГА" в ноябре этого года. Его основатель Александр Фролов не скрывает, что желание вернуть ценные бумаги завода возникло из-за скупки акций, которую с сентября ведут неизвестные структуры. На сегодняшний момент акции УЗГА скупаются у работников предприятия по цене 700 тыс рублей за одну штуку. Для сравнения, в сентябре цена за одну акцию составляла 80 тысяч рублей. "- Мы увидели реальную рыночную стоимость наших акций", - признался он.

Добавим, помощник коммерческого директора ОАО "Уральский завод гражданской авиации" Александр Плотников, комментируя заявления Фонда, заверил, что "консолидация проводилась в рамках действующего на тот момент законодательства. После подавались жалобы и проводились проверки, в том числе ФКЦБ (ФСФР). По результатам проверок нарушений выявлено не было, есть официальные документы, подтверждающие это".

*источник: сайт "Накануне.Ру"
05.12.05*

"УРАЛЬСКИЙ ЗАВОД ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ" НАЗВАЛ КОМПАНИЮ-ЗАХВАТЧИКА, КОТОРАЯ СКУПАЕТ АКЦИИ ЗАВОДА

Сегодня в Екатеринбурге на пресс-конференции помощник коммерческого директора ОАО "Уральский завод гражданской авиации" Александр Плотников назвал компанию, которая на протяжении последних нескольких месяцев ведёт скупку акций завода.

По его словам, за скупкой акций стоит ИК "Рус-регионбизнес", однако интересы каких коммерческих структур представляет эта инвестиционная компания, до сих пор неизвестно.

Александр Плотников сообщил, что за всё это время "Русрегионбизнес" было скуплено около 10

консолидированных акций завода. "Уральский завод гражданской авиации" официально заявляет, что, начиная с августа этого года, против завода развёрнута рейдерская атака с целью захвата предприятия незаконными способами.

На сегодняшний момент акции скупаются у работников предприятия по цене 700 тыс рублей за одну штуку. Для сравнения, в сентябре цена за одну акцию составляла 80 тысяч рублей", - заявил Александр Плотников.

*источник: сайт "Накануне.Ру"
05.12.05*

САМАРСКОМУ "АВИАКОРУ" ПРОСТЯТ ДОЛГИ

Правительство Самарской области приняло решение списать заводу "Авиакор" многомиллионный долг при том условии, что завод будет выпускать 7-8 самолетов в год.

Об этом Агентству национальных новостей сообщили в правительстве Самарской области.

АО "Авиакор" Авиацонный завод" задолжало областному бюджету более 70 млн. рублей налогов. Самарские власти предложили реструктуризировать задолженность, списав предприятию накопившиеся пени и штрафы, которые составляют 35 млн. рублей.

Оставшуюся часть невыплаченных налогов завод должен будет вернуть в казну в течение 4 лет.

По словам самарского губернатора Константина Титова, "банкротить предприятие в тот момент, когда оно начало немножко дышать, определился подъем, увеличились объемы работы, выручка - будет неправильно с государственной точки зрения". Если программа по производству самолетов будет выполнена, бюджет области получит в виде налогов значительно

больше, чем нынешний долг "Авиакора". Кроме того, расширение производства повлечет открытие дополнительных рабочих мест.

В 2006 году на "Авиакоре" запланировано собрать 5 самолетов Ан-140 и 2 - Ту-154. Заказчики на них уже есть. На заводе озвучили планы возможного сотрудничества с канадской компанией. Не исключено, что в Самаре появится сервисный центр, который будет обслуживать самолеты канадской компании Bombardier, эксплуатируемые в России. Эксперты из Канады уже побывали на предприятии и оценили его возможности. У завода есть диагностическое и ремонтное оборудование, сертифицированное под самолеты Ан-72 и Ан-74, которые по обслуживанию похожи на Ан-140 и Bombardier. В январе, как ожидается, на "Авиакор" придет еще одна делегация канадцев.

источник:

ИА "Агентство национальных новостей"

13.12.05

ОПК "ОБОРОНПРОМ" ВКЛАДЫВАЕТ 160 МЛН. ДОЛЛАРОВ В ПРОИЗВОДСТВО ВЕРТОЛЕТА КА-62 НА УУАЗ

Объединенная промышленная корпорация (ОПК) "Оборонпром" размещает основное производство вертолетов Ка-62 на Улан-Удэнском авиационном заводе (УУАЗ). Объем инвестиций в проект составит более 160 млн дол. Первую серийную машину планируется выпустить через три года. К 2010 г. на этом предприятии будет выпускаться не менее 30 Ка-62 в год, сообщил генеральный директор ОПК "Оборонпром" Денис Мантуров.

Выбор предприятия для сборки Ка-62 Мантуров объяснил тем, что именно УУАЗ в свое время первым планировал начать производство вертолетов этого типа.

По словам Мантурова, Ка-62, производимый в Бурятии, будет на 15% дешевле западных вертолетов

аналогичного класса, что гарантирует его конкурентоспособность на внешнем и внутренних рынках сбыта.

Ка-62 - первый вертолет АОТ "Камов", выполненный по одновинтовой (нормальной) схеме с рулевым винтом в кольце (типа "фенестрон"). Разработка вертолета началась в 1990 г. Специально для этой машины Рыбинским КБ моторостроения разработаны двигатели нового поколения РД-600. Базовым выбран транспортный вертолет, рассчитанный на перевозку груза массой до 2500 кг на внешней подвеске или 15-16 пассажиров в кабине.

источник: АРМС-ТАСС

16.12.05

ГЕНДИРЕКТОР ОАО "ОПК "ОБОРОНПРОМ" ДЕНИС МАНТУРОВ ПЕРЕИЗБРАН ПРЕДСЕДАТЕЛЕМ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ ОАО "МОСКОВСКИЙ ВЕРТОЛЕТНЫЙ ЗАВОД ИМ. МИЛЯ"

Генеральный директор ОАО "ОПК "Оборонпром" Денис Мантуров переизбран председателем совета директоров ОАО "Московский вертолетный завод им. Миля".

На состоявшемся 30 ноября внеочередном собрании акционеров ОАО "Московский вертолетный завод им. Миля" был избран новый совет директоров, в который вошли: генеральный директор ОАО "Улан-Удэнский авиационный завод" Леонид Белых, первый заместитель генерального директора ОАО "ОПК "Оборонпром" - руководитель дирекции вертолетных программ Виктор Григорьев, генеральный директор ОАО "Казанский вертолетный завод" Александр Лаврентьев, первый заместитель генерального директора "Оборонпрома" Дмитрий Леликов, заместитель генерального директора ОАО "Московский вертолетный завод им. Миля" Владимир Макарейкин, генеральный директор ОАО "ОПК "Оборонпром" Денис Мантуров, руководитель департамента

экспорта специмущества и услуг ВВС ФГУП "Рособоронэкспорт", заместитель генерального директора ОАО "Роствертол" Александр Михеев, генеральный конструктор ОАО "Московский вертолетный завод им. Миля" Алексей Самусенко, генеральный директор ОАО "Роствертол" Борис Слюсарь, генеральный директор ОАО "Московский вертолетный завод им. Миля" Андрей Шибитов.

ОАО "ОПК "Оборонпром" было создано указом президента РФ от 29 ноября 2004 г. В состав компании входят Московский вертолетный завод, Улан-Удэнский авиационный завод, Казанский вертолетный завод, ОАО "Роствертол", машиностроительный завод "Вперед", Ступинское машиностроительное производственное предприятие и ряд других предприятий.

источник: АРМС-ТАСС

01.12.05

ВНЕОЧЕРЕДНОЕ СОБРАНИЕ АКЦИОНЕРОВ ОАО "ВОРОНЕЖСКОЕ АКЦИОНЕРНОЕ САМОЛЕТОСТРОИТЕЛЬНОЕ ОБЩЕСТВО" ИЗБРАЛО СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ

Внеочередное собрание акционеров ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО) сегодня избрало новый состав совета директоров. В повестке дня стояло три вопроса: о досрочном прекращении полномочий всех членов совета директоров ОАО "ВАСО", избранных на общем годовом собрании акционеров 09.06.2005 г.; избрание нового состава совета директоров и внесение изменений в устав общества. Акционеры приняли единогласное решение о досрочном прекращении полномочий всех членов совета директоров ОАО "ВАСО". На собрании был избран новый состав совета директоров в количестве также 13 человек, в который вошли: зам-председателя совета директоров ОАО "НПК "Иркут" Валерий Безверхний, директор программ НП "ОАК" Сергей Вельможкин, главный бухгалтер ОАО "ВАСО" Борис Гаврилов, замгендиректора, начальник правового управления ОАО "Ильюшин Финанс Ко" Дарья Доренвендт, замглавы администрации Воронежской области Вячеслав Клейменов, исполнительный директор ОАО "Ильюшин Финанс Ко" Николай Кузнецов,

гендиректор ОАО "АК им. Ильюшина" Виктор Ливанов, вице-президент НП "ОАК" Василий Прутковский, замначальника управления Роспрома Вячеслав Рыбаков, директор бюджетных программ НП "ОАК" Ольга Федонюк, директор по работе с предприятиями НП "ОАК" Андрей Черкашин, и.о.гендиректора ОАО "ВАСО" Михаил Шушпанов и первый замгендиректора ОАО "АК им. Ильюшина" Юрий Юдин.

Собрание приняло изменения в устав, касающиеся изменения формы оповещения акционеров.

По состоянию на 31.12.2004 г. уставной капитал ОАО "ВАСО" составлял 190 025 920 руб. Наиболее крупными держателями акций "ВАСО" являлись ЗАО "Депозитарно-клиринговая компания" (номинальный держатель) - 40,16% акций и ОАО "Межгосударственная авиастроительная компания "Ильюшин" - 30 проц. В целом, 56,25% акций завода находится в доверительном управлении лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко".

источник: "ПРАЙМ-ТАСС"
23.12.05

СМЕНА РУКОВОДСТВА ЦЕНТРА ИМЕНИ ХРУНИЧЕВА ДОШЛА ДО "ПРОТОНА"

Как сообщил "Ъ" управляющий директор ОАО "Протон-ПМ" Игорь Арбузов, основной акционер предприятия - ФГУП "Государственный космический научно-производственный центр имени Хруничева" (ГКНПЦ им. Хруничева, владеет 59% "Протона". - "Ъ") потребовал провести внеочередное собрание акционеров и переизбрать совет директоров. Г-н Арбузов связал эти намерения ГКНПЦ им. Хруничева со сменой его руководства. 25 ноября, по распоряжению президента РФ, генеральный директор центра Александр Медведев был снят с этой должности, а новым руководителем ФГУП был назначен сотрудник федерального космического агентства Владимир Несте-

ров. "У нового руководства ГКНПЦ им. Хруничева свои взгляды, поэтому они производят эти изменения на "Протоне", - считает Игорь Арбузов. По сведениям источника "Ъ" на "Протоне", основной состав совета директоров вряд ли изменится, а вот председатель, скорее всего, будет другой (сейчас эту должность занимает замдиректора ГКНПЦ Александр Кузнецов. - "Ъ"). "Никаких версий на этот счет пока не звучало", - отметил г-н Арбузов. Собрание акционеров, на котором переизберут совет директоров "Протона", состоится 8 февраля 2006 года.

источник: газета "Коммерсантъ-Пермь"
09.12.05

НА УЛЬЯНОВСКОМ ЗАО "АВИАСТАР -СП" ПОДВЕДЕНЫ ИТОГИ РАБОТЫ В НОЯБРЕ 2005 ГОД

На расширенном заседании с участием руководителей всех подразделений ЗАО "Авиастар-СП" подведены итоги работы завода в ноябре 2005 года.

С докладом выступил директор по производству Ирек Аминов. План по товарным объемам выполнен, значительно улучшены показатели закрытия суточных графиков, показатель выполнения норм составил 168,4 процента, увеличилась выработка на одного рабочего-сдельщика.

Заработная плата по сравнению с октябрём повысилась в среднем на 203 руб. в целом по заводу и на 412 руб. - у рабочих основного производства.

Первоочередной задачей декабря являются летные испытания и передача эксплуатанту - авиакомпания "Владивосток Авиа" очередного, четвертого в этом году, самолета Ту-204-300.

источник: компания "ЗАО "Авиастар-СП"
12.12.05

"САТУРН" ПРИСЛАЛ НА "ИНКАР" ТОП-МЕНЕДЖЕРА

Вчера ОАО "Инкар" (Пермское агрегатное объединение) сообщило о введении с начала декабря новой должности в топ-менеджменте - исполнительного директора. Им назначен Александр Трешкин, уроженец Рыбинска (Ярославская область). Ранее г-н Трешкин занимал должность первого замначальника производства рыбинского НПО "Сатурн". Напомним, что в 2005 году рыбинский производитель двигателей увеличил свою долю в "Инкаре" до контрольного пакета (за счет активов топ-менеджмента). В "Инкаре"

пояснили, что основной задачей г-на Трешкина является создание системы действенных связей между пермским предприятием и НПО "Сатурн". Первым шагом такой интеграции станет создание на базе "Инкара" инженерного центра. Также в компании отметили, что общее руководство пермским АО по-прежнему возглавляет гендиректор Юрий Антонов.

источник: газета "Коммерсантъ-Пермь"
06.12.05

АВИАСТРОИТЕЛИ НЕСУТ ПОТЕРИ

Совет директоров ВАСО покинули топ-менеджеры Национального резервного банка.

Вчера акционеры ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО) переизбрали совет директоров (СД). Изменения связаны с выходом из состава СД представителей Национального резервного банка (НРБ) депутата Госдумы Александра Лебедева и прекращением договора о доверительном управлении лизинговой компанией "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК) контрольным пакетом акций ВАСО.

На вчерашнем внеочередном собрании акционеры ВАСО рассмотрели вопросы, связанные с досрочным прекращением полномочий совета директоров и выборами нового состава правления. Количественный состав СД остался прежним - 13 человек. В него вошли зампред совета директоров ОАО "НПК "Иркут" Валерий Безверхний, четыре представителя "Объединенной авиастроительной корпорации" (-ОАК) - вице-президент Василий Прутковский, директор программ Сергей Вельможкин, директор бюджетных программ Ольга Федонюк и директор по работе с предприятиями Андрей Черкашин, два представителя ИФК - начальник правового управления Дарья Доренвендт и исполнительный директор Николай Кузнецов, два топ-менеджера ОАО "Авиационный комплекс (АК) им. Ильюшина" - гендиректор Виктор Ливанов и его первый заместитель Юрий Юдин, два представителя ВАСО - главный бухгалтер Борис Гаврилов и и.о. гендиректора Михаил Шушпанов, а также воронежский вице-губернатор Вячеслав Клейменов и замначальника управления Федерального агентства по промышленности (Роспром) Вячеслав Рыбаков. На кресло в совете директоров претендовали, кроме того, по два топ-менеджера от ОАК, ИФК и "АК им. Ильюшина".

Основными акционерами ВАСО являются ОАО "Межгосударственная авиастроительная компания "Ильюшин"" (30% акций) и ОАО "АК им. С.В.Ильюшина" (26,25%). В 2002 году контрольный пакет

акций ВАСО был передан в доверительное управление ИФК. НРБ и аффилированная с ним Национальная резервная корпорация контролируют 45% акций ИФК (остальные в госсобственности).

Как пояснил на вчерашнем собрании и.о.гендиректора ВАСО Михаил Шушпанов, СД общества стал недееспособным после прекращения действия соглашения доверительного управления ИФК контрольным пакетом ВАСО (56% акций). В результате из совета директоров вышли четыре представителя НРБ. По словам господина Шушпанова, председатель СД будет избран на заседании правления в конце января. После того как совет директоров окончательно сформируется, будет утвержден гендиректор.

О прекращении доверительного управления ИФК контрольным пакетом воронежского авиазавода МАК "Ильюшин" и "АК им.Ильюшина" объявили в конце сентября.

Официальной причиной досрочного прекращения соглашения (срок доверительного управления истек 25 декабря) стороны назвали полное выполнение его условий по контролю за целевым использованием средств на строительство авиалайнеров, оптимизации затрат, финансовой реструктуризации и повышению эффективности управления финансовыми потоками на ВАСО.

По неофициальной версии, действия ИФК были связаны с разносом, который премьер Михаил Фрадков устроил российскому авиапрому на одном из сентябрьских заседаний правительства. Премьер-министр поручил разобраться в деталях передачи акций воронежского завода в управление ИФК.

Тогда же самолетостроители слышали угрозу увольнения ряда топ-менеджеров. Уже 30 сентября по собственному желанию в отставку ушел гендиректор ВАСО Вячеслав Саликов.

*источник: газета "Коммерсантъ-Воронеж"
25.12.05*

ВЫСОКИЙ ПОЛЕТ "СОКОЛА"

Объем продукции Нижегородского авиастроительного завода "Сокол" в 2005 г. увеличится, по предварительным данным, почти на 13%, сообщил гендиректор предприятия Михаил Шибаев. "К 2010 г. валовую продукцию предприятия мы удвоим за счет выполнения уже заключенных контрактов", - сказал М. Шибаев.

Основными производственными программами завода "Сокол" являются выпуск и модернизация истребителей МиГ-29УБ/УБТ, модернизация истребителей МиГ-31, выпуск установочной партии Як-130, легких самолетов М-101Т, поставка комплектующих для зарубежных самолетов SM-260.

В рамках гособоронзаказа "Сокол" в 2006 г. продолжит работы по модернизации уникального по своим боевым и техническим характеристикам истребителя МиГ-31, который не имеет аналогов за

рубежом. Его максимальная скорость - около 3000 км/ч. МиГ-31БМ оснащен модернизированной радиолокационной системой "Заслон-АМ" и новым оружием.

В кабине установлены новые индикаторы для летчика и оператора, дальность обнаружения воздушной цели за счет новых процессоров обработки сигналов увеличивается на 40 - 60%.

Модернизированная РЛС сможет обнаруживать на расстоянии около 300 км до 24 воздушных целей и атаковать одновременно до 8 из них. По некоторым данным, МиГ-31БМ получит возможность перехвата целей, летящих со скоростью до М=6.

*источник: газета "Красная звезда"
12.12.05*

"ПОЛЕТУ" РЕКОМЕНДОВАЛИ НАБРАТЬ ВЫСОТУ

Вчера в Омске руководитель Федерального космического агентства (ФКА) "Роскосмос" Анатолий Перминов полностью одобрил план реструктуризации ПО "Полет".

Предполагается, что основным производством аэрокосмического объединения должна стать космическая тематика, а продукция гражданского назначения составит не более 30-35% от общего объема. Теперь, по словам федерального чиновника, ФКА ожидает от "Полета" "инициативу снизу". Воспользовавшись моментом, омичи заявили о необходимости запустить в производство не один, а как минимум пять ракетносителей "Космос-3М".

Как сообщил пресс-секретарь "Роскосмоса" Вячеслав Давиденко, руководитель ФКА Анатолий Перминов во время визита в Омск заявил, что "ПО "Полет" имеет хорошие перспективы". "Основным производством аэрокосмического объединения должна стать космическая тематика. Поставлена также задача, чтобы до 30-35% от общего объема производства занимала продукция гражданского назначения, что позволит снять проблему оборотных средств и решить вопросы оперативного управления. Окончательно согласован план реструктуризации и финансового оздоровления предприятия, предложенный руководством завода", - рассказал Вячеслав Давиденко.

Вчера глава "Роскосмоса" и омский губернатор Леонид Полежаев подписали протокол о намерениях по плану реструктуризации предприятия. "В дальнейшем "Роскосмос" ждет от ПО "Полет" инициативы снизу", - заявил руководитель ФКА Анатолий Перминов.

ФГУП ПО "Полет" принимало участие более чем в 40 программах международного сотрудничества, самыми крупными из которых являются "Интеркосмос", "Коспас-Сарсат". Предприятие осуществляло производство и запуски космических аппаратов в интересах Индии, Франции, Швеции, США, Мексики, Германии, Италии, Великобритании и Китая, участвовало в программах "Марс", "Венера", "Луна". Основным направлением деятельности омского аэрокосмического объединения начиная с 1968 года стало производство и подготовка к запускам ракетносителей "Космос-3М" и низкоорбитальных спутников массой до 200 кг.

Как сообщил министр промышленной политики, транспорта и связи Омской области Александр Луппов накануне визита в Омск руководителя ФКА, план реформирования ФГУП "Полет" предполагает создание на базе объединения двух государственных предприятий: одно будет выпускать продукцию гражданского назначения, другое - специализироваться на аэрокосмическом производстве.

"Позиция "Роскосмоса" очевидна. После неудачного пуска "Рокота" (ракетноситель легкого класса, производимый подмосковным объединением имени М. Хруничева. - "Ъ") в сентябре этого года всем стало ясно, что ракетносители малого класса, такие, как "Космос-3М", имеют перспективу", - сказал Александр Луппов.

По его словам, руководством ФГУП "Полет" уже заключены рамочные соглашения о поставках комплектующих частей для возобновления производства в Омске "Космоса-3М". Напомним, "Роскосмос" уже выделил 300 млн руб. на выпуск в 2006 году одной ракеты "Космос-3М".

Как рассказал один из участников совещания, которое проводил глава ФКА на ПО "Полет", пожелавший остаться неназванным, омские промышленники убедили руководство "Роскосмоса" в нецелесообразности производства всего одного ракетносителя.

"Речь должна идти как минимум о пяти-десяти ракетах. Но встал вопрос о финансировании проекта. Анатолий Перминов сказал, что только за счет госбюджета эту задачу не решить, поэтому сейчас нужно особое внимание уделить поиску заказчиков на мировом рынке космических услуг", - сообщил источник.

Однако эту задачу решить можно, уверены на предприятии. Оптимизм полетовцев в первую очередь связан с успешным развитием сотрудничества с немецкой фирмой OHB-System AG, которая в настоящий момент стала партнером предприятия на европейском рынке.

*источник: газета "Коммерсантъ-Омск"
05.12.05*

ПРЕЗИДЕНТ ОАО "ГИДРОМАШ" ВЛАДИМИР ЛУЗЯНИН ЗА БОЛЬШОЙ ЛИЧНЫЙ ВКЛАД В РАЗВИТИЕ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ АВИАЦИИ НАГРАЖДЕН ПОЧЕТНОЙ ГРАМОТОЙ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ

Президент ОАО "Гидромаш" Владимир Лузянин за большой личный вклад в развитие отечественной авиации и многолетний добросовестный труд награжден почетной грамотой Правительства РФ. Об этом Нижегородскому телеграфному агентству сообщили в аппарате главного федерального инспектора по Нижегородской области Владимира Зорина.

Главный федеральный инспектор по Нижегородской области Владимир Зорин поздравил президента

ОАО "Гидромаш" Владимира Лузянина в связи с награждением его Почетной грамотой Правительства РФ и пожелал плодотворного труда на благо нашей Родины, мира и благополучия.

*источник:
ИА "Нижегородское телеграфное агентство"
20.12.05*

МОСКВА НЕ ОТДАСТ "САЛЮТ"

Есть на востоке Москвы одно, на первый взгляд, неприметное предприятие. Многие жители района Соколиная Гора до сих пор думают, что этот завод производит шампанское. Но, несмотря на праздничное название, продукция завода - серьезнее не придумаешь. На ФГУП ММПП "Салют" производят двигатели для военных самолетов.

93 года с успехом работает первый в России завод, благодаря которому в воздух поднимаются почти все отечественные вертолеты, истребители и даже ракеты. И вдруг оказалось, что ему не место на проспекте Буденного.

Правда, так считают не все, а только генеральный директор рыбинского НПО "Сатурн" Юрий Ласточкин. В редакцию "ВМ" попало его письмо к премьер-министру России Михаилу Фрадкову. Как следует из послания, "основную часть производств "Салюта" надо бы перевести в город Рыбинск, китайские контракты передать уфимскому заводу УМПО, а 56 гектаров столичной земли ввести в хозяйственный оборот. Юрий Ласточкин уверен, что после таких преобразований в России появится национальная корпорация, способная на равных конкурировать с мировыми лидерами двигателестроения.

Но то ли не знает, то ли сознательно забыл рыбинский промышленник, что ФГУП "Салют" сегодня трудится над созданием двигателя уже пятого поколения, а в следующем году запускает в серийное производство модернизированный двигатель АЛ-31ФМ1.

Новым авиачудом уже заинтересовались как ВВС России, от которых "Салют" надеется получить заказ в

следующем году, так и потенциальные зарубежные заказчики, эксплуатирующие самолеты типа Су-27 и Су-30. Ведь наши "Сушки" и "МиГи" сегодня эксплуатируются в десятках зарубежных стран, и все эти государства периодически закупают у нас модернизированные двигатели. О какой конкуренции может идти речь, когда такие двигатели не производит больше никто в мире? Да и про то, что завод сегодня обеспечивает рабочими местами более 12 тысяч москвичей, господин Ласточкин как-то не подумал.

Между тем "Салют" - предприятие с устоявшимся коллективом. С каждым годом стабильно растет зарплата рабочих, сегодня средний оклад составляет 16 тысяч рублей. Завод имеет свой стадион, базы отдыха, дом культуры, детские лагеря в Подмосковье и Анапе и даже фабрику-столовую.

На необоснованные претензии рыбинского предпринимателя столичные власти среагировали молниеносно. Завод посетил руководитель Департамента науки и промышленной политики Евгений Пантелеев. А депутаты Мосгордумы на первом же заседании приняли решение поддержать ответное письмо коллектива "Салюта" к Фрадкову.

По мнению народных избранников, в Москве действительно очень дорогая рабочая сила и дорогая земля, что, с одной стороны, оправдывает перенос промышленных производств. Но вывод "Салюта" в Рыбинск совершенно необоснован, так как это - одно из самых успешных предприятий отрасли.

источник: газета "Вечерняя Москва"
25.12.05

"САЛЮТ" КИТАЮ

Московское машиностроительное производственное предприятие (ММПП) "Салют" поставит в Китай 150 авиадвигателей АЛ-31Ф на сумму более \$550 млн, предназначенных для самолетов "Су". Этот контракт поможет "Салюту" в его конкуренции с другим российским двигателестроителем - НПО "Сатурн". Контракт на поставку в Китай авиационных двигателей АЛ31Ф производства ММПП "Салют" был подписан на прошлой неделе. Сто пятьдесят двигателей на сумму более \$550 млн предназначены для находящихся на вооружении ВВС Китая истребителей Су27СК и Су-30МКК.

Гендиректор ММПП "Салют" Юрий Елисеев и другие представители завода официально сделку комментировать отказались, сославшись на межправительственное российско-китайское соглашение, в соответствии с которым стороны воздерживаются от каких-либо комментариев в области двустороннего военно-технического сотрудничества.

Компетентный источник "Бизнеса" в ВПК считает, что в течение шести лет объем закупок Китаем авиадвигателей АЛ-31Ф может достичь \$1,5 млрд. "Самолеты Су-27СК собирались в Китае по лицензии, - сообщил источник. - Всего было собрано 105 самолетов. Опцион еще на 95 самолетов китайцы не подтвердили, и даже если подтвердят, то окажется нестыковка с объявленной цифрой в 150 двигателей. Значит, частично будут меняться уже установленные

двигатели". Что касается самолета Су30МКК, то 76 машин было поставлено из России в Китай по контракту с ВВС и еще 24 - по соглашению с ВМС.

Ранее, в июле, "Рособоронэкспорт" продал в Китай 100 двигателей АЛ-31ФН (модификация АЛ-31Ф) производства ММПП "Салют" на сумму более \$100 млн. Столь резко возросшая активность "Салюта" позволяет говорить о закреплении московского предприятия в списке лидеров. "До весны этого года создавалось впечатление, что "Салют" снизил коммерческую динамику, - говорит заместитель директора Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко. - Однако подписание двух контрактов общей стоимостью \$800 млн на поставку 250 двигателей АЛ-31Ф и АЛ31ФН полностью восстанавливает позиции предприятия как важнейшего игрока в двигателестроительной отрасли, а также обеспечивает будущее завода на два-три года вперед. Похоже, что в двигателестроении складывается двухполюсная структура: один из центров консолидации складывается на основе альянса НПО "Сатурн" с Уфимским моторостроительным производственным объединением, а второй - на основе союза между ММПП "Салют" и Омским моторостроительным производственным объединением имени Баранова".

источник: газета "Бизнес"
16.12.05

ММП "САЛЮТ" ПЛАНИРУЕТ В 2006 ГОДУ НАЧАТЬ СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО МОДЕРНИЗИРОВАННОГО ДВИГАТЕЛЯ АЛ-31ФМ1

ММП "Салют" планирует в 2006 г. начать серийное производство модернизированного двигателя АЛ-31ФМ1. Об этом сообщил журналистам генеральный директор предприятия Юрий Елисеев. По его словам, к настоящему времени успешно завершился первый этап государственных летных испытаний этого двигателя на самолете Су-27.

"Мы полагаем в январе выполнить программу государственных испытаний. Из 10 полетов в рамках этой программы осталось осуществить 4 самых простых. Вслед за этим мы приступим к серийному производству двигателей АЛ-31ФМ1 с увеличенной на 1 тонну (с 12,5 т до 13,5 т) тягой по отношению к серийному образцу. Межремонтный ресурс модернизированного двигателя составит 750 вместо 500 часов. В последующем этот показатель планируется увеличить до 1000 часов". Как сообщил Юрий Елисеев, ММП "Салют" - единственное предприятие, которое занимается модернизацией АЛ-31Ф. Поэтому в ближайшие три года оно рассчитывает на большой объем заказов по этой тематике. Модернизированным двигателем заинтересовались как ВВС России, от которых "Салют"

надеется получить заказ в следующем году, так и потенциальные зарубежные заказчики, эксплуатирующие самолеты типа Су-27 и Су-30. Особый интерес, по мнению Ю.Елисеева, модернизированный двигатель АЛ-31ФМ1 представляет для российских морских летчиков в части ремоторизации Су-33.

По словам Ю.Елисеева, в январе 2006 года "Салют" планирует начать стендовые испытания модернизированного двигателя АЛ-31ФМ2 с тягой 14 т, а в конце года - АЛ-31ФМ3. Все три модификации двигателя АЛ-31Ф разрабатываются в рамках программы поэтапного создания двигателя пятого поколения, осуществляемой "Салютом". Как считает Юрий Елисеев, на сегодняшний день в России не создан полный научно-технологический задел для создания двигателя нового поколения. Поэтому целесообразным с точки зрения сбережения затрат, по его мнению, является поэтапная отработка новых технологий на эксплуатируемых двигателях с их последующим внедрением для совершенствования удельных характеристик.

*источник: АРМС-ТАСС
22.12.05*

ПЕРВЫМ ДЕЛОМ САМОЛЕТНЫЕ МОТОРЫ

Победившая на выборах в Мосгордуму "Единая Россия" переизбрала вчера на первом заседании спикера Владимира Платонова. Затем депутаты приняли четыре обращения.

Два из них обращены к Госдуме - в поддержку поправок в закон о НКО и с осуждением поправок в закон о рекламе. Два - к исполнительной власти. В первом из них, как говорит депутат от ЕР Людмила Стебенкова, правительство просит разобраться с самоуправством арбитражного управляющего ОАО "Москвич", распродающего дорогостоящее оборудование по цене металлолома. Во втором, по словам депутата Татьяны Портновой, просят премьера Михаила Фрадкова не допустить вывода из Москвы в Рыбинск завода авиационных двигателей "Салют".

Депутатов встревожила инициатива гендиректора НПО "Сатурн" Юрия Ласточкина, также изложенная в письме к премьеру. Как следует из письма, имеющегося в распоряжении "Ведомостей", в целях создания единой конкурентоспособной авиадвигателестроительной компании основную часть производств "Салюта" следует перевести в Рыбинск, китайские кон-

тракты передать уфимскому заводу УМПО, а 56 га земли ввести в хозяйственный оборот. Руководитель пресс-службы "Салюта" Любовь Калинина сказала, что переписка главы оборонного предприятия и премьер-министра не должна публиковаться и спекуляции на эту тему не способствуют реструктуризации отрасли.

По словам Портновой, "Салют" обратился по этому поводу еще к прежнему составу Мосгордумы и уже новоизбранные депутаты поддержали это обращение, поскольку вывод "Салюта" приведет к потере 12 000 рабочих мест. По словам аналитика ОФГ Елены Сахновой, "в Москве действительно очень дорогая рабочая сила и дорогая земля, что, с одной стороны, оправдывает перенос промышленных производств". Но перенос производства "Салюта" в Рыбинск вызывает сомнения - это одно из самых успешных предприятий в отрасли, говорит эксперт, и "я никогда не слышала, что он собирается сливаться с "Сатурном".

*источник: газета "Ведомости"
22.12.05.*

ДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЕ ДОЛЖНО СУЩЕСТВОВАТЬ ОТДЕЛЬНО ОТ ОАК КАК САМОСТОЯТЕЛЬНАЯ ОТРАСЛЬ

Двигателестроение должно существовать отдельно от ОАК как самостоятельная отрасль, считает генеральный директор ММП "Салют" Юрий Елисеев, передает АРМС-ТАСС.

"Не логично было бы иметь внутри самолетостроительной корпорации двигателестроительную компанию. Самолетчики должны иметь возможность выбирать двигатель из нескольких вариантов. Это подтверждается всей мировой практикой: ни у "Боинга", ни у Эрбаса" нет собственных двигателестроительных

подразделений, - отметил глава "Салюта". - Эти гиганты мирового самолетостроения выбирают из того, что им предлагается двигателями".

Кроме того, считает Юрий Елисеев, объединение всех российских двигателестроительных компаний "под одной крышей" в рамках ОАК означало бы прекращение конкуренции. "Между тем, подчеркнул он, - конкуренция - двигатель прогресса".

*источник: ИА "Российская авиация"
26.12.05*

МОСГОРДУМА ПРОТЕСТУЕТ ПРОТИВ ПЕРЕВОДА МОЩНОСТЕЙ ФГУП "ММПП" - "САЛЮТ" В РЫБИНСК

21 декабря Московская городская Дума приняла обращение к председателю правительства Российской Федерации Михаилу Фрадкову о плане реформирования ФГУП "Московское машиностроительное производственное предприятие "Салют".

Как сообщили корреспонденту ИА REGNUM в пресс-центре МГД, депутаты обратились к премьер-министру в связи с намерением Министерства промышленности и энергетики Российской Федерации решить вопрос об объединении в единую национальную компанию ОАО "НПО "Сатурн" (город Рыбинск), ФГУП "ММПП "Салют" (город Москва) и ОАО "Уфимское моторостроительное объединение" (город Уфа). Инициатором объединения выступает генеральный директор ОАО "НПО "Сатурн" Ю. Ласточкин, который, по имеющимся у депутатов Мосгордумы сведениям, предполагает преобразовать ФГУП "ММПП "Салют" в открытое акционерное общество, перевести его производственные мощности в город Рыбинск Ярославской области, а высвободившиеся в результате этого земли (57 га) продать под коммерческую застройку, отмечается в обращении.

ФГУП "ММПП "Салют" - старейшее предприятие авиационной промышленности, находящееся на территории города Москвы, которое в настоящее время успешно работает, являясь фактически предприятием мирового уровня, подчеркивают авторы обращения. На его производственных площадях в городе Москве работает около 12 тыс. высококвалифицированных рабочих и специалистов. "Вызывает сомнение, что реорганизация ФГУП "ММПП "Салют" в открытое акционерное общество и одновременный перевод этого сложнейшего высокотехнологичного производства, которое обслуживают квалифицированные работники, из Москвы приведет к созданию компании, способной на равных конкурировать с мировыми лидерами авиамоторостроения, - констатируют депутаты столичного парламента. По мнению авторов обращения, перевод ФГУП "ММПП "Салют" в город

Рыбинск, где нет высококвалифицированных кадров, приведет к срыву экспортных поставок и поставок по государственному заказу, мероприятий по внедрению в производство двигателей нового, пятого, поколения. Кроме того, отмечают депутаты, произойдет свертывание выпуска технически сложных товаров народного потребления. Не удастся избежать и нежелательных социальных последствий: без работы останутся тысячи москвичей, что приведет к социальной напряженности в Восточном административном округе Москвы, который является наиболее промышленно насыщенным. Уменьшатся налоговые поступления в городской бюджет, внебюджетные фонды, будут снижены денежные отчисления на содержание социальной сферы - детских лагерей, домов отдыха, домов культуры, санаториев и других объектов. Прекратится подготовка и переподготовка кадров на базе филиала вечернего факультета МГТУ им. К.Э. Циолковского, финансирование которого осуществляет ФГУП "ММПП "Салют". Возможны, по мнению депутатов, и юридические сложности: намерение продать землю, занимаемую этим предприятием, под коммерческую застройку повлечет за собой долгие судебные тяжбы, в которые окажутся втянутыми федеральные и городские органы государственной власти.

"Учитывая эти и другие негативные последствия, Московская городская Дума считает ошибочным предложение о переводе из города Москвы ФГУП "ММПП "Салют" и просит учесть это мнение при принятии решений по данному вопросу, - отмечается в обращении. Вместе с тем, депутаты МГД поддержали предложение мэра Москвы Юрия Лужкова о включении ОАО "Люлька-Сатурн" в интегрированную структуру ФНПЦ ФГУП "ММПП "Салют" в целях реализации научно-технических заделов для авиационного двигателя нового поколения.

*источник: ИА REGNUM
23.12.05*

ММПП "САЛЮТ" ПЛАНИРУЕТ В 2006 ГОДУ УВЕЛИЧИТЬ ОБЪЕМ ПРОИЗВОДСТВА ПРОДУКЦИИ ДО 17 МЛРД РУБЛЕЙ

Московское машиностроительное производственное предприятие (ММПП) "Салют" рассчитывает в 2006 году почти в два раза увеличить объем производства продукции по сравнению с 2005 годом. Об этом в ходе пресс-тура, организованного накануне на предприятии, сообщил журналистам его руководитель Юрий Елисеев. По его словам, объем производимой предприятием продукции в 2005 году, согласно предварительным данным, составит 8,8 млрд руб. В 2006 году планируется увеличить этот показатель почти до 17 млрд руб. Объемы реализации продукции составляют 11,3 и 17,3 млрд руб соответственно, передает ИТАР-ТАСС.

Самым успешным для ММПП "Салют" был 1991 год - 19,5 млрд руб., а самым неблагоприятным 1995 год - 1,2 млрд руб. Средняя заработная плата на предприятии вырастет с 15 тыс. руб. в 2005 г. до 16 тыс. в 2006 г., численность работающих непосредственно на ММПП "Салют" - с 13100 до 13 500 человек, а числен-

ность с учетом кооперации - с 22250 до 23000 человек.

Как сообщил Юрий Елисеев, в 2005 г. впервые с 1991 г. начался рост объемов госзаказа на предприятии. В 2005 году ГОЗ увеличился в два раза по сравнению с 2004 годом, в следующем году ожидается его дальнейший рост. "Однако это по-прежнему очень маленький процент относительно потенциальных возможностей "Салюта", но в данном случае важна положительная динамика", - отметил руководитель ММПП "Салют".

По его словам, объем экспорта в 2005 году увеличился по сравнению с прошлогодним показателем на 10-15%. Такой же прирост ожидается в следующем году. В настоящее время мощности предприятия загружены работой на 2006-2008 гг.

*источник: ИА "Российская авиация"
23.12.05*

УФИМСКАЯ "ГИДРАВЛИКА" ПОСТАВИТ В КИТАЙ 50 ВСПОМОГАТЕЛЬНЫХ ГАЗОТУРБИННЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ ДЛЯ ТРАНСПОРТНЫХ САМОЛЕТОВ

ФГУП "Рособоронэкспорт" и ФГУП "Уфимское агрегатное предприятие "Гидравлика" подписали в четверг контракт на поставку в Китай 50 вспомогательных газотурбинных двигателей ТА-12А для транспортных самолетов типа Ил-76. "Этот контракт заключен в рамках реализации крупнейшего в РФ контракта по военно-техническому сотрудничеству, в кото-

ром задействовано более 600 предприятий по стране и который обеспечит занятость ряда предприятий на ближайшие 30 лет", - сообщил на пресс-конференции после подписания контракта представитель "Рособоронэкспорта" Владимир Еленский.

*источник: Интерфакс
16.12.05*

ПЕРСПЕКТИВНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ ПРОХОДИТ ИСПЫТАНИЯ

На ФГУП "Завод им. В.Я. Климова" проходит испытания двигатель РД-33МК "Морская Оса".

Этот двигатель является модификацией серийного РД-33 и предназначен для установки на самолете МиГ-29К - палубной модификации всемирно известного истребителя. Работа по его созданию проводится в рамках контракта на поставку самолетов для купленного Индией авианесущего крейсера "Адмирал Горшков". Работа над "Морской Осой" началась в 2001 году. От серийного РД-33 новинка отличается, в первую очередь, увеличенной тягой. Такой двигатель обеспечит самолету возможность взлета с палубы и улучшенные летные характеристики, особенно в условиях жаркого климата. РД-33МК станет базовым для дальнейшего совершенствова-

ния двигателей истребительной авиации. В частности, он может быть оснащен разработанным на заводе им. В.Я. Климова явлом с отклоняемым вектором тяги (ОВТ). МиГ-29, оснащенный таким соплом, был впервые показан на авиасалоне МАКС-2005 и вызвал многочисленные положительные отзывы.

Сегодня "Морская Оса" выходит на заводские испытания. Следующим этапом станут летные испытания в составе самолета МиГ-29К, которые запланированы на 2006 год.

*источник:
компания "Завод им. В.Я.Климова"
19.12.05*

О ЗАВЕРШЕНИИ РАБОТЫ КОНФЕРЕНЦИИ "АВИАДВИГАТЕЛИ XXI ВЕКА"

В период с 6 по 9 декабря 2005 года в ЦИАМ им. П.И. Баранова состоялась II Международная научно-техническая конференция «Авиадвигатели XXI века».

Всего за 4 дня работы Конференции приняло участие свыше 1350 чел. (с учетом присутствия на различных заседаниях научно-тематических секций), в том числе 750 чел. из 170 внешних организаций и предприятий, включая около 50 представителей из зарубежных стран, таких как США, Великобритания, Канада, Франция, Германия, Япония, Швеция, Бельгия, Индия, Китай и др., а также около 30 чел. из стран СНГ (всего из 20 стран).

Зарубежные ученые и специалисты являлись сопредседателями научно-тематических секций Конференции, а также выступали с докладами как на Пленарном заседании, так и на ряде заседаний секций. Были широко представлены практически все ведущие НИИ, ОКБ и заводы авиадвигательного направления, многие НИИ РАН, предприятий и организаций смежных отраслей России.

В процессе работы Конференции в ходе пленарного заседания и 69 заседаний 17 специализированных научно-тематических секций было заслушано и обсуждено 606 докладов.

В процессе проведения Конференции состоялся ряд важных в плане организации дальнейших работ и контактов встреч, например, с представителями Европейского Сообщества, фирм Дженерал Электрик, Снекма, Пратт-Уитни Канада, Института им. Кармана, Токийского университета и др.

Специально к Конференции была организована выставка, показывающая достижения отечественного двигателестроения, а также представляющая различ-

ную современную измерительную технику, применяющуюся при исследованиях и испытаниях двигателей и их элементов, а также современные программные средства.

Была проведена научно-техническая экскурсия в Научно-исследовательский центр ЦИАМ в Тураево. До начала работы Конференции были выпущены Программа Конференции и сборник тезисов докладов на Конференции в 3-х томах, с приложением.

Хотя специального постановления, решения или какого-либо другого документа на Конференции не принималось, в выступлениях ряда докладчиков отмечалась целесообразность регулярного (хотя бы раз в 5 лет или лучше чаще) проведения подобных Конференций, поскольку в настоящее время в России и странах СНГ (и в более широком географическом пространстве) подобных Конференций не проводится, а потребность в них ощущается очень сильно.

Наиболее близко подходящие по тематике международные симпозиумы ISOABE (Международный Симпозиум по воздушно-реактивным двигателям), раз в 2 года проводящиеся в различных странах мира, не охватывают столь широкий круг научно-технических проблем и практически недоступны (по материальным причинам) для посещения широкими кругами ученых и специалистов из России и стран СНГ.

Намсараев Э.Г., руководитель Рабочей группы по организации проведения Конференции, ЦИАМ

*источник:
Международная научно-техническая конференция "Авиадвигатели XXI века"*

ОБЪЕМ ЭКСПОРТА РФ В РАМКАХ ВТС МОЖЕТ ПРЕВЫСИТЬ \$6 МЛРД – ФСВТС

Объем экспорта России в рамках военно-технического сотрудничества (ВТС) может с 2007 года превысить \$6 миллиардов. Об этом в четверг заявил директор Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству (ФСВТС) России Михаил Дмитриев.

"С 2007 года можно прогнозировать выход по объемам за отметку \$6 миллиардов", - сказал Дмитриев, выступая на церемонии награждения лауреатов национальной премии "Золотая идея".

Он добавил, что сейчас объем экспорта продукции военно-технического комплекса превышает \$5 миллиардов. По словам Дмитриева, объем экспорта за последние 5 лет увеличился практически в 2 раза - с \$2,68 миллиарда до \$5,1 миллиарда.

"Все эти годы нам удалось добиваться безусловного выполнения заданий. В этом году план также будет выполнен", - отметил директор ФСВТС. "Не будет тех больших перевыполнений в размере до \$1 миллиарда, к которым мы привыкли в последнее время, но небольшое перевыполнение плана - примерно \$100 миллионов, я думаю, мы можем обещать", - добавил Дмитриев.

Дмитриев подчеркнул, что ВТС сыграло важную роль в сохранении и развитии российской оборонной промышленности.

"Нам не просто удалось сохранить предприятия "наплаву", не растерять кадровый и технологический потенциал, улучшить их финансово-экономическое положение, но и существенно улучшить ситуацию в области научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, модернизации, в ряде случаев выйти на серийное производство", - сказал директор ФСВТС.

Он отметил, что сейчас Россия ведет переговоры по развитию ВТС с более чем 20 странами мира, вообще же Россия поддерживает отношения в этой сфере с 82 странами.

"Наиболее продвинутые стратегические отношения с Индией и Китаем, на которые по-прежнему приходится 70% объема ВТС", - отметил Дмитриев. Вместе с тем он сообщил, что "наблюдаются серьезные положительные сдвиги" в сотрудничестве со странами Ближнего Востока, Северной Африки и Латинской Америки.

Он также отметил, что сейчас продукцию на экспорт производят порядка 20 субъектов ВТС, среди которых РСК МиГ, компания Сухой и ММПП Салют. Дмитриев выразил уверенность, что этот год "хорошими результатами" завершат тульское КБП, НПО Машиностроение и Уральский оптико-механический завод.

"Важно отметить, что Россия никогда не нарушала принятые на себя международные обязательства. Мы всегда соблюдали и соблюдаем правила международных режимов по контролю за поставками ПВН (продукция военного назначения). Имеющие место время от времени обвинения в адрес наших производителей со стороны администрации США являются необоснованными", - сказал Дмитриев в завершении своего выступления.

источник: "РИА Новости"
15.12.05

В ХОЛДИНГЕ "ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ" СОХРАНИТСЯ И МИЛЕВСКАЯ, И КАМОВСКАЯ ШКОЛЫ

В создаваемом Объединенной промышленной корпорацией "Оборонпром" вертолетостроительном холдинге сохранится и милевская, и камовская школы. "В новом холдинге, который мы предлагаем назвать "Вертолеты России", сохранится и милевская и камовская тематики. У вертолетов фирмы "Камов" есть своя ниша, и мы не хотим ее терять. Другое дело, что сегодня трудно сказать, какие проекты останутся у Миля и у Камова. Необходимо будет провести инвентаризацию проектов. Но то, что и две школы сохранятся это совершенно точно", - заявил "Интерфаксу-АВН" генеральный директор ОПК "Оборонпром" Денис Мантуров.

По его словам, во главе холдинга "Вертолеты России" будет управляющая компания. Мы сейчас работаем над ее формированием", - сказал собеседник агентства. "Когда будет создан холдинг "Вертолеты России", то, естественно, все будет передано управляющей компании", - сказал Д.Мантуров.

Он пояснил, что в перспективе дирекция вертолетных программ плавно трансформируется в управляющую компанию холдинга "Вертолеты России".

Д.Мантуров отметил, что вошедшие в холдинг предприятия не будут жестко управляться из Москвы. "Сегодня мы приняли концепцию, при которой каждый серийный завод напрямую продвигает на рынок

свою продукцию гражданского назначения, но при этом согласовывает маркетинговую политику с дирекцией вертолетных программ ОПК "Оборонпром". ОПК "Оборонпром" представляет собой многопрофильную промышленно-инвестиционную группу. В соответствии с указом президента РФ и постановлением правительства корпорация является головной управляющей и владельческой компанией создаваемого вертолетостроительного холдинга, в состав которого входят ОАО "Московский вертолетный завод им. М.Л.Миля", ОАО "Улан-Удэнский авиационный завод", ОАО "Казанский вертолетный завод", ОАО "Роствертол", ОАО "Московский машиностроительный завод "Вперед", ОАО "Ступинское машиностроительное производственное предприятие". В соответствии с зарегистрированной ФСФР РФ дополнительной эмиссией акций ОПК "Оборонпром", акционерами корпорации выступают: Росимущество (51%), ФГУП "Рособоронэкспорт" (31,15%), Республика Татарстан (15,07%), ОАО "Роствертол" (2,79%). ОПК "Оборонпром" также контролирует более 75% акций ОАО "Оборонительные системы", владеет 100% акций ЗАО ОПК "Оборонпромлизинг" и др.

источник: организация "Роспром"
01.12.05

КАЗАНСКИЕ ВЕРТОЛЕТЫ ПРИВЛЕКЛИ ВНИМАНИЕ ПОСЕТИТЕЛЕЙ НА ВЫСТАВКЕ В МАЛАЙЗИИ

Более 20 официальных делегаций посетили экспозицию Казанского вертолётного завода на завершившейся в малазийском городе Лангкави Международной морской и авиационной выставке ЦИМА-2005 (Langkawi International Maritime and Aviation exhibition-2005).

В авиационном разделе выставки, которая проводится один раз в два года, были представлены летательные аппараты, а также агрегаты, узлы и аппаратура к ним фирм из 21 страны мира, в их числе таких, как объединённая европейская Eurocopter, итало-британская Agusta Westland, американские Boeing и Sikorsky.

В экспозиции Казанского вертолётного завода, занимавшей площадь около 50 кв. м., демонстрировались масштабные модели вертолётов Ми-17В-5, Ми-172, Ми-38, "Ансат", "Актай", фотопланшеты и видеоматериалы, содержащие исчерпывающую информа-

цию о лётных и эксплуатационных характеристиках машин.

Как сообщил возвратившийся из Лангкави начальник Бюро маркетинга завода Александр Емелюшин, основной контингент официальных посетителей выставки состоял из представителей организаций, эксплуатирующих авиационную технику в регионе Юго-Восточной Азии и Океании, в их числе, как военных ведомств, так и гражданских фирм. По его словам, в ходе посещения ими экспозиции завода был достигнут ряд договорённостей о взаимном обмене информацией и сотрудничестве. Александр Емелюшин отметил, что казанские вертолёты эксплуатируются во всех странах этого региона, за исключением Таиланда и Сингапура.

*источник: ИА "Intertat"
15.12.05*

КА-32: ИСПАНСКИЙ ВОЯЖ

Компания "Камов-Холдинг" подписала контракт на поставку компании Helisureste в 2006 г. дополнительно еще двух вертолетов Ка-32. Подписание состоялось на Международной практической конференции по эксплуатации вертолетов "Камов", которая прошла в Москве. Компания Helisureste является крупнейшим оператором вертолетной техники в Испании и имеет большой практический опыт проведения комплексных противопожарных мероприятий с использованием авиации. Эксплуатацию Ка-32 испанский оператор осуществляет с 1995 г. Helisureste продолжает пополнять свой парк этими машинами. В 2004 и 2005 гг. испанской компании уже было поставлено 4 верто-

лета Ка-32, которые сейчас успешно используются для тушения пожаров в странах Европы. С учетом последнего контракта в 2006 г. будет поставлено 4 вертолета Ка-32. Ка-32 - многоцелевой вертолет, сертифицированный в России, Канаде, Швейцарии, Тайване, Южной Корее, Мексике. Машина предназначена для ведения борьбы с пожарами, осуществления поисково-спасательных, строительно-монтажных работ и транспортировки грузов в горах и труднодоступных местах, при низких и высоких температурах, в условиях ограниченной видимости и ночное время суток.

*источник: газета "Красная звезда"
12.12.05*

"КАМОВ" ПОДВОДИТ ИТОГИ РАБОТЫ ЗА 2005 ГОД

Для "Камова" 2005 год был отмечен важными событиями, одним из которых стала прошедшая 24-25 ноября в Москве Международная практическая конференция по эксплуатации вертолета Ка-32. Подводя итоги работы за 2005 год, напомним, что:

В январе и в мае 2005 года завершился процесс сертификации вертолета Ка-32 в Мексике и в Южной Корее, соответственно. Получение сертификата типа в данных странах связано с конкретным интересом, который проявляют крупные национальные компании стран Южной Америки и Азии.

В марте компания "Камов-Холдинг" и НПК "Иркут" подписали Генеральное соглашение о стратегическом партнерстве в сфере разработки и реализации совместных проектов и программ по специальной авиационной технике: вертолеты Ка-32 и самолеты - амфибии Бе-200, предназначенные для ведения борьбы с пожарами. Впервые самолетная и вертолетная компании создали альянс, основная цель которого - повышение эффективности применения авиации, обозначив тем самым начало новой формы сотрудничества в российском авиапроме.

В апреле 2005 года крупнейший эксплуатант вертолетной техники в Испании компания HELISURESTE приобрела в собственность два вертолета марки

Камов Ка-32А11ВС, контракт на поставку которых был заключен в 2004 году. Ранее, в июле 2004 г., HSE уже были поставлены две машины Ка-32А11ВС. Согласно новым заключенным контрактам в этом году, в 2006 г. испанскому оператору будет поставлено еще 4 вертолета Ка-32А11ВС.

В сентябре один вертолет Ка-32 был передан в лизинг компании "Аэро-Камов". В настоящее время идут переговоры об эксплуатации вертолетов Ка-226 российской авиакомпанией. Запущена новая программа по открытию сервисных центров вертолетной техники "Камов" в России и за рубежом.

В период с июня по ноябрь месяц 2005 года были осуществлены поставки 24 двигателей компании Rolls-Royce, согласно договору, заключенному в конце прошлого года. В соответствии с новым соглашением, достигнутым в августе 2005 г., в течение 2006 года будет поставлено еще 50 двигателей Rolls-Royce для вертолетов Ка-226. Также в августе был подписан контракт между "Камов-Холдингом" и транснациональной компанией об открытии авторизованного сервисного центра Rolls-Royce в России.

*источник: компания "ОАО Камов-Холдинг"
12.12.05*

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Airbus расширит производственную сеть	37
Airbus теснит Boeing	37
Boeing и Airbus завершают рекордный год	38
Авиакомпания Germanwings заключила договор о поставке 18 новых самолетов Airbus A319	38
Самый большой в мире самолет ожидают большие проблемы уже со старта?	40
Казахстан намерен пополнить авиапарк 30-ю пассажирскими самолетами	40
Boeing обогнал Airbus	41
Boeing собирается выпустить 112 самолетов 787-ой модели до конца 2009 г.	41
Boeing разработал для Сингапура эксклюзивный F-15	41
АНТК им. О.К. Антонова выиграл судебный спор у Харьковского авиазавода на сумму 17,5 млн. гривен	42
"Русланы" начнут возить натовские грузы в 2006 году	42
Азербайджан в декабре надеется получить третий самолет Ан-140-100	43
Индонезия отказывается закупать истребители в США	43
Греция закупит у США 30 истребителей F-16	43
Израиль поставит электронные системы для голландской авиации	43
Израильяне модернизируют болгарские Ми-24	44
Прототип пакистано-китайского истребителя прошел испытания	44
Американцы заставили прямоточный двигатель самолета работать на керосине	44
Реорганизация совместного предприятия ВААС	45
Вертолетов станет больше	45
BBC США покупают 50 конвертопланов	45
Испытан беспилотный аппарат с вращающимся крылом	45

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

AIRBUS РАСШИРИТ ПРОИЗВОДСТВЕННУЮ СЕТЬ

Европейский оборонный и аэрокосмический концерн EADS намерен значительно расширить географию своих производственных площадок. В первую очередь, речь идет о Китае, Индии, США, России и Корее. "Наш портфель заказов - самый толстый в мире", - заявил представитель входящей в EADS авиастроительной компании Airbus. По его словам, выполнить эти заказы на одних только европейских производственных площадках не удастся. В начале декабря Airbus получил крупный заказ на аэробусы из КНР. Решение о том, построят ли европейцы завод по

сборке самолетов в Китае, пока отложено до будущего года. Слишком велик риск копирования технологий со стороны КНР.

Впрочем, руководство Airbus скорее склоняется к положительному решению, собираясь, однако, строго следить за своим ноу-хау. "Присутствие на рынке КНР чрезвычайно важно, он значительно больше и перспективнее, чем российский", - подчеркнул один из руководителей EADS Том Эндерс.

*источник: сайт "Немецкая волна"
15.12.05*

AIRBUS ТЕЧНИТ BOEING

Европейская авиастроительная компания Airbus резко активизировала свою деятельность в России. На этой неделе компания подписала два контракта с Воронежским акционерным самолетостроительным обществом (ВАСО) и корпорацией "Иркут" на сумму \$200 млн на поставку комплектующих для своих самолетов.

"В рамках контракта, подписанного с НТК "Иркут", российское предприятие будет производить элементы для топливного бака самолета А320 и элементы крыла для А340 и А-380,- сообщил "Бизнесу" старший вице-президент Airbus по стратегическому развитию Аксель Крайн. - Его объем составляет примерно две трети от общего объема в \$200 млн. Контракт с ВАСО оценивается в одну треть и относится к производству элементов пилона А380". Оба контракта были подписаны в рамках выполнения соглашения о сотрудничестве, заключенного в 2001 году между Роскосмосом и европейским авиационным и оборонным концерном EADS. По словам господина Крайна, с подписанием контрактов соглашение 2001 года оказывается перевыполненным на 40%: вместо \$800 млн общий объем сделок составит \$1,1 млрд.

В условиях усиливающейся борьбы с главным конкурентом, компанией Boeing, за российский рынок авиаперевозок, Airbus не только не собирается успокаиваться на достигнутом, но, наоборот, переходит в открытое наступление. Примером тому могут служить три новых проекта, участие в которых принесет России как минимум \$25 млрд.

В рамках первого проекта прибыль российских предприятий от участия в производстве самолета А350 составит \$3 млрд (3-4% от общего объема проекта). Второй проект предусматривает участие российских заводов в "конвертации" отслуживших свой срок пассажирских самолетов А320 в грузовые. В рамках этого проекта Россия сможет получить до \$2 млрд. Однако самым грандиозным представляется приглашение России для разработки, производства и послепродажного обслуживания самолета нового поколения Airbus.

"Прибыль российских предприятий от участия в проекте составит до \$20 млрд на весь срок эксплуатации самолетов", - обещает Аксель Крайн.

По его словам, в этом проекте российские предприятия смогут участвовать на всех этапах, начиная с нулевого. В процентном выражении обещанные \$20 млрд составляют около 10% общего объема проекта.

Переговоры с российскими предприятиями об участии в проектах уже ведутся. По словам господина Крайна, по проекту переделки А320 в грузовые самолеты Airbus начал переговоры с ОАО "Авиакомплекс Ильюшина" и РСК "МиГ". Однако более конкретную форму контакты обретут после окончания формирования в России Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). "После появления ОАК нам будет легче вести переговоры, потому что фактически мы будем иметь дело с единым партнером", - говорит Аксель Крайн. В целом компания Airbus довольно оптимистично смотрит на перспективы завоевания российского рынка и практически уверена в победе в тендере "Аэрофлота". "Мы сделали очень интересное предложение "Аэрофлоту" как с коммерческой, так и с технической точки зрения,- уверяет господин Крайн. - Будет по меньшей мере странным, если такой крупный национальный перевозчик, как "Аэрофлот", откажется от самолета, в производстве которого собираются участвовать российские предприятия".

Настроения европейцев разделяют и аналитики. "Наряду с покупкой EADS акций НПК "Иркут" размещение контрактов на производство на российских заводах комплектующих для самолетов Airbus показывает, что европейские партнеры серьезно относятся к перспективам сотрудничества с российской авиационной промышленностью, - говорит заместитель директора Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко. - Это является еще одним подтверждением необходимости активизации усилий по созданию единого российско-европейского авиационного поля".

*источник: газета "Бизнес"
22.12.05*

BOEING И AIRBUS ЗАВЕРШАЮТ РЕКОРДНЫЙ ГОД

Непримиримые конкуренты Airbus и Boeing - крупнейшие мировые производители гражданских самолетов - завершают рекордный год с такими показателями, которые не позволяют однозначно назвать лидера. Входящем году, когда арабские и азиатские компании резко активизировали экспансию и заказали рекордное число самолетов - 1622. Предыдущий рекорд в 1600 самолетов был поставлен в далеком 1989 году, и с тех пор в отрасли наступило затишье. Однако в этом году отрасль пережила настоящий бум.

Европейский концерн Airbus поставил потребителям 370 самолетов (против 320 в 2004), а Boeing - лишь 290. Зато у американцев есть хороший задел на будущее. Заказаны 870 самолетов Boeing против 752 от Airbus, отмечает AFP.

Депрессия в отрасли, наступившая после терактов 11 сентября 2001 года, не давала стимулов к развитию долгие три года. Однако в нынешнем объеме пассажироперевозок за первые 10 месяцев увеличился на 7,9%. Кроме того, парадоксальным образом на руку компаниям сыграл резкий рост цен на нефть. Авиаторы задумались о закупках новых, более экономичных моделей.

Крупнейшие контракты Boeing в этом году - заказ австралийской Qantas 115 сверхсовременных Boeing 787 Dreamliner, а также покупка 40 лайнеров гонконгской компанией CR Airways. Airbus в начале декабря анонсировал заказ из Китая на 150 самолетов A320

источник: NEWSRU.com
30.12.05

АВИАКОМПАНИЯ GERMANWINGS ЗАКЛЮЧИЛА ДОГОВОР О ПОСТАВКЕ 18 НОВЫХ САМОЛЕТОВ AIRBUS A319

Сегодня в Гамбурге (Германия) состоялась торжественная церемония подписания договора о поставке авиакомпании Germanwings 18 новых самолетов Airbus A319. Эти самолеты планируется задействовать как на уже существующих, так и на новых маршрутах Germanwings.

"Один из основных акционеров Germanwings компания Eurowings Luftverkehrs AG является клиентом Airbus с 1997 г.", - сказал Герхард Путтфаркен, глава подразделения Airbus в Германии.

"Символично, что Germanwings заключает этот договор именно в Гамбурге - городе, где осуществляется окончательная сборка самолетов Airbus A319", - отметил председатель правления Eurowings Luftverkehrs AG Фридрих-Вильгельм Вайтхольтц. - "Авиакомпания начала выполнять полеты из Гамбурга всего десять дней назад, но ее уже многое связывает с этим городом. В частности, недавно был освящен новый самолет Germanwings, получивший название City of Hamburg - "Город Гамбург".

Новые самолеты Airbus A319, рассчитанные на 156 человек, будут использоваться авиакомпанией Germanwings в одноклассной компоновке. Самолеты

будут оборудованы двигателями V2500 компании International Aero Engines, акционерами которой являются Pratt&Whitney, Rolls-Royce, Aero Engines Corporation и MTU Aero Engines. Germanwings - дочернее предприятие компании Eurowings Luftverkehrs AG, 49% которой принадлежит авиакомпании Lufthansa AG.

С 2002 г. Germanwings выполняет рейсы по Европе, поддерживая уникальное соотношение цены и качества. В прошлом году авиакомпания перевезла 3,5 млн. пассажиров, достигнув оборота в 247 млн. евро. С началом использования четвертого базового аэропорта в Гамбурге авиакомпания рассчитывает преодолеть в этом году запланированный рубеж в 380 млн. евро и перевезти более 5,5 млн. пассажиров. В настоящее время авиакомпания Germanwings выполняет 3 рейса в неделю по маршрутам Москва-Берлин и Москва-Кельн/Бонн из международного аэропорта "Внуково".

источник: компания "АК "Germanwings"
07.12.05

UPS ПОДПИСЫВАЕТ КОНТРАКТ НА ПРИОБРЕТЕНИЕ САМОЛЕТОВ A380

Компания UPS из Атланты (штат Джорджия, США) подписала контракт на приобретение 10 грузовых самолетов Airbus A380. Заключению контракта предшествовало соответствующее заявление, сделанное UPS в январе этого года. Поставки самолетов компании UPS запланированы на период с 2009 по 2012 годы. Выбор двигателей для оснащения заказанных A380 UPS еще предстоит сделать.

"Благодаря этому заказу UPS, усиливается значимость A380 для мировой индустрии авиаперевозок, - сказал президент Airbus Густав Хумберт (Gustav Humbert). - Мы гордимся тем, что A380 будет принадлежать столь важная роль в международных грузовых перевозках и, следовательно, в развитии мировой торговли, поскольку этот лайнер войдет в

состав самолетного парка UPS". UPS получила свой первый самолет Airbus в 2000 году. В настоящее время она эксплуатирует 47 грузовых A300.

UPS является третьим заказчиком самолетов A380 из США. С учетом контракта с UPS общее число твердых заказов, размещенных на самолеты A380 16 компаниями, составляет 159 единиц. В их числе 27 заказов на грузовые A380. Поставка первого грузового A380 запланирована на 2008 год. Заказанный UPS A380F сможет перевозить 150 тонн груза, размещенного на трех палубах, на дальность 10400 км.

источник: компания "Airbus"
15.12.05

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА - 2006 НА БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ!



Подписка оформляется на 3, 6 или 12 месяцев. Цена подписки определяется из расчета 750 руб. за 1 месяц (включая НДС).

Для того, чтобы подписаться на Бюллетень, отправьте ЗАЯВКУ по факсу (095) 685-19-30.

ЗАЯВКА

НАИМЕНОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ	
ЮРИДИЧЕСКИЙ АДРЕС	
ПОЧТОВЫЙ АДРЕС ДЛЯ ДОСТАВКИ (с указанием Ф.И.О. и должности лица, на чье имя будет приходить Бюллетень)	
ИНН/КПП ОРГАНИЗАЦИИ	
БАНКОВСКИЕ РЕКВИЗИТЫ	Р/С: БАНК: К/С: БИК: ОКПО: ОКВЭД:
ТЕЛЕФОН/ФАКС	
КОНТАКТНОЕ ЛИЦО	

ПЕРИОД ПОДПИСКИ

на I кв. 2006 г.	на 1-е полугодие 2006 г.	на весь 2006 год!
------------------	--------------------------	-------------------

(нужный период отметьте галочкой)

Подпись ответственного лица: _____ / _____ /

Дата:

ФАКС (095) 685-19-30, КЛУБ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

САМЫЙ БОЛЬШОЙ В МИРЕ САМОЛЕТ ОЖИДАЮТ БОЛЬШИЕ ПРОБЛЕМЫ УЖЕ СО СТАРТА?

В Новом году на регулярные линии выйдет самый большой в мире пассажирский самолет А380. Его разработчики заявляют, что вопреки всем прогнозам, проблемы с созданием двигателей для сверхбольших аэробусов уже позади.

Три палубы на 800 пассажиров и несколько десятков тонн груза. Столько может принять на борт последнее поколение европейских самолетов А380 - самых больших пассажирских авиалайнеров в мире.

Его возможности почти в два раза больше чем у ближайших конкурентов. Европейские авиастроители предлагают перевозчикам полностью поломать устоявшуюся концепцию авиационного рынка, стремиться к минимуму.

Новый самолет в корне меняет представление о пассажирской авиации. Если раньше конструкторы бились за каждый сантиметр пространства, то новый А380 имеет принципиально другую концепцию. В новом лайнере все поражает своими размерами.

Гигантские размеры предполагают и определенные неудобства для пассажиров - размещая в салоне самолета 800 человек авиастроители могут столкнуться с проблемами очередей.

При посадке и высадке такого количества людей - пробки как в аэропорту, так и в самом самолете просто неизбежны. От них уже давно страдают перевозчики при обслуживании гораздо меньших машин, например, на 250-300 пассажиров.

Однако разработчики самых больших пассажирских лайнеров в мире считают, что эту проблему можно решить. Для этого нужно всего лишь перестроить аэропорты.

Гарри Нельсон, шеф-пилот: "Самолет разрабатывается таким образом, чтобы пассажиры могли осу-

ществлять посадку и высадку сразу с нескольких уровней. Несколько десятков аэропортов уже предусмотрели перестройку зданий для того, чтобы при обслуживании суперлайнеров можно было быстро пропустить несколько тысяч человек одновременно".

В качестве компенсации за очереди пассажирам в самом самолете предлагается целый набор преимуществ. Просторные бары, новые системы развлечений и специальные кресла, в которых легче переносятся долгие перелеты. Данной концепцией уже заинтересовались и перевозчики бизнес и премиум классов.

Уолтер Хердт, вице-президент компании-производителя авиаоборудования: "Мы посчитали, что стоимость оборудования такого лайнера для перевозок VIP-клиентов составит от 50 до 150 млн. долларов. Зато мультимиллионеры в результате получат целую воздушную гостиницу. Тут будут и специальные конференц-залы, отдельные апартаменты, спортивные залы, сауны, при специальных заказах, можно будет говорить даже о бассейнах".

VIP-перевозчики, впрочем, сразу же предупреждают, что таких лайнеров будет всего около десятка. Для массовых перевозок обещают построить до сотни подобных самолётов.

Однако заказывать их авиакомпания пока не спешат. Ждут первых результатов использования А380 на линиях. Если прогнозы о пробках в аэропортах подтвердятся, производителей самых больших пассажирских самолётов могут ожидать серьезные финансовые проблемы.

*источник: телеканал "НТН"
23.12.05*

КАЗАХСТАН НАМЕРЕН ПОПОЛНИТЬ АВИАПАРК 30-Ю ПАССАЖИРСКИМИ САМОЛЕТАМИ

Казахстан планирует в течение трех-четырех лет пополнить пассажирский авиапарк 30-ю новыми лайнерами, говорится в сообщении правительства по итогам встречи его главы с руководством американской Boeing.

В нем не указывается тип самолетов, продавец, форма приобретения и другие детали.

"Казахстан в будущем намерен в значительной степени пополнить парк воздушных судов и при этом приоритеты будут направлены на укрепление рейсов средней дальности регионального сообщения", - говорится в сообщении.

Вице-президент Boeing Томас Пикеринг и премьер-министр Даниал Ахметов в субботу обсудили сотрудничество в авиационной и космических сферах, а также в области высоких технологий, сказано в пресс-релизе.

"Глава правительства поручил министерству транспорта и коммуникаций продолжить работу по развитию сотрудничества с компанией (Boeing), в том числе по закупке самолетов на основе открытых тендерных процедур".

Ранее в этом году Казахстан, доходы которого растут благодаря экспорту нефти, купил у Украины семь новых ближнемагистральных самолетов Ан-148 (производимых также в России) не раскрыв, кому предназначены эти лайнеры. Астана заявила, что может купить еще несколько Ан-148, а также среднемагистральные Ан-74.

В ноябре правительство сообщило, что подконтрольный ему авиаперевозчик Air Astana, 49 процентами которого владеет британская BAE Systems, купит три среднемагистральных самолета, марка которых не указывалась, в 150-местной конфигурации.

Кроме того, Air Astana в 2006 году планирует взять в операционный лизинг четыре воздушных судна типа Boeing-737-800 или Airbus-320, а также два Boeing-757-200.

Правительство Казахстана прогнозирует, что объем перевозки пассажиров Air Astana в этом году превысит один миллион.

*источник: REUTERS
12.12.05*

BOEING ОБОГНАЛ AIRBUS

Американский авиаконцерн Boeing перехватил у Airbus многомиллиардный контракт на поставку лайнеров австралийской компании Qantas. Контракт с Qantas вывел Boeing на первое место по числу заказов среди авиастроительных корпораций мира.

Компания Boeing выиграла крупный контракт с австралийским авиаперевозчиком Qantas на поставку самолетов. Qantas приобретает 65 самолетов Boeing 787 Dreamliner, а также рассматривает возможность дальнейшей покупки еще 50 самолетов.

Официально сумма контракта оценивается в \$10 млрд. Но, по предварительным данным, топ-менеджеры Qantas и Boeing пришли к соглашению о существенных скидках, и австралийцам продадут лайнеры менее чем за \$9,8 млрд.

По словам исполнительного директора Qantas Джеффа Диксона, первые пробные полеты Boeing 787 начнут осуществлять уже в 2007 году. За контракт боролась также европейская компания Airbus, основной конкурент Boeing. В 2005 году Airbus представил самый большой самолет в мире - A380. Еще на начальных стадиях проектировки и производства предполагалось, что самолет будут покупать Австралия и страны Юго-Восточной Азии для полетов в Европу и США.

Тогда Qantas заказала 12 A380, предполагалось, что еще 10 самолетов она купит позднее.

Первые испытания самолета Airbus прошли 31 октября в международном аэропорту Франкфурта-на-Майне. Тогда же, помимо Qantas, заказы на лайнеры-гиганты сделали четырнадцать авиакомпаний мира, среди которых Air France, Qatar Airways, Malaysian, Virgin Atlantic и Lufthansa. Крупнейшим заказчиком самолетов A380 была международная компания Объединенных Арабских Эмиратов Emirates, которая заказала 45 машин на \$15 млрд. Но, как сказал Джефф Диксон, Qantas предпочла самолеты Boeing за их низкую цену, высокую экономичность и дальность полета.

Контракт с Qantas - восьмым по величине авиаперевозчиком в мире, вывел Boeing на первое место по числу заказов в 2005 году. Основной соперник - Airbus - теперь на втором месте. Управляющий исследовательского центра Centre for Asia Pacific Aviation Питер Харбисон считает, что Австралия сделала "рождественский подарок Boeing".

"Boeing еле-еле выдержал соперничество Airbus и, надо сказать, что если бы компании не удалось получить контракт в Австралии, то она потеряла бы свои позиции на рынке". По данным отраслевых экспертов, Airbus и Boeing в 2005 году в общей сложности выполнили заказы на \$100 млрд.

*источник: сайт "Газета.Ru"
14.12.05*

BOEING СОБИРАЕТСЯ ВЫПУСТИТЬ 112 САМОЛЕТОВ 787-ОЙ МОДЕЛИ ДО КОНЦА 2009 Г.

Компания Boeing заявила о своих планах построить 112 самолетов 787-ой модели в 2008 и 2009 гг. В эксплуатацию самолет должен поступить в начале лета 2008 г. В компании считают, что если все временные обязательства будут подтверждены, самолеты будут проданы до конца первой половины 2012 г., передает AP. Boeing собирается начать производство самолетов 787-ой модели с начала 2007 г., еще до того, как они пройдут сертификацию. Это позволит

компании подготовить большую партию самолетов к моменту сдачи их в эксплуатацию. Сейчас компания имеет заказы на Boeing 787 от 254 фирм, но ожидает, что ей еще удастся получить крупные заказы от американских и иностранных авиаперевозчиков, которые захотят обновить парк самолетов.

*источник: РосБизнесКонсалтинг
23.12.05*

BOEING РАЗРАБОТАЛ ДЛЯ СИНГАПУРА ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ F-15

Пентагон заказал корпорации Boeing 12 истребителей F-15SG для продажи их в Сингапур, сообщает Defense Talk. Контракт был подписан 12 декабря.

Модификация истребителя с индексом SG разработана специально для сингапурских ВВС. Этот самолет соответствует поколению 4++. F-15SG в ВВС Сингапура сменит ударные самолеты A-4SU Skyhawk.

В контракте предусмотрен опцион на поставку в будущем восьми дополнительных истребителей. Поставки 12 самолетов будут осуществлены в 2008-2009 годах.

Сингапурские F-15 будут оснащены современными системами управления огнем, РЛС и авионикой.

В понедельник в Южной Корее прошли первые показательные полеты истребителя F-15K, разработанного по заказу южнокорейских ВВС. В церемонии принятия первой партии самолетов принял участие министр обороны страны.

Первые F-15K поступят на вооружение 11-го авиакрыла южнокорейских ВВС.

F-15K является модернизированной версией истребителя F-15E. Так же как и F-15SG, F-15K является многоцелевым истребителем поколения 4++. Он способен в равной степени эффективно наносить удары по наземным объектам и вести воздушные бои.

В состав вооружения F-15K входят крылатые ракеты Standoff Land Attack Missile, бомбы со спутниковым наведением Joint Direct Attack Munition, противокорабельные ракеты Harpoon и авиационные ракеты AIM-9 Sidewinder.

В настоящее время в Корею находятся четыре новых истребителя. Два из них прибыли 5 ноября, а еще два - в конце октября. Однако официальная церемония передачи состоялась лишь в воскресенье. Boeing намерен поставить в Южную Корею еще 36 F-15K. Поставки будут осуществляться до 2008 года.

*источник: LENTA.RU
13.12.05*

АНТК ИМ. О.К. АНТОНОВА ВЫИГРАЛ СУДЕБНЫЙ СПОР У ХАРЬКОВСКОГО АВИАЗАВОДА НА СУММУ 17,5 МЛН. ГРИВЕН

5 декабря Харьковский апелляционный хозяйственный суд принял решение о взыскании с ХГАПП задолженности в сумме 17,5 млн. гривен по лицензионным договорам на серийное производство самолетов марки "Антонов" в пользу АНТК им. О.К. Антонова и отменил решение суда первой инстанции о взыскании 117 млн. гривен с АНТК. Об этом сообщает пресс-служба юридической фирмы "Ильяшев и Партнеры", представляющей интересы АНТК им. О.К. Антонова.

Решением суда была удовлетворена апелляционная жалоба АНТК и полностью отменено решение хозяйственного суда Харьковской области по этому делу в пользу Харьковского авиазавода как вынесенное с нарушением норм материального и процессуального права. Суд полностью отказал ХГАПП в его требованиях взыскать с АНТК убытки в размере около 137 млн. гривен в связи с необоснованностью таких требований. Решение апелляционного суда вступило в законную силу с момента его принятия.

"Харьковский суд юридически безупречно разобрался в ситуации и признал требования АНТК обоснованными, а встречные требования ХГАПП - наду-

манными" - отмечают в "Ильяшев и Партнеры". На данный момент общая сумма требований АНТК им. О.К. Антонова к ХГАПП только по основной задолженности, без учета штрафных санкций, превышает 80 млн. гривен.

"Вместе с тем наш клиент подтверждает готовность продолжения переговоров с Харьковским авиазаводом, основной целью которых должна стать выработка концепции погашения признанных судом долгов ХГАПП перед АНТК с учетом интересов трудовых коллективов и государства" - комментируют решение суда в "Ильяшев и Партнеры".

Юридическая фирма "Ильяшев и Партнеры" основана в 1997 г. Среди специализаций фирмы - корпоративное, налоговое, трудовое, воздушное право, взыскание задолженностей, представительство в судах, международный арбитраж и т. д. Юридическая фирма "Ильяшев и Партнеры" представляет интересы более 350 организаций и частных лиц в Украине и за рубежом. Фирма входит в число юридических фирм, рекомендованных The Global Counsel и The European Legal 500.

*источник: компания "Ильяшев и Партнеры"
07.12.05*

"РУСЛАНЫ" НАЧНУТ ВОЗИТЬ НАТОВСКИЕ ГРУЗЫ В 2006 ГОДУ

НАТО будет перевозить грузы на российско-украинских самолетах Ан-124 "Руслан", сообщает ИТАР-ТАСС. Перевозки начнутся с 2006 года.

По данным информационного агентства, контракт между АНТК им. Антонова, группой компаний "Волга-Днепр" и Организацией по материально-техническому обеспечению НАТО на аренду транспортных самолетов этого типа был подписан в октябре 2005 года. Его детали не разглашаются до окончательного оформления всех необходимых формальностей.

По некоторым данным, действие контракта продлится в течение трех лет, но договор предусматривает продление до 2012 года. В аренду могут быть сданы от двух до шести самолетов в равном количестве от "Авиалиний Антонова" и "Волги-Днепра".

В начале ноября Верховная Рада Украины отказалась ратифицировать меморандум между Украиной и НАТО об использовании украинской транспортной авиации в операциях и учениях альянса. Этот меморандум должен был вступить в силу лишь после ратификации. О каком-либо изменении позиции парламента Украины по этому вопросу после этого не сообщалось. Сторонники ратификации утверждали, что использование на условиях аренды силами НАТО украинских самолетов принесет существенные доходы в бюджет республики - с помощью одного Ан-124 возможно получение годовой прибыли до 25 миллионов долларов.

Меморандум был подписан 7 июня 2004 года, однако еще до этого Украина неоднократно предоставляла НАТО для авиаперевозок транспортные самолеты Ан-124 "Руслан". Принципиальное решение об использовании Североатлантическим альянсом "Русланов" было принято на саммите НАТО в Брюсселе в 2003 году.

Между тем, по данным ИТАР-ТАСС, сборка первого модернизированного самолета Ан-124-100М-150 начнется в 2008 году. Производственный цикл займет 33 месяца.

Собирать самолеты будут на ульяновском на ЗАО "Авиастар-СП", однако комплектующие будут поставляться и из Украины.

Грузоподъемность нового "Руслана" увеличена до 150 тонн. При этом с нагрузкой в 120 тонн дальность полета Ан-124-100М-150 составит 5,4 тысячи километров, что на 800 километров больше, чем у Ан-124. За счет применения новейших систем управления и контроля численность экипажа уменьшается с шести до трех человек.

В настоящее время в АНТК им. Антонова разработан еще один вариант Ан-124 с удлиненным на пять метров фюзеляжем и увеличенным на 13 метров размахом крыла. До 2027 года будет построено 55 самолетов Ан-124-100М-150, а до 2030 года - еще 30. При этом объем рынка сверхтяжелых грузовых авиаперевозок оценивается, как минимум, в 100 машин.

В настоящее время российская авиакомпания "Волга-Днепр" располагает десятью машинами Ан-124, а "Авиалинии Антонова" - семью. Еще шесть Ан-124 использует российская компания "Полет".

Несколько дней назад бельгийские власти освободили из-под ареста Ан-124-100 украинской авиакомпании "Авиалинии Антонова". 5 декабря состоялась официальная церемония освобождения самолета, сообщает "Коммерсант". Этот самолет был арестован в аэропорту Брюсселя 18 августа 2004 года по иску кипрский компании TMR Energy Limited. Тогда он выполнял рейс в Афганистан в интересах НАТО.

*источник: LENTA.RU
15.12.05*

АЗЕРБАЙДЖАН В ДЕКАБРЕ НАДЕЕТСЯ ПОЛУЧИТЬ ТРЕТИЙ САМОЛЕТ АН-140-100

Азербайджан до конца года надеется получить третий самолет марки Ан-140-100, производства Харьковского государственного авиационного предприятия.

Об этом сообщили "Тренду" в ГК AZAL.

"Ранее предполагалось получить этот самолет в конце ноября, однако в связи с производственными процессами это отложено на декабрь. Четвертый самолет мы ожидаем в начале 2006 года", - сказал представитель ГК.

Контракта между ГК AZAL и Харьковским государственным авиационным предприятием на поставку четырех Ан-140-100 был подписан 8 июля 2004 года. Он предусматривает также обучение летно-технического персонала и техническую поддержку самолетов. Стоимость контракта

составляет \$36,4 млн (по \$9,1 млн каждый из четырех самолетов).

"Все эти самолеты будут использоваться как внутри Азербайджана, так и за его пределами, что позволит оживить рынок воздушных перевозок в регионе", - отметил представитель AZAL.

Максимальная взлетная масса Ан-140-100 составляет 21,5 тонн, максимальная масса коммерческой нагрузки - 6 тонн, максимальная масса заправляемого топлива 4,44 тонн, крейсерская скорость - 450 км/ч, которая может быть увеличена до 537 км/ч. Самолет может взять на борт до 52 пассажиров.

*источник: сайт "Day.Az"
01.12.05*

ИНДОНЕЗИЯ ОТКАЗЫВАЕТСЯ ЗАКУПАТЬ ИСТРЕБИТЕЛИ В США

Индонезийское правительство решило не покупать в ближайшие 5 лет новые самолеты американского производства, даже если Вашингтон аннулирует в полном объеме эмбарго на поставки ПВН в Индонезию. Об этом сообщила джакартская газета "ТЕМПО интерэктив".

По словам главкома ВВС Индонезии, маршала авиации Джозо Суянто, которого цитирует газета, "государственный бюджет не позволит сделать эти закупки, тем более что они не являются ключевыми в реализации индонезийской военной стратегии".

"Мы ищем альтернативных поставщиков ВиВТ, поскольку, как показывает опыт, в случае введения эмбарго мы оказываемся в безвыходной ситуации", - подчеркнул Суянто. В числе альтернативных поставщиков Индонезия рассматривает Россию, Францию, Чехию, Китай, Индию и Южную Корею.

В русло этой стратегии входит продолжение программы закупки истребителей "Су". "Мы надеемся,

что в ближайшее время сможем приобрести одну эскадрилью или, по крайней мере, 8-10 самолетов", - заявил Джозо Суянто.

В тоже время индонезийское правительство планирует обратиться в Вашингтон с просьбой вернуть ВиВТ, которые уже были закуплены, но остаются в США и других странах. В частности, в США с 1999 года находится индонезийский истребитель F-5, на котором требуется отремонтировать крыло. Индонезийская сторона намерена направить в США группу специалистов с целью оценить полетопригодность этого самолета.

Индонезия также оплатила ряд сделок по закупке запчастей для истребителей F-5, F-16, Hawk-109 и A-4 Sky Hawk. Однако запчасти задержаны в США, Великобритании, Бельгии, Новой Зеландии, Бразилии, Южной Кореи, Малайзии и Сингапуре.

*источник: АРМС-ТАСС
02.12.05*

ГРЕЦИЯ ЗАКУПИТ У США 30 ИСТРЕБИТЕЛЕЙ F-16

Греция закупит у США партию истребителей F-16 стоимостью почти \$2 млрд, сообщили во вторник греческие СМИ со ссылкой на правительственные источники.

Греческое правительство и американская компания Локхид-Мартин (Lockheed Martin) достигли соглашения о приобретении партии из 30 истребителей F-16. Стоимость контракта оценивается в \$1,99 млрд долларов. Ожидается, что самолеты по данному контракту будут поставлены в 2009 году.

Греческие оппозиционные партии отрицательно

отреагировали на заключение соглашения. Ведущая оппозиционная партия ПАСОК назвала сделку "непрозрачной, заключенной без открытого международного тендера". Коммунистическая партия Греции (КПГ) также осудила сделку. "Деньги у правительства находятся на НАТОвские вооружения, однако их не могут найти для трудящихся", - говорится в заявлении ЦК КПГ.

*источник: РИА "Новости"
15.12.05*

ИЗРАИЛЬ ПОСТАВИТ ЭЛЕКТРОННЫЕ СИСТЕМЫ ДЛЯ ГОЛЛАНДСКОЙ АВИАЦИИ

Израильская компания по производству военного оборудования "РАФАЭЛ" заключила договор с министерством обороны Нидерландов, на поставку продукции на общую сумму 40 млн. долларов.

"РАФАЭЛ" поставит нидерландской армии Resce-Lite - электронные разведывательные системы, пере-

дающие изображения и информацию в режиме реального времени. Этими устройствами будут оснащены самолеты F-16 ВВС Нидерландов.

*источник: сайт "MIGnews.com"
05.12.05*

ИЗРАИЛЬТЯНЕ МОДЕРНИЗИРУЮТ БОЛГАРСКИЕ МИ-24

Израильская компания Elbit Systems заключила контракт с Министерством обороны Болгарии на модернизацию военных вертолетов российского производства.

Стоимость контракта - 70 млндолл. В рамках него израильтяне собираются модернизировать 12 ударных вертолетов Ми-24 и 6 военно-транспортных Ми-17, приведя их в соответствие со стандартами НАТО. Работы будут выполняться в течение 3 лет. В них также будут задействованы болгарские предприятия. Этот контракт отменялся уже дважды. Последний раз Elbit объявила о начале работ в декабре 2004 г., однако уже в марте представитель Министерства обороны Болгарии заявил, что эта сделка аннулирована. О причинах такого шага болгары ничего не сообщили. Между тем против подобных контрактов выступает российское Минобороны. Министр обороны Сергей Иванов ранее заявлял, что модернизация советских и российских вооружений является "кон-

трафактной продукцией". Такие работы, по мнению министра, "представляют большую проблему в сфере отношений России со всеми восточноевропейскими государствами, которые в свое время получили лицензии на производство советской техники".

Дело в том, что лицензии на проведение подобных работ, выданные еще в советское время, действовали без права реэкспорта в течение пяти лет. По мнению российских властей, все сделки по модернизации советской техники по сути являются незаконными.

По данным аналитиков из Jane's Defense, причиной выбора в качестве подрядчика компании Elbit стала цена. Компания попросила за весь комплекс работ 57 млн. евро, тогда как конкуренты из Sagem запросили 84 млн. евро, IAI - 103 млн., а BAE SYSTEMS - 137 млн. евро.

источник: LENTA.RU
06.12.05

ПРОТОТИП ПАКИСТАНО-КИТАЙСКОГО ИСТРЕБИТЕЛЯ ПРОШЕЛ ИСПЫТАНИЯ

Пакистанские и китайские авиаконструкторы завершили испытания прототипа совместного истребителя FC-1 - JF-17, сообщает Defence Talk.

Это уже четвертый прототип (TP4), построенный в рамках программы, которую разрабатывает Китай и Пакистан. В конструкцию планера самолета были внесены серьезные изменения.

В частности, были изменены форма воздухозаборников, центроплан, а также хвостовая часть фюзеляжа.

Пакистан и Китай разрабатывают легкий истребитель уже несколько лет. В Пакистане эта программа

называется JF-17, в Китае - FC-1. Заводы по производству самолетов построены в обоих государствах.

Пакистанское предприятие в городе Камра было официально открыто в начале апреля. Первый серийный самолет покинет ворота завода лишь в 2008 г. После этого он постепенно станет основным истребителем ВВС страны, сменив некоторые устаревшие модели.

Кроме этой машины, Пакистан будет иметь на вооружении американские истребители F-16.

источник: LENTA.RU
06.12.05

АМЕРИКАНЦЫ ЗАСТАВИЛИ ПРЯМОТОЧНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ САМОЛЕТА РАБОТАТЬ НА КЕРОСИНЕ

Агентство передовых оборонных исследовательских проектов Пентагона (Defense Advanced Research Projects Agency - DARPA) и Департамент исследований ВМС (Office of Naval Research) провели испытания первого сверхзвукового реактивного самолета с прямоточным реактивным двигателем, который работает на углеводородном топливе, сообщает Defence Talk.

Обычно в прямоточных двигателях в качестве топлива используется смесь водорода и кислорода, причем окислитель забирается прямо из воздуха, что позволяет значительно снизить массу аппарата.

С какой целью DARPA разрабатывает прямоточный двигатель, работающий на традиционном авиатопливе, не сообщается. Возможно, это необходимо для более простого ввода в строй таких самолетов в будущем.

Нынешние испытания прошли в рамках проекта Freeflight Atmospheric Scramjet Test Technique (FASTT), который разрабатывают DARPA и Департамент исследований ВМС. В ходе тестового полета самолет был запущен с земли.

Летательный аппарат разработала и построила компания ATK, которая участвовала в разработке

знаменитого самолета X-43A, который поставил мировой рекорд скорости, разогнавшись до 11 тысяч километров в час, что почти в десять раз превышает скорость звука.

В ходе испытаний самолета с ПРД на углеводородном топливе компания ATK также осуществляла весь цикл подготовки и проведения теста, начиная с разработки полетного плана и заканчивая непосредственным проведением эксперимента.

По словам представителей компании, этот аппарат, в отличие от X-43A, созданного с чисто научными целями, является разработкой, сделанной по заказу Пентагона. "Мы собираемся разработать современное сверхзвуковое оружие, и нынешний тест - это значительный шаг в этом направлении", - заявил он.

Аппарат, о котором идет речь, в ходе испытаний запускался при помощи ракеты-носителя. На высоте 20 километров он отстыковался от ракеты и далее продолжал полет самостоятельно. Во время полета он достиг скорости 5,5 маха (примерно 1,6 километра в секунду).

источник: LENTA.RU
19.12.05

РЕОРГАНИЗАЦИЯ СОВМЕСТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ ВААС

Bell Helicopter и AgustaWestland (AW) объявили о реорганизации совместного предприятия Bell Agusta Aerospace Company LLC (ВААС). Bell продает AW свои 25% в программе двухдвигательного среднего вертолета АВ139. В результате сделки AgustaWestland получит 100% собственности во всех аспектах программы. За свои 25% Bell получит средства, соответствующие стоимости программы. Подробности сделки не раскрываются.

Реорганизация позволит AW укрепить возможности усиления своих экономических интересов в программе гражданского преобразуемого летательного аппарата ВА609 (который остается в рамках ВААС) с первоначальных 25% до максимальных

40% за счет увеличения инвестиций на этапе разработки. Консолидация программы "в одних руках", по мнению руководства AW, позволит увеличить продажи и повысить уровень поддержки заказчиков, связанной с сопровождением эксплуатации.

В свою очередь, руководство Bell прокомментировало, что партнерство связывает Bell и Agusta, начиная с 1952 года, и продолжится на ВА609. Кроме того, партнерские отношения сохраняются на других уже существующих программах таких, как 412-модель и президентские вертолеты US101.

источник: AVIAPORT.RU
05.12.05

ВЕРТОЛЕТОВ СТАНЕТ БОЛЬШЕ

Компания Forecast International опубликовала прогноз о будущем мировой вертолетной индустрии с 2005 по 2014 год. По данным компании, производство военных вертолетов будет стабильно расти. За десятилетие будет выпущено 6 253 боевых вертолета на общую сумму около \$96 миллиардов. Мировым лидером будет американская компания Sikorsky, на долю которой придется 1 260 машин, сообщает Washington ProFile.

В первую тройку крупнейших производителей также вошли американские корпорации: Boeing (около одной тысячи вертолетов) и Bell (897 машин). На четвертом месте европейский концерн Eurocopter (546 вертолетов).

За этот же период времени в мире будет произведено 12 478 коммерческих вертолетов на общую сумму \$25 миллиардов. Лидерами на рынке легких вертолетов (на их долю придется примерно 75% мирового производства) будут компании Robinson, Eurocopter и Bell Canada. Средние и тяжелые вертолеты будут поставляться прежде всего вооруженным силам, их мирное использование будет весьма ограниченным - за десятилетие будет произведено всего лишь 37 "гражданских" версий подобных машин, причем лидерами здесь будут российские производители "Миль" и "Камов".

источник: сайт "InfoRos"
13.12.05

ВВС США ЗАКУПАЮТ 50 КОНВЕРТОПЛАНОВ

ВВС США принимают на вооружение конвертопланы CV-22 Osprey, сообщает Defence Talk. Военно-воздушные силы окончательно приняли решение закупить 50 таких аппаратов, чтобы передать их в распоряжение Командования специальными операциями ВВС. Ранее "Оспрей" был снят с конкурса на оснащение ВВС боевым поисково-спасательным вертолетом по программе CSAR-X (combat search-and-rescue aircraft). Разработчики аппарата - компании Bell Helicopter Textron и Boeing - заявили, что основные достоинства конвертоплана (скорость и дальность действия) оказались не столь необходимыми

для спасательного аппарата. Многопрофильный военно-транспортный конвертоплан V-22 Osprey, принят на вооружение частей морской пехоты США. Он начнет поступать в части в 2007 году. Всего морская пехота будет получать по 48 машин в год. Общее число "Оспреев" составит 410 единиц.

Osprey может взлетать и садиться вертикально, а во время горизонтального полета развивать скорость, гораздо большую, чем вертолет. Максимальная скорость "Оспрея" составляет 555 км/час.

источник: LENTA.RU
06.12.05

ИСПЫТАН БЕСПИЛОТНЫЙ АППАРАТ С ВРАЩАЮЩИМСЯ КРЫЛОМ

Необычный беспилотный летательный аппарат X-50A Dragonfly компании Boeing успешно выполнил четырёхминутный испытательный полёт, зависнув на высоте 6 метров. Аппарат выполнен по концепции "утка ротор/крыло" (Canard Rotor/Wing - CRW). "Утка" означает, естественно, переднее горизонтальное оперение. А вот ротор-крыло - вещь для авиации пока экзотическая: при вертикальном взлёте и посадке оно работает как вертолётный винт, но на высоте останавливается, превращаясь в обычное самолётное крыло. Таким образом, этот аппарат должен сочетать вертикальный вертолётный взлёт с высокой скоростью, свойственной самолётам. Причём для горизонтального полёта у машины имеется реактивный дви-

гатель. Длина машины составляет 5,4 м., а вес 657 кг. Интересно также, что для вращения крыла в его вертолётном режиме здесь не применяется отдельный двигатель. Просто выхлоп от реактивного мотора X-50A направляется через полое ротор-крыло в сопла, расположенные на его концах.

По мере набора скорости часть веса машины берут на себя передние и задние горизонтальные плоскости, выхлоп двигателя постепенно перенаправляется назад, в хвост машины, а крыло замедляется и, наконец, останавливается полностью.

источник: сайт "Membrana"
08.12.05

ОБЗОР ПРЕССЫ

Открытое письмо Президенту Российской Федерации В.В.Путину	46
Путин отказал Алешину	49
Единая упаковка для RRJ и Ан-148	50
Авиапром поддержат запретами	53
Взять управление на себя: необходимо создание государственного органа по руководству авиапромом	54
Торговцы оружием создают корпорацию: "Рособоронэкспорт" может дойти до скрытой приватизации	57
Смерть на взлете	58
Авиапром на излете	59
Авиапром поставляет на мировой рынок менее 1% гражданских самолетов	60
В пролете?	63
Airbus размещает дополнительные производственные заказы на российских предприятиях	65
"Салют" и "Сатурн" разделят омские моторы	66
"Нью-Васюки" Юрия Ласточкина	67
"Сатурн" хочет подмять "Салют"	68
"Салют" пошел на флот: флагман российского авиационного моторостроения работает над судовыми силовыми установками	69
Когда взлетит "Белый лебедь"?	71
Небесный дефицит	72
Крылом не вышел	73
Открытое письмо А. Лебедева Президенту Российской Федерации В.В. Путину, Председателю Правительства Российской Федерации М.Е. Фрадкову, Председателю Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации С.М. Миронову, Председателю Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации Б.В. Грызлову	74
"Иркуту" мало EADS	75
Самолет нарасхват	76
Европа пришла в "Иркут"	77
"Аэрофлот" угодил Грефу	78
Российский, региональный, реактивный	78
Реквием по ПВО	80
Вертолетная реанимация	81
Доктор Камель, египетский миллиардер, не смог вылечить российский авиапром	82

ОБЗОР ПРЕССЫ

за декабрь 2005 г.
по материалам российских и зарубежных СМИ

ОТКРЫТОЕ ПИСЬМО ПРЕЗИДЕНТУ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В.В.ПУТИНУ

Уважаемый Владимир Владимирович!

В своем апрельском "Послании Федеральному Собранию Российской Федерации" Вы акцентировали внимание аудитории на следующем:

"Если сейчас, когда созданы предпосылки для серьезной и масштабной работы, государство поддастся соблазну простых решений, то верх возьмет бюрократическая реакция. Вместо прорыва мы можем получить стагнацию, ...а коррупция, безответственность и непрофессионализм будут стремительно нарастать, возвращая нас на путь деградации экономического и интеллектуального потенциала нации и всё большего отрыва власти от интересов общества, нежелания госаппарата слышать запросы людей". Лучше не скажешь.

В этой связи считаю необходимым просить Вас обратить внимание на принятие Правительством Российской Федерации экономически сомнительного решения о многомиллиардном государственном финансировании проекта создания регионального самолета Russian Regional Jet (RRJ), который СМИ уже окрестили "миражом".

На его проектирование и сертификацию государственная корпорация "Сухого" просит почти 1 млрд. долл. США, на создание двигателя к нему - еще 300 млн. евро. При этом, как отмечают специалисты ведущих институтов ЦАГИ, ГосНИИ Гражданской Авиации, "несмотря на различие концепций проектов, самолеты семейств Ан-148-100/200 и RRJ-75/95 близки по техническому уровню и не имеют принципиальных различий в функциональных возможностях, качестве перевозок, топливной эффективности, ресурсных характеристиках и показателях эксплуатационной технологичности между собой и в сравнении с западными аналогами".

Получается, что даже в проекте RRJ проигрывает уже созданным самолетам, в частности, Ан-148 совместного российско-украинского производства. Затраты нашей страны для развертывания серийного производства этих моделей составят соответственно 100 млн. долл. США (Ан-148) или 1,5 млрд. долл. США (RRJ), а сроки - 1 год и 4-5 лет.

Цена RRJ (по каталогу - 27,3 млн. долл. США) уступает российско-украинскому Ан-148 (20 млн.долл. США) и сравнима с ценами лучших зару-

бежных аналогов (ERJ-195 фирмы Embraer стоит по каталогу 30 млн. долл. США). Как отмечают эксперты, скорее иностранные авиаперевозчики доплатят эти 10% разницы и возьмут проверенные самолеты Embraer или Bombardier. Поэтому планы создателей RRJ продать 800 самолетов, в том числе более 500 на мировом рынке, не представляются реальными.

Лоббисты из состава госчиновников буквально "выбивают" десятки миллиардов рублей из госбюджета и госбанков, оказывают давление на "Аэрофлот" как на возможного заказчика. Получается, что огромные государственные деньги будут израсходованы на создание самолета, по своим параметрам аналогичного уже существующим, но который появится спустя только несколько лет, то есть заведомо явится неконкурентоспособной моделью.

Сроки создания RRJ уже неоднократно менялись в сторону увеличения. Нет никаких гарантий, что заявляемые сегодня сроки сертификации и начала серийных поставок будут выдержаны.

Для создания преференций данному проекту в Правительстве Российской Федерации принято решение об отмене пошлин на ввозимые комплектующие только для самолетов RRJ.

Тем самым проявлена дискриминация в отношении других российских самолетов, использующих иностранные компоненты.

С целью поддержания престижа RRJ самолет предлагается продавать намного ниже себестоимости производства. На подписании контракта с "Аэрофлотом" на 30 самолетов RRJ было заявлено, что как первый заказчик "Аэрофлот" получит существенную скидку (то есть продажная цена составит 18-19 млн. долл. США). Поскольку заводы-изготовители RRJ (Новосибирское и Комсомольское-на-Амуре АПО, входящие в АКХ "Сухой") принадлежат государству, то источником покрытия дефицита может служить только государственный бюджет. На сделке с "Аэрофлотом" объем таких дотаций превысит 300 млн.долл. США.

Узнав о таком низком уровне цен, другие покупатели RRJ вряд ли согласятся на более высокую, экономически оправданную цену. Поэтому можно ожидать, что на всей заявленной "программе" продаж в 800 самолетов цифра дотаций из российского бюджета составит сотни миллионов долларов.

На фоне энергичного продвижения проекта RRJ на уровне заинтересованных ведомств осуществляется фактическое противодействие серийному производству Ан-148. Он объявляется "иностранным" - украинским, хотя будет собираться в г.Воронеже, а его комплектация на 70 % осуществляется в России. Для начала серийного производства требуется всего 100 млн. долл. США, которые предполагается взять из внебюджетных источников, в том числе с участием авиализинговой компании "Ильюшин Финанс Ко". Полагаю, что именно противостоянием двух проектов RRJ и Ан-148 обусловлены проблемы, возникшие с правоохранительными органами у "Ильюшин Финанс Ко", являющегося основным звеном финансирования проекта Ан-148 в российской и украинской цепочке "авиастроители - авиаперевозчики".

Известно, что зависимость от "дальнезарубежной" комплектации создает серьезные проблемы авиакомпаниям.

Так, например, американцы наложили запрет на поставку в Иран европейских Airbus с американскими комплектующими. Учитывая что одним из партнеров в производстве RRJ является фирма Boeing, нет никаких гарантий, что в будущем в таком же положении не окажется Россия.

Кроме того, большая часть российских бюджетных дотаций достанется иностранным комплектаторам самолета RRJ.

На заседании Правительства Российской Федерации 22 сентября с.г. руководитель АХК "Сухой" признал, что более 60% цены RRJ формируется за счет иностранных комплектующих. Таким образом, Правительство Российской Федерации за счет российского бюджета будет дотировать и развивать иностранных конкурентов.

Цели иностранных конкурентов ясны. Тот же Boeing не стал полноценным инвестиционным партнером проекта RRJ, ограничившись ролью отнюдь не дешевого платного консультанта. Ему выгодно канализировать российские финансы, российские мозги, российский авиастроительный потенциал в сравнительно узкую и самую агрессивную по конкуренции нишу региональных самолетов, в которой он сам не работает, справедливо полагая ее рискованной. Тем самым он устраняет Россию с наиболее выгодного рынка среднемагистральных самолетов. Той же тактики придерживается и Airbus.

Анализируя мнения неангажированных специалистов, неизбежно приходишь к выводу, что вся затея с RRJ нацелена на одно - получить из государственного бюджета как можно больше средств на "освоение". Никто всерьез не ожидает, что появится

действительно конкурентный и широко продаваемый на рынке самолет.

Так уже было с региональным самолетом Ту-334, созданным чиновниками ФГУП "РСК МИГ" совместно с "Туполевым". На создание и сертификацию Ту-334 были потрачены сотни миллионов долларов государственных средств, а самолет не пошел в серию и не заказывается авиакомпаниями. Теперь госфинансирование Ту-334 закончено, и понадобился новый "эпохальный" проект. Не исключено, что и результат будет такой же.

Негативный опыт бюрократического "освоения бюджетных средств" в авиапромышленности, отсутствие в проекте RRJ реального, независимого контроля в виде парламента, независимой экспертизы и крупных частных инвесторов не позволяет надеяться на эффективное использование привлекаемых в проект финансовых ресурсов. Был бы такой контроль, кто разрешил бы вместо готового самолета, на запуск серийного производства которого требуется 100 млн. долл. США, начать с нуля делать такой же (-если не хуже), но за 1,5 млрд. долл. США?!

Полагаю, что ситуация в авиапромышленности сходна с происходящим в такой отрасли, как строительство доступного жилья. Ведь и в авиапроме "на уровне кланов все стопорится, не дают развиваться бизнесу в этой сфере, не пускают!" Однако мы искренне надеемся, что Правительство Российской Федерации все-таки прислушается к Вашим словам о том, что "в наши планы не входит передача страны в распоряжение неэффективной коррумпированной бюрократии".

Уважаемый Владимир Владимирович!

Только Ваше личное вмешательство позволит найти объективное решение проблемы. Непредвзятый анализ государственной перспективности двух проектов RRJ и Ан-148 могло бы провести по Вашему указанию Контрольное управление Президента Российской Федерации, а также Совет Безопасности. Следовало бы рекомендовать Госдуме стать органом реального контроля за расходованием государственных средств по подобным проектам.

С глубоким уважением,
Депутат Государственной Думы А.Е. Лебедев

*источник: компания "Национальный резервный банк"
19.12.05*



ЭЛЕКТРОННАЯ ВЕРСИЯ

**БЮЛЛЕТЕНЬ
КЛУБА
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ**

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

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

ПУТИН ОТКАЗАЛ АЛЕШИНУ

Как ожидалось, сегодня президент России должен был подписать указ о создании Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК).

По словам источников RBC daily, все вопросы, связанные с созданием ОАК, были практически согласованы, а главой корпорации должен был стать руководитель Федерального агентства по промышленности Борис Алешин. Но в последний момент, по информации собеседников газеты, Владимира Путина не устроила кандидатура г-на Алешина в качестве руководителя ОАК, поскольку в таком случае нарушалось равновесие между государством и частным капиталом при реформировании отрасли: вместо доказавших свою эффективность менеджеров мегакорпорации должен был возглавить чиновник.

По плану, разработанному Минпромэнерго, на первом этапе в уставный капитал ОАК планируется внести 100% акций АХК "Сухой", 86% акций МАК "Ильюшин", 65,8% акций ОАО "Туполев", 38% акций Нижегородского авиастроительного завода "Сокол", 25,5% акций Комсомольского-на-Амуре авиационного производственного объединения им. Ю. А. Гагарина, 25,5% акций Новосибирского авиационного производственного объединения им. В. П. Чкалова, 15% акций внешнеэкономического объединения "Авиаэкспорт", 58% акций Финансовой лизинговой компании и 38% акций "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК). Кроме того, в ОАК будут включены ФГУП "РСК "МиГ" и ФГУП "Казанское авиационное производственное объединение им. С. П. Горбунова" (КАПО), после того как они будут преобразованы в 100%-ные государственные АО. Как считают в Минпромэнерго, после создания ОАК у государства должно остаться не менее 51% ее акций. Сформировать компанию планируется в течение 2006 г. Основоположником идеи создания ОАК считается глава Роспрома Борис Алешин, который предложил объединить весь авиапром, еще занимая должность вице-преьера в правительстве Михаила Касьянова.

Первым претендентом на пост руководителя ОАК стал исполнительный директор НПК "Иркут" Валерий Безверхний, который в настоящее время возглавляет некоммерческое партнерство, созданное будущими участниками Объединенной авиастроительной корпорации. Однако с недавнего времени в качестве руководителя корпорации стал рассматриваться глава Роспрома Борис Алешин. Он был единственным человеком, устраивавшим премьера Михаила Фрадкова на посту главы ОАК.

По информации RBC daily, указ о создании ОАК и назначении ее руководителей президент России должен был подписать сегодня. Но во вторник сразу несколько источников в российских авиационных компаниях сообщили газете, что Владимир Путин недоволен указом и кандидатурой Бориса Алешина, поэтому подписание документа переносится на неопределенный срок. "Дело в том, что группировки авиапроизводителей продолжают борьбу за контроль над деятельностью отрасли, поэтому нет единой позиции по вопросу о том, кто должен возглавить создаваемую ОАК", - сказал представитель руководства одной из авиастроительных компаний. В другой компании отметили, что загвоздка именно в том, что

непонятно, каким образом в акционерном капитале ОАК будут участвовать частные инвесторы. "Например, корпорация "Иркут" должна была войти в ОАК на "льготных" условиях из-за близости Валерия Безверхнего к менеджменту создаваемой корпорации. Но теперь это равновесие нарушено. В менеджмент корпорации не включили ни Валерия Безверхнего, ни Сергея Недорослева (владельца ГК "Каскол"), ни Алексея Федорова (президента "Иркута" и одного из его владельцев), ни Александра Лебедева (совладельца "Ильюшин Финанс"), - отметил один из представителей отрасли. Официально авиапроизводители продолжают хранить молчание.

После подписания указа руководство авиапромом должно перейти от некоммерческого партнерства "Объединенный авиастроительный консорциум" (сокращенно НП "ОАК") к созданной в соответствии с указом президента корпорации. Но это вовсе не означает, что сотрудники будут переведены в новую структуру. "В любом случае создание такой организации - долгий процесс. Вначале будет подписан указ, потом Росимущество регистрирует ОАО. Еще где-то в течение года будут передаваться пакеты акций компаний", - сказал RBC daily источник в авиапроме. В НП "ОАК", руководителем которого сейчас является Валерий Безверхний, RBC daily сказали, что указ все же должен быть подписан до конца недели. О том, что возглавить отрасль может Борис Алешин, там тоже слышали, но комментировать эту информацию не стали. Валерий Безверхний от комментариев также отказался.

По мнению владельца Национальной резервной корпорации (которой принадлежит часть акций ИФК) Александра Лебедева, вопрос о назначении руководителя ОАК будет решаться позже. "Это не основная проблема, - сообщил он RBC daily. - Генеральный директор назначается в какой-то компании, а сейчас еще ничего не создано". Он предполагает, что при любом развитии событий Борис Алешин останется в правительстве как куратор и "изобретатель" данного процесса. По мнению совладельца ИФК, изъян указа в том, что не ясно, что будет с частным капиталом в отрасли после создания ОАК.

Второй проблемой может стать то, что в авиакорпорацию войдут и лизинговые компании. "Они в лучшем случае должны слиться, - считает Александр Лебедев. - Кроме того, лизинг должен оставаться независимым от производства авиапродукции". Он также подтвердил информацию, что ему никаких должностей в новой структуре пока не предлагали. "Если я пишу открытые письма, значит, к моему мнению создатели ОАК не прислушиваются", - резюмирует Александр Лебедев. Сергей Недорослев сообщил RBC daily, что ему также не предлагали никаких должностей в формирующейся компании. "Сокол" как компания третьего уровня войдет в ОАК в составе РСК "МиГ", - сказал он. Комментировать возможное назначение на должность генерального директора ОАК Бориса Алешина он также не стал.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета "RBC Daily"
22.12.05*

ЕДИНАЯ УПАКОВКА ДЛЯ RRJ И АН-148

Примирение внутри авиапрома поможет сделать Россию мировым центром по региональным самолетам. Подписание на прошлой неделе еще 2-х поставочных контрактов по самолетам региональных линий нового поколения создало качественно новую ситуацию в отношениях между отечественными авиаперевозчиками и промышленностью. На сегодня 4 крупнейшие авиакомпании России определились с типом, количеством и сроками поставки RRJ и Ан-148. Общее количество заказов и заявок на оба типа перевалило за две сотни. "Шар" – на стороне промышленности. Хватит ли ума у топ-менеджеров нашего авиапрома, чтобы прекратить междоусобные войны и вместе найти оптимальное решение задачи по реализации великим трудом добытых контрактов?

Еще год назад ни один российский авиазавод не мог похвастаться наличием твердых заказов на гражданскую авиатехнику. Покупателей не было ни на 95-местный RRJ, ни на 75-местный Ан-148. И вот в течение нескольких месяцев 2005 г. первая тройка пассажирских авиаперевозчиков России определились с типом, количеством и сроками поставки воздушных судов разработки "Сухого" и "Антонова". Вместе с "Аэрофлотом", "Пулково" и AirUnion сделали свой выбор и крупнейшие грузовые перевозчики страны - "Волга-Днепр" и "Полет". А также ведущие авиационные лизинговые фирмы "Ильюшин-Финанс" (ИФК) и "Финансовая Лизинговая Компания" (ФЛК).

По состоянию на декабрь 2005 г., получено заказов и заявок на 210 самолетов. Выпуск такого количества авиатехники загрузит работой авиазаводы в Воронеже и Комсомольске-на-Амуре со смежными предприятиями минимум на 5-7 лет. Качественно новая ситуация на рынке заключается в том, что компании-перевозчики теперь имеют право не только из любопытства интересоваться новыми проектами родного авиапрома, но и на юридическом основании требовать точного выполнения поставочных контрактов, подписанных в 2005 г.

Только безответственный руководитель сегодня может заявлять, что у него нет проблем технического и производственного характера, мешающих выполнению полученных заказов.

Уже полтора десятка лет авиапром России не ведет серийного строительства гражданских воздушных судов! Численность работников на крупнейших сборочных заводах сократилась в 2-3 раза и более. Среди ушедших с предприятий немало квалифицированных рабочих и инженеров, без которых высокоэффективное производство качественной продук-

ции немыслимо. Отыскать подготовленные кадры на рынке труда очень сложно. Прошло время, когда дипломированные, с опытом работы специалисты соглашались на любую работу. Обучение же молодежи обходится недешево и требует времени.

Тяжелая обстановка сложилась с поставщиками. Сотни предприятий второго и третьего уровня закрылись или впадают жалкое существование. Многие потеряли способность выпускать качественную продукцию по приемлемым ценам. Генеральный директор ФЛК Евгений Зарицкий заявил корреспонденту "ВПК", что завод в Казани может построить в 2006 г. пять планеров Ту-214, но не все из них представляется возможным оснастить покупными изделиями. Пока удастся находить решение по силовым установкам за счет восстановительного ремонта ранее выпущенных ПС-90А. А по бортовым системам дело ухудшается год от года. "Возникает множество проблем с комплектацией Ту-214: все, что можно было выгребсти из поставщиков, мы уже выгребли", - утверждает Зарицкий.

Появляются вопросы и во взаимоотношениях самолетостроителей с металлургическими заводами. Последние долгое время не получали сколько-нибудь заметных по объему заказов на авиационные сорта алюминия и стали. Возобновлять же производство в сравнительно небольших масштабах невыгодно. Сегодня самолетостроительные и двигателестроительные заводы вынуждены обращаться за металлом к немецким и американским фирмам.

Перечислена только малая толика проблем, стоящих перед генеральными директорами авиазаводов. Если в течение завершающегося года и предыдущие они могли позволить себе борьбу друг с другом за любой (пусть самый малый и спекулятивный) заказ, то сегодня им все чаще приходится задумываться над тем, как выполнить действующие контракты. Зачастую приходится напрягать не только весь свой потенциал, но и обращаться за помощью к "друзьям-конкурентам".

Образно говоря, "зима" в авиапроме сменяется "весной". Наступает пора сажать и выращивать урожай. Это не очень подходящее время, чтобы поносить соседа: мол, ты неправильно держишь в руках тяпку. Лучше сосредоточиться на своем участке, благо что работа сейчас есть и у конструкторских бюро им. П.О. Сухого и О.К. Антонова, и у КНААПО с НАПО и ВАСО, и у "Сатурна" с "Салютом" и Уфимским МПО. Прогрессивно мыслящие директора находят в себе силы переступить через прошлое в отношениях с псевдоконкурентами и пересмотреть существующие производственные цепочки в сторону увеличения эффективности производства. РСК "МиГ" заключил договоры с заводами - производителями истребителей "Су" ИАПО и КНААПО на производство отдельных элементов планера МиГ-29, поскольку только так удастся обеспечить своевременное выполнение индийского заказа. В этом еще одно из проявлений качественно новой ситуации на рынке.

Положительный опыт взаимодействия уже имеется в отношениях между КНААПО и ИАПО. "Несмо-

тря на жесткую конкурентную борьбу за рынки сбыта истребителей марки "Су", мы всегда обменивались технологиями и опытом", - отметил в беседе с корреспондентом "ВПК" Алексей Федоров, бывший гендиректор ИАПО, а ныне генеральный директор - генеральный конструктор РСК "Миг". "Для этого была достигнута специальная договоренность между мной и (генеральным директором КНААПО) Меркуловым", - признал Алексей Федоров.

Начинается обсуждение идеи "центров компетенции". Об этом при посещении воронежского завода говорил руководитель Федерального агентства по промышленности Борис Алешин. Воронеж вполне может поставлять КНААПО детали из композитных материалов (КМ) для RRJ и брать титановые для Ан-148. Опыт показывает, что специализация помогает сократить себестоимость продукции и обеспечить ритмичность производства.

Сегодня производителям RRJ и Ан-148 в пору задуматься: как выполнить обязательства перед авиакомпаниями, если определенные "критические" системы сторонних поставщиков не покажут на испытаниях требуемых характеристик?

Всякая новая программа несет в себе технические риски. Неудачи случаются и у именитых зарубежных фирм. Вспомним историю с PW6000. Проект стартовал в сентябре 1998 г.

Многообещающий двигатель, в который Pratt&Whitney вложил сотни миллионов долларов, на испытаниях не смог продемонстрировать заявленный расход топлива. Pratt&Whitney пришлось отказаться от использования компрессора собственной разработки и заказать новый у немецкой фирмы MTU. В результате доводка мотора затянулась. Он получил европейский сертификат типа не как было обещано в 2001 г., а лишь в июне 2005-го.

Из-за провала программы PW6000 в тяжелое положение попала новая разработка Airbus - пассажирский лайнер A318. Он был задуман как "одномоторный". Airbus пришлось срочно приспособлять к самолету "альтернативный" CFM56-5, одновременно ведя трудные переговоры с авиакомпаниями, заказавшими A318. Тогда программу самолета от неудачи спасла дружественная менеджменту авиакомпания Air France, которая согласилась на оснащение своих самолетов моторами CFM56. Другие же авиакомпании предпочли переместить заказы на другие модели в продуктовой ряду Airbus.

Что будет, если SaM146, подобно PW6000, не подтвердит на испытаниях обещанных характеристик? Дело не в том, хорошие или не очень специалисты работают на Спесна и НПО "Сатурн". А в том, чтобы снизить влияние рисков программы SaM146 на реализацию масштабного проекта RRJ. Как показывает случай с A318, не стоит рисковать, ограничиваясь одним поставщиком в случае, когда речь идет о полностью новом двигателе, не прошедшем полный цикл испытаний.

Снижение рисков по проекту RRJ предполагает поиск варианта по замене SaM146 на сертифицированный отечественный Д-436 в том же классе тяги. По заключенным ИФК контрактам с AiRUnion и "Пулково", авиакомпаниям предоставляется возможность (- по "дополнительным соглашениям") замены моторов Д-436-148 на SaM146, если первые не покажут в эксплуатации заявленных характеристик. Аналогичная опция по RRJ повысит его привлекательность в глазах авиаперевозчиков.

Безусловно, здоровая конкуренция на рынке должна быть. Она стимулирует производителей постоянно работать над улучшением своих изделий. Однако самолетостроителям стоит вести дело так, чтобы лучше удовлетворить интересы перевозчиков. Кроме возможности взаимной замены в паре Д-436 - SaM146, неплохо было бы договориться об унификации контрольно-проверочной аппаратуры и наземного оборудования, инфраструктуры поддержки, программ обучения обслуживающего персонала, чтобы они могли работать с двумя типами моторов (в частности, общие центры обслуживания в аэропортах, куда будут летать и Ан-148, и RRJ, в том числе и за рубежом). Если самолетостроители договорятся между собой по этим вопросам, то у рыбинских менеджеров будет меньше причин добиваться смерти конкурирующего "Салюта".

Поскольку геометрия носовой части RRJ и Ан-148 практически не отличается, почему бы не продумать вариант установки на эти самолеты "альтернативного" комплекта авионики (с другого типа). Это сократит риски в случае, если Thales или "Авиаприбор" не сумеют обеспечить своевременное выполнение контрактов по разработке и поставке сертифицированных комплексов на RRJ и Ан-148 соответственно. При этом стоимость НИОКР по самолету практически не возрастет, поскольку оба комплекса создаются независимо друг от друга.

Целесообразна взаимозаменяемость бортовых систем самолетов. Например, на Ан-148 используются импортные системы кондиционирования воздуха Liebherr и оборудование для электрических цепей Thales. Они успешно прошли испытания на борту самолета. Можно предусмотреть их использование и на RRJ.

Поскольку диаметр фюзеляжа Ан-148 и RRJ отличается незначительно, можно и нужно сделать взаимозаменяемыми элементы интерьера. Например, кресла и багажные полки. Это даст возможность авиакомпаниям выбирать между иностранными элементами на RRJ и преимущественно отечественными на Ан-148. Таким образом решится вопрос по снижению стоимости RRJ и увеличению в нем доли российского труда, который, по оценкам экспертов по авиастроению, пока что составляет в этом самолете лишь 40%.

Интересный опыт имеется у фирмы Boeing по построению международной кооперации на новейшем авиалайнере 787 Dreamliner. Крыло самолета делают в Японии, фрагменты фюзеляжа - в Италии, переднюю часть фюзеляжа проектируют в России. Конвертацией пассажирского 747-400 в разработанный в Москве самолет грузовой логистической поддержки LCF занимаются на Тайване.

Так что и по двум отечественным самолетам имеет смысл оптимизировать их производственную цепочку. Крупные элементы планера целесообразнее

Сегодня еще имеется шанс объединить усилия по маркетингу и производству RRJ и Ан-148. Сделать правильные выводы и не повторять "региональных" ошибок при реализации перспективной проекта "ближне-среднемагистрального самолета" МС-21.

изготавливать на сибирских заводах, а детали из КМ делать в Воронеже. Ввиду большого количества поступающих из Европы покупных изделий и бортовых систем, окончательная сборка лучше "ложится" на завод в европейской части России, нежели в центре Сибири или на тихоокеанском побережье.

Даже у такого надежного производителя как Airbus случаются задержки с поставками новой техники. Выше приводился пример с А318. А сейчас аналогичная история происходит со сверхбольшим А380. Из-за сдвиги графика сертификации на полгода позднее получают серийные машины Air France, Emirates и Quantas. В настоящее время обсуждается величина штрафов, которые производитель заплатит авиакомпаниям. В отличие от А318, заменить сверхбольшой А380 другими моделями фирмы не представляется возможным.

У российских производителей, однако, есть счастливая возможность гарантировать поставку отечественных региональных самолетов, используя опыт российско-американского СП International Launch Services. ILS предоставляет пусковые услуги с использованием близких по характеристикам РН "Протон" и Atlas. Потребителям не навязывают выбор ракеты. Но если что-то срывается в производственном графике, то спутник может улечь на "альтернативной" ракете!

Рынок положительно отреагировал на данное предложение. ILS успешно использовал этот замечательный маркетинговый ход, чтобы укрепить позиции на рынке и собрал больше заказов, чем его "одноракетные" конкуренты.

Аналогичное решение можно предложить в связке Ан-148 и RRJ, если их производители договорятся между собой о едином маркетинге и общей системе взаимной поддержки. Если, например, один поставщик окажется не в состоянии обеспечить поставку своего самолета в заданные сроки, на замену может быть предложен готовый "альтернативный" продукт.

Для российских перевозчиков это критический момент, поскольку выходит календарный ресурс парка Ту-134. Если уходящую на списание "по возрасту" или налету часов машину вовремя не заменить, то придется сокращать частоту полетов или вовсе закрывать рейсы. "Космические" технологии замены одного типа техники на другой в авиации помогут удовлетворить запросы авиакомпаний, в минимальной степени затрагивая интересы заказчика.

Технология "вынужденной замены" актуальна и для RRJ, и для Ан-148, если принять во внимание всю совокупность технических, технологических и политических рисков.

Оба типа самолетов планируется сертифицировать как по российским нормам летной годности, так и европейским. Если по какой-то причине на один тип самолета не удастся вовремя получить европейский сертификат, то временно можно предложить перевозчику "альтернативный" самолет другого типа. Руководители авиакомпаний заинтересованы в подобном сотрудничестве "лагерей" RRJ и Ан-148. В частности, такого мнения придерживается генеральный директор "КрасЭйр" и глава альянса AirUnion Борис Абрамович: "Мне кажется, что при нормальном подходе и маркетинге этих самолетов можно рассчитывать, что они могли бы дополнять друг друга. Если бы они (производители Ан-148 и RRJ. - Прим. авт.) сдружились, то и нам, авиакомпаниям, тоже стало бы легче".

Конечно, предоставление заказчику одного типа самолетов вместо другого может и должно рассматриваться только как вынужденная мера. Но, согласитесь, это лучше, чем простое оттягивание сроков реализации поставочных контрактов, влекущее за собой штрафные санкции к производителю и ущерб авиакомпании в виде упущенной выгоды на рынке авиаперевозок.

Представьте на минуту, какой силы удар обрушится на имидж отечественного авиапрома в случае несвоевременной реализации проекта RRJ? Иностранцы зарекутся иметь дело с нами. И кое-кто уже на грани такого решения по печальному опыту египетского предпринимателя доктора Ибрагима Камеля в производстве Ту-204-120 на "Авиастаре". Поэтому представляется необходимым обсудить взаимоприемлемые условия действий в случае кризиса. В спокойной обстановке договориться о принципах и технологии взаимной поддержки проектов RRJ и Ан-148. Так, чтобы не банально переманивать заказчиков или решать PR-задачи, а обеспечить повышенную устойчивость обем программ.

Отдельные российские авиакомпании попадут в тяжелую ситуацию, если в существующей схеме один из двух проектов постигнет неудача. Генеральный директор "Аэрофлота" Валерий Окулов подчеркнул, что национальный перевозчик не планирует другой замены "добирающих" ресурс двенадцати Ту-134, кроме как новыми российскими региональными самолетами. А если они не подспеют вовремя?

Поставки новых самолетов Airbus и Boeing распланы на 2-3 года вперед. Похожая ситуация складывается и по большим региональным самолетам Bombardier и Embraer. Даже если "Аэрофлот" "занесет" 1млрд. долларов наличными в кабинет президента Embraer Маурисио Ботельо, то тот не сможет завтра утром "отovarить" клиента тридцатью новенькими E-195.

В рыночной экономике условия диктует покупатель. И раз наша страна выбрала такой путь, то и российским производителям следует свою деятельность направлять на максимальное удовлетворение потребностей клиентов. И в этом стремлении им должны помогать властные структуры.

Государство владеет большими пакетами акций в "Сухом", ФЛК, ИФК, ВАСО, компаниях "Аэрофлот" и "КрасЭйр". А ГУАП "Пулково" и ФГУП ММП "Салют" - стопроцентная национальная собственность. Поэтому представляется, что в данном случае государственная политика должна быть направлена на примирение интересов различных групп в авиапроме, "разведение" их интересов с целью предотвращения вредной конкуренции на авиационном рынке.

Сегодня еще имеется шанс объединить усилия по маркетингу и производству RRJ и Ан-148. Сделать правильные выводы и не повторять "региональных" ошибок при реализации перспективного проекта "ближне-среднемагистрального самолета" МС-21.

Успешный ход отечественного авиапрома по захвату Россией части глобального рынка региональных самолетов поможет МС-21 выполнить возлагаемую на него миссию по возвращению нашей страны на мировой рынок магистральных пассажирских самолетов.

Владимир КАРНОЗОВ

*источник: газета "ВПК"
14.12.05*

АВИАПРОМ ПОДДЕРЖАТ ЗАПРЕТАМИ

Федеральное агентство по промышленности (Роспром) оценило прямой ущерб государственного бюджета от приобретения российскими компаниями самолетов иностранного производства.

По данным ведомства Бориса Алешина, из-за того что перевозчики покупают продукцию Boeing и Airbus, государственная казна и предприятия российского авиапрома теряют 60 млрд. руб. в год. В связи с этим Минпромэнерго предлагает не прислушиваться к мнению авиакомпаний и не снимать пошлины на западные лайнеры. Более того, на некоторые виды самолетов пошлины могут даже повысить. Напомним, что на прошлой неделе Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) обратилась в правительство с открытым письмом, в котором потребовала отмены ограничений на ввоз иностранной авиатехники. Сейчас пошлины на покупку новых самолетов Boeing и Airbus достигают 40 % от их стоимости. По оценке АЭВТ, многолетнее применение протекционистских мер в отношении производственной деятельности российского авиапрома не только не доказало свою эффективность, но и стало тормозом в развитии авиатранспортной индустрии. Это привело к резкому падению объемов авиаперевозок и рентабельности в отрасли, непомерно увеличиваются издержки производства, растут тарифы.

Президент ассоциации Евгений Чибирев считает, что из-за сохранения пошлин на западные лайнеры и роста цен на авиационное топливо российские перевозчики работают в неравных конкурентных условиях на мировом рынке. Самолеты иностранного производства потребляют, по разным оценкам, на 10-20 % меньше керосина. Кроме того, продукция отечественного авиапрома не имеет должного уровня сервисного обслуживания. Примечательно, что обращение АЭВТ к премьеру Михаилу Фрадкову в тот же день поддержал "Аэрофлот", подконтрольный государству. Однако Роспром оценивает сложившуюся на авиарынке ситуацию совсем иначе.

Источник из федерального агентства сообщил Интерфаксу, что "политика приобретения зарубежной авиационной техники на льготных для импортеров условиях наносит ощутимый удар экономике страны. Только за счет потерь в пошлинах и налогах ущерб составит более 30 млрд. руб. Столько же теряет отечественная авиационная промышленность, лишенная заказов". Специалисты Роспрома подсчитали, что с 2002 по 2004 г. российскими авиакомпаниями закуплено всего 10 новых магистральных пассажирских самолетов отечественного производства. В этот же период парк авиакомпаний пополнился 31 зарубежным самолетом фирм Boeing (Boeing 737, Boeing 757, Boeing 767) и Airbus (A319, A320).

Отметим, что Роспром не готов пойти даже на небольшие уступки западным производителям. Сегодня рассматриваются варианты организации лицензионной сборки на российских авиазаводах зарубежных самолетов (например, ERJ-135, ERJ-145, Cessna Caravan). Но и это, как считают в ведомстве Бориса Алешина, также не выгодно экономике РФ.

Между тем в 2006 г. на европейские заводы авиационного концерна Airbus поступят первые конструкции российского производства для сборки самолетов семейства A320. Об этом вчера сообщил глава российского представительства Airbus Сергей Ермолаев. Он напомнил, что в 2004 г. Airbus разместил в российской научно-производственной корпорации "Иркут" заказ на производство компонентов самолета семейства A320 объемом 200 млн. долл. Однако это максимум, на что готовы согласиться министерства, отвечающие за отсутствие срывов в работе российского авиапрома. Представитель центра общественных связей Минпромэнерго Иван Капитонов сообщил "Гудку", что в его ведомстве проблема ввозных пошлин после обращения авиаперевозчиков обсуждалась. Но эксперты не рекомендовали что-либо менять в действующей системе ограничений для западных самолетов.

В пресс-релизе Минпромэнерго говорится, что необходимо сохранить действующие пошлины, поскольку отечественные авиастроители в состоянии производить перспективные воздушные суда, такие как Ту-334, Ту-204-300 и RRJ (разрабатываются конструкторами "Сухого"). При этом министерство подготовило предложения установить таможенные пошлины на уровне 30 % для самолетов, срок эксплуатации которых превышает 7 лет. Это объясняется тем обстоятельством, что к указанному сроку при нормальной эксплуатации дальне- и среднемагистральные самолеты вырабатывают не менее половины своего ресурса. Предложения, подготовленные в Минпромэнерго, теперь будут ждать оценки главы Минэкономразвития Германа Грефа. Напомним, что последний не раз высказывался в поддержку разработки отечественного среднемагистрального самолета RRJ. В лизинговых компаниях, специализирующихся на поставках перевозчикам российских самолетов "Ил" и "Ту", соглашались с позицией чиновников. По словам главы пресс-службы компании "Ильюшин Финанс Ко." Андрея Липовецкого, в отмене пошлин на западные самолеты сохраняется прямая угроза отечественному авиапрому. И хотя приходится часто слышать мнения об искусственной господдержке российских заводов, на самом деле ее нет. Заводы со своими проблемами зачастую справляются без господдержки.

Как заявил "Гудку" менеджер по связям с общественностью российского представительства Boeing Виктор Аношкин, без отмены ограничений на технику его концерна российские компании рискуют остаться и без подержанных самолетов западного производства.

Западные концерны продолжают с помощью авиаперевозчиков отстаивать свои позиции на российском рынке. По информации "Гудка", в том же Минпромэнерго лежат предложения по смягчению пошлин на поставки самолетов Boeing и Airbus новейших разработок - A380/350 и Boeing 747/787. Однако пока их обсуждение идет в неофициальном порядке.

Сергей ЮРЬЕВ

*источник: газета "Гудок"
02.12.05*

ВЗЯТЬ УПРАВЛЕНИЕ НА СЕБЯ: НЕОБХОДИМО СОЗДАНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОГО ОРГАНА ПО РУКОВОДСТВУ АВИАПРОМОМ

Ни для кого не секрет, что авиационный комплекс России переживает глубокий кризис. Проявление политической воли со стороны руководства страны могло бы коренным образом изменить сложившуюся ситуацию. Речь идет о давно назревшей идее государственного регулирования работы авиационного комплекса в условиях рыночной экономики.

Чтобы понять истоки нынешнего кризиса, необходимо обратиться к недалекому прошлому. С конца 80-х годов в рамках перестройки наметилась тенденция к переходу к рыночной системе как более эффективной по сравнению с существовавшей в СССР плановой экономикой. Для реализации такого перехода было разработано несколько программ. После рассмотрения этих программ на уровне тогдашнего руководства страны было решено тщательно проанализировать два направления: регулируемый переход и стихийный переход к рыночным отношениям.

Регулируемый переход, предложенный представителями промышленности, был основан прежде всего на учете стратегических интересов страны и особенностей сложившейся к этому моменту структуры экономики, развитости и состояния как отдельных ее отраслей, так и отдельных предприятий внутри этих отраслей, а также ряда социально-экономических соображений. Предлагалось это сделать при обязательной регулирующей роли государства.

Стихийный переход, основанный главным образом на сиюминутных политических амбициях авторов таких программ, был нацелен на взлом сложившейся экономической структуры, на либерализацию цен до проведения приватизации, на формирование немногочисленного класса крупных капиталистов и предпринимателей, на захват этим классом сырьевых отраслей как наиболее выгодных, при полном игнорировании социально-экономических последствий такого перехода. К сожалению, расстановка политических сил в стране в начале 90-х годов обеспечила перевес представителям бывшей номенклатуры и их приспешникам, посчитавшим для себя более выгодным стихийный переход к рыночным отношениям.

ВТОРОЕ МЕСТО

До начала 90-х годов уровень развития авиационной промышленности нашей страны обеспечивал ей прочное положение в тройке ведущих мировых авиационных центров (СССР, США и объединенной Европы). По продаже авиационной техники Советский Союз твердо занимал второе место в мире, уступая только Соединенным Штатам. Широко развитый рынок авиационной техники охватывал внутренние потребности не только страны, но и государств, поли-

тически тесно связанных с СССР. Масштабы производства авиационной техники и наукоемкость ее разработки вызвали необходимость создания мощных производственных и научно-исследовательских структур. Это позволяло выпускать и продавать до 2500 самолетов и вертолетов всех типов - как военных, так и гражданских.

Следует отметить, что особенности многолетней политической и технологической изолированности СССР не могли не сказаться на концентрации научного кадрового потенциала, с одной стороны, и достигнутого технологического уровня развития промышленности, с другой. До начала перестройки в научно-технологической сфере нашей страны работали около 1,5 млн. ученых, в основном в прикладных институтах, включая НИИ министерств, ориентированные на военные нужды, тогда как в АН СССР - только 3% всех ученых страны. Такая концентрация научного кадрового потенциала позволила Советскому Союзу в отдельных технологиях выйти на мировой уровень, прежде всего в материаловедении, обработке металлов, ядерных и космических технологиях. Но в целом СССР не мог претендовать на полное технологическое лидерство. Шла "холодная война", и против нас была направлена деятельность КОКОМ (Координационный комитет по экспорту стратегических товаров в социалистические страны), который ограничивал нам доступ к передовым западным технологиям. Политика Запада была направлена на отделение нашей страны от всего остального мира, который был интегрирован и кооперирован в технологическом плане.

УПРАВЛЕНЧЕСКИЙ КРИЗИС

В результате дезинтеграции СССР было утрачено, по некоторым оценкам, около 30% промышленного потенциала ОПК. В такой ситуации для восстановления самодостаточности оборонно-промышленного комплекса России, существенную часть которого составляла авиационная промышленность, важную роль должны были сыграть Министерство авиационной промышленности и другие ведомственные органы управления, стоявшие во главе ОПК. Хотя бы до момента достижения нашей промышленностью минимально необходимого уровня самодостаточности. Вместо этого в результате стихийного перехода к рыночным отношениям в 1991 г. указанные министерства были ликвидированы.

Было сформировано Министерство промышленности, куда вошел Департамент авиационной промышленности, при резком уменьшении государственно-оборонного заказа, а также ассигнований на научно-исследовательские работы в области авиации. Результаты прошедших в течение полутора лет после этого "преобразований" привели к тому, что МО России почувствовало настоятельную необходимость пересмотреть свою позицию не только по вопросу

государственного оборонного заказа, но и по отношению к оборонпрому в целом.

Для преодоления создавшейся ситуации в середине первой половины 90-х годов был создан Государственный комитет РФ по оборонным отраслям промышленности, включая авиационную и ракетно-космическую отрасли. Это время характеризуется положительным градиентом государственного оборонного заказа и началом разработки Программы развития авиационной техники России до 2000 г. Были выделены некоторые средства, достаточные для развития новых типов воздушных судов и создания соответствующего научно-технического задела, что обеспечило завершение работ по Ту-204, МиГ-АТ, Як-130, Ил-103, Ил-96-300, сертификацию Ил-114, а также работ по модификации ряда вертолетов.

В 1995-1996 гг. значительно вырос экспорт военной продукции, половину которой составляла военная авиационная техника. Однако этот краткий период положительного развития авиационной промышленности закончился в 1998 г. из-за разразившегося финансового кризиса. Выход из создавшейся ситуации представлялся руководству страны в проведении реформ в системе управления промышленностью: было образовано Министерство науки и технологий, а также федеральное Российское авиационно-космическое агентство. Начался период совмещенной схемы работы двух весьма капиталоемких отраслей промышленности при сложной системе распределения между ними из года в год скудеющего государственного финансирования.

В целом за десятилетний период, последовавший за перестройкой, в РФ произошел резкий спад производства авиационной техники. Производство военных самолетов по сравнению с 1991 г. уменьшилось в 17 раз, военных вертолетов - в 5 раз. Задолженность только МО России перед предприятиями и организациями авиапрома за выполненные ими работы по государственному оборонному заказу составила более 2,6 млрд. рублей, более чем в 2 раза уменьшилась численность работающих в отрасли. Производство гражданских самолетов сократилось в 12 раз, вертолетов - в 8 раз. Резко снизился технологический уровень производства: свыше 90% станочного оборудования не обновлялось уже более 20 лет. Нуждалось в замене или модернизации 60% оборудования. Низкими темпами велось обновление экспериментальной базы авиапрома, достигшей свыше 80% износа, что приводило к нарастающему отставанию от мирового уровня по ряду работ в области создания, технологии производства и испытаний авиационной техники.

Усиливавшийся процесс приватизации и акционирования не сужал, а расширял круг проблем авиационного промышленного комплекса. К началу нового века появились первые признаки глубокого и затяжного кризиса.

Падение охватило все сферы авиационной отрасли: научную, опытно-конструкторскую, производственную, инженерно-техническую, ремонтную и другие. Появились признаки утраты нашей страной технологической независимости, вырождения научных школ и целых направлений в разработке и производстве новых и перспективных видов авиационной техники, что означало вступление национальной авиационной науки в фазу неуправляемой самоликвидации. На этот раз выход из кризиса представился руководством страны в виде проведения интеграции пред-

приятной авиационной промышленности. Активизации этого процесса должна была послужить очередная административная реформа. Снова воссоздается Министерство промышленности и энергетики, где авиационной промышленности отводится еще более скромное место внутри Федерального агентства по промышленности.

Одновременно в авиапроме стихийно начался процесс образования интегрированных структур, для которых еще даже не построена соответствующая нормативно-правовая база, хотя первые шаги в этом направлении и предпринимаются Центром научно-исследовательских разработок и программ. Важность такой деятельности становится особенно очевидной, если учесть разнообразие форм собственности интегрируемых предприятий, их различное финансовое положение, негармонизированные интересы их руководителей, каждый из которых стремится занять позицию, которая обеспечила бы ему максимальный контроль над финансовыми потоками интегрированно-го предприятия.

Предотвратить центробежные тенденции, которые могут генерироваться при образовании интегрированных структур авиационного комплекса, можно с помощью нормативно-правовой базы, основанной на создании соответствующих прозрачных финансово-экономических механизмов. Не считаться с наличием центробежных тенденций - значит закрывать глаза на факты криминализации процессов образования некоторых интегрированных структур как в центре, так и в регионах. Следовательно, игнорировать опасность дискредитации самой идеи создания интегрированных структур.

ГДЕ ЖЕ ВЫХОД?

Авиационный комплекс имеет прежде всего стратегическое значение, поскольку от эффективного функционирования его зависит обороноспособность страны, а также соблюдение ее геополитических интересов. Авиационная промышленность как составная часть ОПК и государственная авиация Минобороны и ФСБ непосредственно вносят вклад в укрепление и развитие обороноспособности России. Стратегическим интересам страны должен служить громадный научный потенциал и производственно-технический опыт, накопленный за годы успешного и динамичного развития авиации в нашей стране. Важную роль в укреплении обороноспособности страны и боеготовности ее Вооруженных Сил в современной стратегически нестабильной обстановке в мире играет развитая сеть аэродромов и аэропортов. Геополитические интересы страны, связанные с развитостью авиационного комплекса, определяются продуктивностью уча-

Не считаться с наличием центробежных тенденций - значит закрывать глаза на факты криминализации процессов образования некоторых интегрированных структур как в центре, так и в регионах.

ствия авиапрома в военно-техническом сотрудничестве с иностранными государствами, в международной торговле авиационной техникой, в сфере послепродажного обслуживания, а также в области модернизации авиационной техники советского производства. Кроме того, в силу географического положения РФ и ее размеров геополитические интересы страны, связанные с развитостью авиационного комплекса, определяются и эффективностью работы гражданской авиации, привлекательностью и доступностью отечественных авиатранспортных компаний на рынке пассажирских и грузовых перевозок, развитостью сети аэродромов и аэропортов.

Разработка, создание и эксплуатация новой военной и гражданской авиационной техники являются мощным стимулом развития фундаментальных и прикладных направлений науки, чем и объясняется наукообразующая роль авиационного комплекса. Наконец, авиационный комплекс играет важную социально-экономическую роль, так как должен решать задачи безопасных перевозок пассажиров и народно-хозяйственных грузов на громадной территории нашей страны и за ее пределами, создавать рабочие места в производстве, конструкторских бюро, научно-исследовательских организациях, компаниях-перевозчиках, на предприятиях наземной инфраструктуры и в гражданской системе контроля воздушного пространства. И проявление политической воли со стороны руководства страны могло бы коренным образом изменить сложившуюся ситуацию. Речь идет о давно

назревшей реализации функций государственного регулирования работы авиационного комплекса в условиях многоукладной рыночной экономики. Исходя из стратегической, геополитической, научно-инновационной и социально-экономической значимости авиационного комплекса, а также учитывая высокую капиталоемкость разработки и производства авиационной техники и необходимость жесткого контроля целенаправленного бюджетного финансирования в сочетании с привлечением заинтересованного частного капитала при обеспечении длительного низкопроцентного лизинга, следует признать актуальным для нашей страны создание государственного органа управления авиапромом и эксплуатацией авиационной техники с финансовым статусом силового ведомства и с прямым подчинением председателю правительства. Для эффективной работы этого федерального органа, отвечающей значимости авиационного комплекса и современным требованиям управления, информационно-технологической оснащенности и функционирования в условиях существования интегрированных предприятий, конкуренции на междуна-

родном рынке, в его состав должны войти следующие департаменты:

- департамент военной авиационной техники, на который возложены задачи выполнения оборонного заказа, осуществления государственной политики в области военно-технического сотрудничества и торговли военной авиационной техникой;

- департамент разработки и производства авиационной техники, в состав которого войдут три отдела: самолетостроения, вертолетостроения, двигателестроения и агрегатно-комплектующих изделий, объединяющих деятельность КБ и производственных предприятий;

- департамент научно-технического обеспечения и инновационных разработок, который координирует и обеспечивает деятельность научных центров и НИИ таких, как ЦАГИ, ГосНИИАС, ВИАМ, ЦИАМ, ВИС, НИИ экономики авиационной промышленности и др.;

- департамент эксплуатации авиационной техники, который осуществляет управление воздушным движением, надзор за безопасностью движения, управление наземной инфраструктурой, управление аэродромной сетью и аэропортами, подготовку летного состава, лицензирование авиационных транспортных предприятий, а также реализует взаимодействие с МАК;

- департамент длительного лизинга и продажи гражданской авиационной техники, а также организации ее послепродажного обслуживания.

Предпосылкой создания такого государственного органа управления служит опыт работы передовых российских предприятий авиационной промышленности и авиатранспорта, упрочивших свое положение в новых экономических условиях, а также нарабатанный арсенал продуманных стратегий перехода авиационной промышленности к работе в новых экономических условиях с учетом скорректированного международного опыта, наличие опытных и компетентных руководящих кадров, способных работать в условиях многоукладной экономики. Создание государственного органа управления авиапромом и эксплуатацией авиационной техники будет способствовать стабильным взаимовыгодным отношениям между покупателями и производителями гражданской и военной авиационной техники, практической реализации федеральных программ в области развития авиации при концентрации финансовых и материальных ресурсов на приоритетных направлениях. А в целом он поможет выходу авиационного комплекса из состояния "сваливания", так как в результате будет сформирован единый государственный орган, определяющий преференции государства, осуществляющего управление и контроль, как это отмечено в утвержденных президентом Основах государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности до 2010 года.

*Калман БОМШТЕЙН
старший научный сотрудник кафедры
"Системный анализ и управление" МАИ,
кандидат технических наук*

*источник: ТС ВПК №48
21.12.05.*

Речь идет о давно назревшей реализации функций государственного регулирования работы авиационного комплекса в условиях многоукладной рыночной экономики.

ТОРГОВЦЫ ОРУЖИЕМ СОЗДАЮТ КОРПОРАЦИЮ: "РОСОБОРОНЭКСПОРТ" МОЖЕТ ДОЙТИ ДО СКРЫТОЙ ПРИВАТИЗАЦИИ

В российской государственной системе военно-технического сотрудничества готовятся коренные преобразования. Как стало известно на выездном заседании комитета Госдумы РФ по обороне, проходившем в "Рособоронэкспорте" 6 декабря, вскоре это ФГУП будет преобразовано в государственную корпорацию. Вполне возможно, у предприятия появится и новое наименование.

ЗАЧЕМ?

По словам заместителя генерального директора "Рособоронэкспорта" Алексея Алешина, создание госкорпорации - шаг объективно необходимый, поскольку 5-6 млрд. долларов - "потолок" для военно-технического сотрудничества России с зарубежными странами в его теперешнем состоянии. Требуется поиск новых путей дальнейшего развития системы ВТС, в том числе и по ее законодательному обеспечению. А потому инициатива реформирования ФГУП уже поддержана специальной рабочей группой, сформированной по поручению президента РФ Владимира Путина, профильными комитетами Государственной Думы и Совета Федерации. Сейчас весь пакет документов находится на рассмотрении в заинтересованных федеральных властных органах.

Корпорация объединит под эгидой "Рособоронэкспорта" более 600 предприятий оборонно-промышленного комплекса РФ, связанных с зарубежными поставками. Уже подспудно идет процесс ее формирования. Для этого ФГУП активно обзаводится дочерними предприятиями. В него уже входят, например, ОАО "Оборонительные системы" вместе с недавно созданным вертолетным холдингом, АвтоВАЗ, КамАЗ и другие промышленные гиганты. Она будет представлять собой своеобразное мини-министерство оборонной промышленности, которое будет продавать иностранным заказчикам наряду с вооружениями материалы и технологии, более широко вести рекламную деятельность, ввозить на территорию России продукцию военного назначения для совершенствования отечественного ОПК, оперативно решать там оженные и другие ныне проблемные вопросы.

Новая госкорпорация получит также более широкие полномочия для борьбы с недобросовестной конкуренцией отечественных оборонных предприятий на внешнем рынке. В настоящее время несовершенство законодательства РФ позволяет некоторым российским производителям и разработчикам вооружений в обход госпосредника поставлять зарубежным покупателям продукцию по заведомо демпинговым ценам. Например, Грузия с помощью не вполне законных поставок из России даже смогла наладить модернизацию вертолетов, построенных на заводах РФ.

В свою очередь, заместитель председателя комитета Госдумы по обороне Михаил Бабич отметил, что нужно в ближайшее время внести изменения в Федеральные законы "О военно-техническом сотрудничестве с иностранными государствами", "О финансовой аренде (лизинге)", "О защите конкуренции", "О порядке выезда из РФ и въезда в РФ" и другие правовые акты. Михаил Бабич убежден, что оптимальной организационно-правовой формой для эффективной работы "Рособоронэкспорта" и выполнения им государственно-посреднических функций является государственная корпорация. Это даст возможность в условиях насыщения мировых рынков российской продукцией военного назначения, низкой платежеспособности многих стран переходить на новые формы ВТС. Например, передаче вооружений в лизинг. Интерес к этому проявляют Индия, Бразилия, ряд азиатских и африканских государств. Наделение госпосредника новыми более расширенными функциями даст возможность без бюрократических, как сегодня, проволочек принимать иностранных специалистов для обучения на новейших образцах ВВТ, более рационально распоряжаться федеральными технологиями, активно защищать российскую интеллектуальную собственность.

Естественно, сразу же возникло предположение, что в результате намечаемых преобразований "Рособоронэкспорт" - единственное ФГУП, наделенное функциями посредника в сфере торговли вооружениями на внешних рынках, - стремится выйти из-под государственного контроля и, вполне возможно, акционироваться. В итоге денежные потоки от продажи оружия за рубеж перестанут активно поступать в оборонно-промышленный комплекс.

Однако против такой версии выступил заместитель председателя комитета Госдумы по промышленности Александр Хинштейн. Он сказал, в частности: "Дело не идет об акционировании и выводе этого важнейшего предприятия из-под влияния военно-политического руководства России. Надо изменить правовой статус госкорпорации, что позволит ей работать более эффективно".

СУПЕРМОНОПОЛИСТ

Не все эксперты согласны с новациями. Один из них считает, что подготовленный проект закона с примерным наименованием "О государственном посреднике в области военно-технического сотрудничества Российской Федерации с иностранными государствами" создан специально для того, чтобы вытеснить из системы ВТС другие российские предприятия.

Эксперт весьма категорично заявил, что в данном законопроекте не предусмотрена ответственность будущей госкорпорации перед российскими оборонными заводами и научными центрами за взятую на реализацию продукцию. Якобы там даже нет положе-

ний об отчетности за полученную прибыль. В результате госпосредник в сфере экспорта ВВТ превращается в государственного внешнеторгового монополиста, который будет бесконтрольно распоряжаться огромными денежными средствами. Собеседник "НВО" назвал развернутую работу по реорганизации "Рособоронэкспорта" не чем иным, как скрытой приватизацией.

Еще один военный эксперт пришел к выводу о том, что целью проекта закона о создании госкорпорации является бесконтрольное использование финансовых ресурсов ФГУП "Рособоронэкспорт" посредством управления переданным ему государственным имуществом. Эксперт обратил внимание на суть некоторых новаций, на которых настаивают руководители "Рособоронэкспорта". Так, предлагается формировать имущество будущей государственной корпорации за счет взноса в виде ряда госпред-

приятий РФ, передаваемых в ее непосредственную собственность. Между тем в соответствии со статьей 217 Гражданского кодекса РФ государственное имущество может быть передано в собственность граждан или юридических лиц только в порядке, который предусмотрен законом о его приватизации.

Весьма противоречиво выглядит и предложение подчинить будущую корпорацию президенту РФ. В настоящее время органы ВТС замыкаются на правительство РФ, а новая госкорпорация будет совершенно независима от Министерства иностранных дел как субъекта международного права, Минобороны, Федеральной службы по ВТС, Минпромэнерго.

Александр БАБАКИН

*источник: газета «Независимое военное обозрение»
16.12.05*

СМЕРТЬ НА ВЗЛЕТЕ

Перестановки в правительстве роковым образом сказались на планах по консолидации авиапромышленной отрасли. Как стало известно "Бизнесу", амбициозный проект по созданию Объединенного авиастроительного консорциума (ОАК) после назначения министра обороны Сергея Иванова вице-премьером оказался фактически заморожен.

ОАК - не первая попытка объединения всех отечественных авиазаводов и конструкторских бюро, призванная устранить неоправданную конкуренцию на международном рынке и капитализировать отраслевых аутсайдеров за счет выручки, генерируемой лидерами. Однако до сих пор подобные планы оставались на бумаге не только из-за "заклятой дружбы" между ведущими отечественными КБ (Ильюшина и Туполева, Сухого и МиГа). Региональные лидеры без особого восторга относились к предложениям передать федеральному центру контроль над системообразующими предприятиями.

Отличие от других проектов ОАК получил благословение на самом высоком уровне, что предполагало наличие политической воли и административного ресурса. Более того, ключевыми исполнителями (и, видимо, инициаторами) проекта стали руководители едва ли не самой успешной российской авиастроительной компании "Иркут". Ее вице-президент Валерий Безверхний возглавил ОАК. А президент и основной акционер "Иркута" Алексей Федоров занял пост гендиректора РСК МиГ, что само по себе создавало предпосылки для формирования "горизонтальных" связей между потенциальными участниками консорциума.

Но пока Безверхний по распоряжению главы Роспрома Бориса Алешина занимался "разработкой механизмов слияния авиапромышленных компаний, коэффициентов обмена акций и определения будущего модельного ряда ОАК", в стране, как на дрожжах, вырос другой холдинг, вертолетостроительный.

Буквально за год "Оборонпрому" (учрежденному "Рособоронэкспортом" и ныне не существующим "Госинкором") удалось интегрировать не только конкурирующие МВЗ им. Миля и Камова, но даже "Казвертол". А ведь Татарстан всегда с большой неохотой делился своими промышленными активами. Не случайно, что Казанское авиапроизводственное объединение им. Горбунова вспоминают одним из первых, когда рассуждают об ожидающих ОАК проблемах.

В обмен на "Казвертол" Татарстан получил 15% акций всего "Оборонпрома". Кроме того, "Рособоронэкспорт" взялся, что называется, в нагрузку продавать своим зарубежным контрагентам камазовские грузовики и даже, как поговаривают, выкупил у ЕБРР принадлежавший банку пакет акций автозавода. Не исключено, что именно участие оружейного экспортера в делах КамАЗа впоследствии обусловило его интерес к претендующему на средства правительственного инвестфонда АвтоВАЗу.

С формальной точки зрения "Оборонпром" не является конкурентом авиастроительного консорциума. В июне этого года Борис Алешин даже высказал предположение, что в перспективе компании, входящие в "Оборонпром", "будут стремиться к слиянию с ОАК". Но вертолетный холдинг строят люди, близкие министру обороны Сергею Иванову. Его советник, а в недавнем прошлом глава "Госинкора" Владимир Чернов, входит в директорат "Оборонпрома". Гендиректором компании является бывший заместитель Чернова.

Вице-премьерский статус усилил претензии Иванова на контроль над отечественным ВПК. Не исключено, что с подачи высокопоставленного покровителя "Оборонпром" собирается заняться военными авиастроителями. Без них создавать ОАК не имеет смысла, поскольку без экспортной выручки "Сухого" и "МиГа" отечественные "Иль" и "Ту" вряд ли смогут успешно конкурировать с Boeing и Airbus. Чем-то всегда приходится пожертвовать.

Александр БИРМАН

*источник: газета "Бизнес"
05.12.05*

АВИАПРОМ НА ИЗЛЕТЕ

Затянувшееся ожидание решений властей о судьбе российского авиапрома и скандал вокруг запрета на полеты самого нового отечественного дальнемагистрального самолета Ил-96-300 – главные итоги авиационной отрасли в 2005 году.

Предположительно на первом этапе в ОАК будут внесены государственные пакеты акций АХК «Сухой», МАК «Ильюшин», ОАО «Туполев», завода «Сокол», Комсомольского-на-Амуре авиационного производственного объединения, Новосибирского авиационного производственного объединения, «Авиаэкспорта», а также Финансовой лизинговой компании и компании «Ильюшин Финанс Ко». На втором этапе к корпорации подключится «Иркут», которому многие прочат лидерство в корпорации. Одна из самых вероятных кандидатур на то, чтобы возглавить ОАК, – исполнительный директор «Иркута» Валерий Безверхний.

В 2005 году правительство планировало всерьез заняться объединением российских авиационных активов. В феврале Владимир Путин распорядился подготовить проект указа по объединению всех авиационных заводов в единую компанию. Предполагалось, что президент подпишет документ к 1 декабря. Но в итоге он не только не был подписан, но и до сих пор остается загадкой, на каких условиях будет проводиться консолидация.

Консолидация российских вертолетных заводов в 2005 г. состоялась. В состав холдинга на базе «Оборонпрома» вошли ОАО «Московский вертолетный завод», ОАО «Улан-Удинский авиационный завод», ОАО «Казанский вертолетный завод», ОАО «Роствертол», ОАО «Московский машиностроительный завод "Вперед"», ОАО «Ступинское машиностроительное производственное предприятие». Но процесс оставил больше вопросов, чем ответов, признаются эксперты.

Объединение авиакомпаний было провалено, об этом в конце декабря напомнил министр транспорта Игорь Левитин. Ни объединение вокруг KrasAir (AirUnion), ни реформация «Пулково» и «России» в полной мере в 2005 г. не завершились. Между тем консолидация – единственный способ выжить на рынке для российских авиакомпаний в условиях дорогого горючего и изношенной техники.

Зато в 2005 году России удалось провести самый большой авиакосмический салон за всю историю – МАКС-2005 в подмосковном Жуковском. Салон собрал представителей более чем 600 компаний из 40 стран. По этому показателю МАКС уже можно сравнивать с крупнейшими салонами в Ле-Бурже (Франция), в Дубае (ОАЭ), Фарнборо (Великобритания). Не получилось только сделать авиационную ярмарку всемирной. В Жуковский приехали только производители, которые были заинтересованы в сотрудничестве с Россией. В итоге за 5 дней авиасалона в Жуковском были заключены контракты на общую сумму \$4 млрд, учитывая предварительные соглашения. На авиасалоне в Дубае в ноябре 2005 г. контракты были

заключены на сумму \$25 млрд. И если в Дубае солировали в основном такие мировые гиганты, как Airbus и Boeing, то в Жуковском они были незаметны: больше всего контрактов заключила «Ильюшин финанс» – приблизительно на \$1,6 млрд.

Летом, сразу после авиасалона, всю отрасль потряс скандал с запретом на полеты Ил-96-300. Президентский самолет, а также еще 12 лайнеров российских авиакомпаний встали более чем на месяц. Это произошло после того, как в начале августа Владимир Путин, находившийся с официальным визитом в Финляндии, не смог вылететь из аэропорта Турку и был вынужден пересесть на запасной самолет. У лайнеров были выявлены нарушения тормозной системы. От запрета пострадали несколько российских авиакомпаний, в том числе «Аэрофлот», «Домодедовские авиалинии» и «Красноярские авиалинии».

Запрет на один из самых новых российских гражданских самолетов в очередной раз ударил по престижу отечественного авиапрома. Гендиректор Воронежского акционерного самолетостроительного общества, производившего детали к Ил-96, Вячеслав Саликов вынужден был уйти в отставку.

После скандала с Ил-96-300 с новой остротой стал вопрос о пошлинах на самолеты зарубежного производства. НДС и таможенный сбор вместе составляют 40% цены самолета. Но этот вопрос до конца года также не был решен.

В России авиакомпании пока не решаются на выбор между гигантами мирового авиастроительства. По данным, появившимся в конце декабря, «Аэрофлот» ближе к выбору В 787, нежели А350.

Другим значимым для отрасли событием стало то, что в начале декабря был подписан первый крупный контракт на RRJ – российский региональный самолет, разрабатываемый АХК «Сухой» и получивший поддержку государства. «Аэрофлот» согласился купить 30 ближнемагистральных самолетов производства «Сухого» через Финансовую лизинговую компанию.

Правда, и здесь обошлось не без скандала: депутат Госдумы Александр Лебедев, контролирующий около 30% акций «Аэрофлота» через Национальную резервную корпорацию, пообещал всеми возможными способами заблокировать сделку в интересах другого ближнемагистрального самолета – Ан-148 от «Антонова».

Этот же самолет понравился и руководителю другой российской авиакомпании – KrasAir. Там посчитали, что уже построенный самолет лучше непостроенного, и предпочли купить десять Ан-148 и пока воздержаться от RRJ. Но государство ясно дало понять, какого из претендентов оно поддерживает. В конце декабря источники в Росимуществе, основном акционере KrasAir, дали понять, что федеральное агентство заблокирует сделку.

Александр Поливанов

*источник: Газета Ру
29.12.05*

АВИАПРОМ ПОСТАВЛЯЕТ НА МИРОВОЙ РЫНОК МЕНЕЕ 1% ГРАЖДАНСКИХ САМОЛЕТОВ

Правительством России принята стратегия развития авиапромышленного комплекса. Цель: сохранение технологической независимости при создании новых поколений военной и гражданской продукции, возвращение России на мировой авиарынок в качестве игрока в первой пятерке производителей. Решение весьма актуально. Сегодняшняя ситуация, когда недавняя гордость страны Авиапром поставляет на мировой рынок менее одного процента гражданской авиатехники, не может никого удовлетворить.

ОТ "АНКЛАВНОЙ МОДЕЛИ" – К ОТКРЫТОЙ ОТРАСЛИ

По мнению экспертов, решение проблем авиастроения, прежде всего, связано с определением базового принципа развития отрасли. И этот выбор сделан. Как заявил на недавно прошедших в Государственной Думе РФ парламентских слушаниях глава Федерального агентства по промышленности (ФАП) Борис Алешин, "в стратегии делается однозначный выбор, который заключается в переходе от анклавного образования в рамках национальных границ с абсолютным доминированием государства в активах и ориентации преимущественно на бюджетные инвестиции, к модели открытой отрасли, расширяющей кооперационные связи с западными высокотехнологичными партнерами и с развивающимися авиастроительными комплексами стран-импортеров авиатехники, прежде всего с Индией и Китаем".

Глобализация отрасли потребует создания конкурентоспособных на мировом рынке центров не только в области финальной продукции, но и в производстве материалов, в двигателестроении, агрегатостроении, в создании авионики. Это потребует существенных финансовых вложений. И государство должно обеспечить соответствующий финансовый рычаг и благоприятный климат для привлечения частных инвестиций.

Важное место в реализации стратегии занимает проблема структурных преобразований в отрасли. Для российского авиастроения в настоящее время, по оценкам экспертов, характерен высокий уровень анклавности, мелкосерийности и финансовой неустойчивости, оторванности от внешних рынков сбыта продукции. "Российский авиапром сегодня это, по сути, набор небольших, по меркам отрасли, разобщенных компаний, не способных ни в долгосрочном, ни в краткосрочном плане конкурировать с игроками на глобальном рынке. В отрасли назрела необходимость консолидации, которая давно прошла в других странах", - убежден глава ФАП Борис Алешин.

Длительность и дороговизна создания современных конкурентоспособных продуктов определяет

минимально допустимую степень интеграции активов авиастроительных компаний. При объемах продаж менее 5-6 млрд. долларов в год инвестиции в поддержание передовой конструкторской базы производственных центров в разработку самих продуктов становится нерентабельным. "Мы серьезно отстаем от наших американских и европейских конкурентов в процессе концентрации.

Сегодня концентрация активов в авиастроении это не мода в выборе экономической модели развития компании, это - императив, обусловленный современным поколением авиационных технологий, роли авиации и организации бизнеса авиаперевозок. Рынок авиатехники сегодня - это глобальный рынок без национальных границ с жесткой конкуренцией. Это растущий перспективный рынок, как в части поставки вооружений, так и в части гражданской продукции", - подчеркивает Борис Алешин.

В то же время производство авиатехники является капиталоемким бизнесом. Окупаемость проектов растягивается на 10 и более лет. Отрасль масштабна, технологически сложна, велики риски, сопряженные с огромными инвестициями в новые проекты. Российское авиастроение видится экспертам как классический случай отрасли, в которой применимы принципы государственного частного партнерства. Такая модель развития основана на принципах тесного взаимодействия государства и частного бизнеса и позволяет эффективно сочетать государственные возможности концентрации ресурсов на необходимых направлениях, и мотивированность частных собственников в отношении конечных результатов бизнеса.

Какой при этом видится роль государства? Вне всяких сомнений, государство было, есть и должно остаться крупным собственником в капитале отрасли. И именно в этом качестве оно должно инициировать необходимые перемены на организационном уровне. Центральной идеей здесь, по мнению экспертов, является объединенная авиастроительная корпорация (ОАК). Необходимость консолидации авиационной промышленности в единую компанию, считают специалисты, диктуется целым рядом причин. В первую очередь это высочайший уровень концентрации авиационной промышленности, сложившийся в данный момент у конкурентов. Минимальный уровень продаж, необходимый для вхождения в пятерку ведущих игроков, оценивается сейчас в 8-10 млрд. долларов в год. Суммарная же выручка ОАК на первом этапе существования после объединения крупнейших российских авиационных заводов, оценивается всего лишь в 2,5 миллиарда долларов. Но без этого не обойтись. В противном случае, накапливающийся критический уровень технологического отставания к 2010 году сделает все имеющиеся сейчас отечественные продукты и разработки не конкурентоспособными, отмечалось на тех же парламентских слушаниях. Уровень капиталоемкости отрасли и продолжительность сроков реализации проектов тако-

вы, что сегодня ни один из отечественных производителей не в состоянии принять на себя все риски в одиночку. Более того, ни один проект создания нового самолета невозможно реализовать сейчас вне рамок внутрироссийской или международной кооперации с крупнейшими мировыми производителями. Это особенно актуально на этапе первоначального вывода на рынок неизвестных продуктов. Именно поэтому активизирована деятельность по созданию стратегических альянсов с крупнейшими авиастроительными корпорациями мира, в частности, с Боингом, с Индией, Китаем. В рамках стратегии предусматривается также создание вертолетостроительной корпорации.

Стратегия предусматривает также развитие основных элементов авиастроительных предприятий второго уровня: двигателестроение, авионика, агрегатостроение. Они должны развиваться, ориентируясь на глобальный рынок. А производители финальной продукции должны взаимодействовать с российской корпорацией второго уровня только на рыночных условиях, т.е. приобретать только ту их продукцию, которая конкурентоспособна по качеству и цене с мировыми производителями.

По словам руководителя Федерального агентства по промышленности, в результате реализации стратегии ожидается увеличение ежегодного объема продаж гражданской и военной техники к 2015 году до 7 миллиардов долларов, т.е. в 2,4 раза больше от сегодняшнего базового уровня.

Кроме того, ожидается обеспечение дополнительных экспертных поступлений в объеме до 8 миллиардов долларов за период 2010-2015 годы; формирование дополнительной прибыли от совместной деятельности предприятий в объеме до 1,2 миллиарда долларов за тот же период. Ожидается также обеспечение дополнительных поступлений в местные бюджеты и федеральный бюджет на уровне 500 миллионов долларов в год, начиная с 2010 года; привлечение до 5 миллиардов долларов из внешних бюджетных источников, внебюджетных источников для реализации приоритетных программ; поддержание мобилизационных мощностей для производства самолетов военной авиации.

Стратегия предусмотрена также модернизация производственного комплекса с увеличением доли современных мощностей и технологий предприятий на 30-50 процентов. Усилия авиастроительных компаний будут сбалансированы на продвижении переходного продукта - серийных самолетов Ту-204, Ту-214, Ил-96, Ил-114 преимущественно для российского рынка (сознавая, что это модели прошлого поколения), однако мы заинтересованы и в максимальном использовании возможностей по их зарубежным поставкам.

Одновременно будет реализовываться переходный проект регионального самолета, ориентированный на глобальный рынок. Проект, по оценкам специалистов, впервые сформирован по международным стандартам и обеспечивает явный прирост компетенции и преодоление отставания по целому ряду организационных маркетинговых и технологических позиций.

Параллельно планируется встраивание в международные кооперационные программы, такие, как А350, будущая генерация самолетов, Boeing 737 и Airbus А320, в программу Boeing 787. При этом, пони-

мая, что ключом к развитию отечественного гражданского авиастроения является сохранение компетенции системного интегратора, начинается работа по выбору и реализации рыночного продукта следующего поколения. Скорее всего, по словам Бориса Алешина, это будет ближнесреднемагистральный самолет на 130-170 мест с характеристиками на 20 % лучше, чем современные зарубежные самолеты.

Предполагаются и работы по сверхзвуковому самолету. У экспертов нет сомнения, что такие рыночные продукты могут быть созданы только в широкой международной кооперации с использованием отсутствующих сегодня в России технологий. Поэтому, считают специалисты, в сфере гражданской авиатехники сегодня и на перспективу предельно важна кооперация с ведущими западными авиастроительными компаниями: Boeing и Airbus.

В сфере военной авиатехники усилия планируется сконцентрировать на ограниченном числе перспективных проектов, рассчитанных, как на удовлетворении потребности российских ВВС, так и уже позиционирующихся на крупных зарубежных рынках, как совместные. Это, прежде всего, проекты перспективного фронтового истребителя и нового военно-транспортного самолета в рамках российско-индийской кооперации МТА.

В ЗАКОНЕ - СКРЫТЫЕ РЕЗЕРВЫ

Для преодоления кризиса в Авиапроме важным, по оценкам экспертов, является и совершенствование законодательной базы. Прежде всего, в сфере военно-технического сотрудничества (ВТС) с зарубежными странами, гособоронзаказа и приватизации. Так, по мнению специалистов ФАП необходимо обеспечить возможность создания совместных предприятий с нашими стратегическими партнерами в сфере военной авиации для реализации совместных проектов, начиная с совместной разработки и заканчивая скоординированной программой закупок и эксплуатации. Для этого предлагается в федеральный закон о военно-техническом сотрудничестве Российской Федерации с иностранными государствами внести положение о том, что ВТС включает деятельность в области международных отношений, связанную, в том числе, с разработкой, производством, поставками, закупками и послепродажным обслуживанием продукции военного назначения, проводимыми совместно с иностранными субъектами военно-технического сотрудничества.

В том же федеральном законе предлагается снять ограничения на 51 процентное участие государства в акционерном капитале субъекта военно-технического сотрудничества, осуществляющего совместный проект полного цикла и на запрет владения иностранным юридическим лицом доли в таком субъекте.

Целесообразным считается также дополнить указ президента Российской Федерации по вопросу военно-технического сотрудничества с зарубежными странами новым приложением: положением о совместных с иностранными партнерами проектов в сфере ВТС. В документе предполагается предусмотреть порядок организации совместного предприятия, единого тактико-технического задания, гарантии закупок совместно созданных продуктов и другие вопросы, без решения которых невозможно реализо-

вать новую модель военно-технического сотрудничества с зарубежными странами.

В Федеральном законе об оборонном заказе предлагается предусмотреть возможность финансирования, разработок и производства военно-воздушной техники, в том числе и в области военно-технического сотрудничества Российской Федерации с иностранными государствами, за счет собственных и привлекаемых средств организаций и предприятий, имеющих лицензию на занятие соответствующим видом деятельности с последующей компенсацией понесенных ими затрат не только из федерального бюджета, но и за счет коммерческих продаж на мировом рынке вооружений.

В Федеральных законах об акционерной деятельности, о приватизации предполагается предусмотреть возможность уменьшения доли Российской Федерации в акционерном капитале общества в случае проведения дополнительной миссии акций этого общества. А в федеральном законе о государственном регулировании и развитии авиации необходимо предусмотреть, что для отдельных категорий авиационных организаций, реализующих совместные с иностранным партнером авиастроительные проекты, может быть снято ограничение на 25-процентный предел доли иностранного участия в уставном капитале авиационной организации. Доля участия иностранного капитала в уставном капитале в таких авиационных организациях должна определяться правительством Российской Федерации. Соответствующие предложения представлены Роспромом и Минпромэнерго в правительство.

"ВНОВЬ ПРОЯВИЛАСЬ ОТРИЦАТЕЛЬНАЯ ТЕНДЕНЦИЯ"

Впрочем, это все пока планы. А что же реально представляет сегодня авиационная промышленность России? Авиационная промышленность - одна из ведущих системообразующих, высоконаучных, высокотехнологичных отраслей оборонного комплекса страны и сегодня является крупнейшей из отраслей ОПК по объему производства.

По итогам 2004 года авиационная промышленность производит 38,6% общего объема продукции "оборонки" в целом, причем по военной продукции (- с учетом экспорта) доля ее достигает 45,9%, а по экспортным поставкам военной и гражданской продукции - 51,6% экспорта, осуществляемого предприятиями ОПК.

В конце 70-х-начале 80-х годов прошлого столетия отрасль была модернизирована с внедрением новых технологий, освоила производство авиационной техники 4-го поколения и стала способна выпускать свыше 500 самолетов и 300 вертолетов всех назначений в год, что обеспечивало своевременное переоснащение военной и гражданской авиации на новую, более совершенную авиатехнику, отвечающую мировому уровню.

На всех предприятиях, наряду с основной продукцией авиационного профиля (в т.ч. комплектующих изделий), производилась продукция неавиационного назначения: для топливно-энергетического и аграрно-продовольственного комплексов, медтехника, сельскохозяйственного и автотранспортного машиностроения, станкостроения и др.

В режиме полной загрузки производственных мощностей авиационная промышленность страны работала до 1988г. В 1989-1991г.г., в период глубокой конверсии военного производства, объем продукции отрасли по сравнению с 1988 годом благодаря росту выпуска гражданской авиатехники снизился только на 9,6%. В 1992 г. производство гражданских самолетов и вертолетов в увеличенных объемах было продолжено, однако, в результате резкого сокращения оборонного заказа и действия факторов экономической реформы объем продукции Авиапрома составил уже 74,4% от уровня 1988 года.

После десяти лет переходного периода в экономике страны авиапромышленность оказалась в кризисе. В 1992 - 1997гг. Авиапром, как и все отрасли, входящие в ОПК, пережил "обвальный" спад объемов продукции. С сотен единиц оборонный заказ на военную авиатехнику сократился до единичных экземпляров. С 1994г. прекратилось бюджетное финансирование закупок гражданской авиатехники, а дезинтеграция отечественных авиакомпаний и падение реальных доходов населения при росте цен на авиабилеты привели к резкому, в 2,5 раза, падению спроса на авиаперевозки и, как следствие, к кризису рынка гражданской авиатехники.

В 1997 г. по сравнению с уровнем 1992 г. объем производства продукции отрасли упал до 21,7%. Производство гражданских самолетов (без легких) снизилось с 81 ед. до 9 ед. При этом соотношение среднего авиатарифа и средней зарплаты возросло с 12% в 1990 г. до 123,3% в 2001 г., т.е. в 10 раз. Начиная с 1998 г. тенденция спада объемов производства в отрасли была преодолена, прежде всего, за счет роста объемов экспорта военной авиатехники, а также вертолетов, запасных частей, систем и двигателей для ранее поставленной за рубеж авиатехники. Однако в 2004г. из-за значительного сокращения военного экспорта в отрасли вновь проявилась отрицательная тенденция. Объемы производства продукции за год от уровня 2003г. составили: всей продукции - 88,8%, военной продукции - 77,2%, гражданской продукции - 115,2%. Численность работников Авиапрома уменьшилась в 2 раза по сравнению с 1990 годом.

В 2004г. загрузка производственных мощностей отрасли составила всего около 30%. Объем производства от уровня 1992 г. при этом достиг 58% (в 2003г. - 65,5%) по сравнению с 1992г. Несоответствие относительных значений объемов и загрузки производства объясняется, в значительной степени, за счет удорожания авиатехники нового поколения. Так, цена новых самолетов Ту-204-100 и Ту-214 значительно превышает цену однотипного эксплуатируемого Ту-154М. Научно-техническая база (равные которой по уровню - только в США, Англии и Франции) стареет и постепенно разрушается из-за нехватки средств на ее поддержание. Износ основных фондов отрасли достиг 50-52%, в т.ч. активной части - 65-69%.

В рамках выполнения Президентской программы "Развитие гражданской авиационной техники России на 1992-2000г.г.", продленной Правительством РФ на 2001 год, были созданы гражданские самолеты нового поколения Ил-96-300, Ту-204, Ту-214, Ил-114, Ан-38, Бе-200, Ту-334, двигатели и навигационные системы нового поколения, конкурентоспособные по сравнению с современными воздушными судами,

представленными на мировом рынке. Однако выпуск этих самолетов для замены устаревшего парка воздушных судов гражданской авиации России производится в единичных экземплярах из-за очень низкого платежеспособного спроса эксплуатантов и весьма ограниченных объемов господдержки.

В 2004 г. загрузка производственных мощностей отрасли составила всего около 30%. Объем производства от уровня 1992 г. при этом достиг 58% (в 2003г. 65,5%). Несоответствие относительных значений объемов и загрузки производства объясняется, в значительной степени, за счет удорожания авиатехники нового поколения.

Общая численность работающих на предприятиях авиационной промышленности за 2004 г. уменьшилась по сравнению с 2003г. на 4 %, в т.ч. по промышленным предприятиям снижение составило 5,5%, по научным организациям -1,9%.

Среднемесячная зарплата выросла в целом по отрасли с 6775,4 руб. в 2003 г. до 7970,6 руб. в 2004 г., соответственно, по промышленным предприятиям - с 6549,5 руб. до 7621,5 руб., по научным организациям - с 7527,5 руб. до 9119,1 руб.

Виталий СТРУГОВЕЦ

источник:

ИА "Агентство национальных новостей"
09.12.05

СПРАВКА АНН: ПРОИЗВОДСТВО ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ В 2004 Г.

В 2004 г. авиационной промышленностью России были произведены:

1. Самолетов (без легких) 12, в том числе:

- пассажирских магистральных и региональных - 7 самолетов: Ил-96-300 - 3 (в том числе салон, г. Воронеж), Ту-214- 1, Ил-62М - 1 (г. Казань), Ан-38 - 2 (г. Новосибирск);
- грузовых - 3 самолета: Ан-124 "Руслан" - 2 (г. Ульяновск); Ан-74 - 1 (г. Омск);
- специальных - 2 самолета: Бе-200 - 2 (г. Иркутск).

2. Легких самолетов (авиации общего назначения, учебных и др.) - 20, в том числе: Як-54 - 3 (г. Саратов), СМ-92 - 4 (г. Смоленск), Ан-3 - 2 (г. Омск), Ил-103 - 7 (г. Луховицы, Моск.обл.), Бе-103 - 3 (г. Комсомольск-на-Амуре), М-101 "Гжель" - 1 (г. Н. Новгород);

3. Вертолетов различных модификаций - 95, в том числе: Ми-17, 172-38 (г. Казань), Ми-8МТВ - 4 (г. Казань), Ансат - 3 (г. Казань), Ка-32А4 - 8 (г. Кумертау), Ми-8 АМТ/171 - 38 (г. Улан-Удэ), Ка-226 - 2 (г. Кумертау), Ка-226 - 2 (г. Оренбург).

Осуществлен ремонт 21 самолета, из них 12 самолетов Ту-154М (г. Самара), 8 самолетов Ан-124 (г. Ульяновск), 1 самолет Ил-62М (г. Казань), а также ремонт 6 вертолетов, в том числе 3 - Ми-26Т (г. Ростов-на-Дону), 3 - Ми-17 (г. Казань).

Авиационной промышленностью за 2004 год выполнен значительный объем работ по выпуску гражданской продукции неавиационного назначения, составившей 55,7% от общего объема гражданской продукции.

В ПРОЛЕТЕ?

Израиль, Франция и Великобритания шаг за шагом отвоевывают у России индийские военные заказы. Не добавляют оптимизма и совместные российско-индийские авиапроекты - истребитель пятого поколения взлетит в лучшем случае через 15 лет.

Недавний российско-индийский обмен визитами (президент России Владимир Путин съездил в Индию, а индийский премьер-министр Манмаханг Сингх - в Москву) всколыхнул интерес к зависшей теме российско-индийских военных контрактов. Страны-партнеры снова заговорили о том, что пора бы начать реализацию совместных проектов по разработке многофункционального грузового самолета МТА (Multirole Transport Aircraft) и истребителя пятого поколения.

ИНДИЙСКИЙ СЕРИАЛ

Переговоры о создании российско-индийского грузового самолета на базе существующего Ил-214 ведутся с 1999 года. Как отмечает заместитель гендиректора Центра анализа стратегий и технологий (- Центр АСТ) Константин Макиенко, оба государства испытывают потребности в такой машине: "Самолеты-

двадцатитонники - это "рабочие лошадки", которые используются не только в военных целях, но и для нужд МЧС, и даже как "грузовики" для авиакомпаний. Но первичный заказ поступает все же от ВВС".

Ожидается, что Россия и Индия будут инвестировать в разработку и строительство самолетов по 50% - примерно по \$350 млн. с каждой страны. По мнению эксперта, пожелавшего остаться неназванным, таких денег на реализацию проекта странам явно не хватит. "Бизнес-план готовился еще в 1999 году, и уровень затрат для настоящего времени явно занижен", - говорит собеседник "Профиля".

Кстати, военный альянс Индии с Россией изначально и возник именно по финансовым соображениям. Позволить себе проведение собственных исследований и разработок без привлечения партнеров могут не все государства. За примером далеко ходить не надо: в прошлом году бюджет российских ВВС на закупку оборудования, НИОКР и модернизацию составил всего 11 млрд. рублей. Тут уж не до новых разработок и суперсамолетов!

Большинство военно-промышленных проектов - мультинациональные. Страны-партнеры делят финансовую нагрузку и риски. Индия, к слову, в этом случае идеальный партнер - между нашими странами никогда не было никаких военно-политических конфликтов.

Впрочем, равные инвестиции предполагают и то, что прибыли также будут делиться пополам. А коммерческие планы на МТА у сторон - обширные. Хотя точных дат начала реализации проекта пока нет, бизнес-план ориентирует на выпуск почти 200 самолетов МТА в течение пяти лет.

Предполагается, что МТА будет строиться не только для внутренних нужд двух стран, но и для продажи на мировом рынке. Сейчас у проекта прямых конкурентов нет. Ближайшие аналоги - американский Hercules С-130 и отечественный Ан-12 - относятся к предыдущему поколению. А будущий конкурент МТА - европейский транспортник нового поколения А200 - пока также находится в стадии разработки.

Но опередить А200 с выходом в серию "русскому индусу" вряд ли удастся. Даже несмотря на то, что Россия с Индией уже "согласовали технические вопросы" по проекту МТА. Всерьез взяться за проект мешает традиционная для России проблема несовершенного законодательства. В частности, законы требуют, чтобы техника, поставляемая на экспорт, отличалась от той, что идет в наши Вооруженные силы, - у нее заведомо должны быть занижены технические характеристики.

Кроме того, чтобы начать создание МТА, требуется проведение "хотя бы номинального тендера". "Конечно, хорошо, что из стадии расплывчатых разговоров дело сейчас перешло к конкретным согласованиям по проекту, но это не означает, что проект будет оперативно запущен. Российские ВВС до сих пор не провели тендера на транспортный самолет. До того как конкурс проведен не будет, проект вряд ли пойдет", - замечает Константин Макиенко.

ДОЛГАЯ ПОМОЛВКА

Второй российско-индийский авиапроект - истребитель пятого поколения - находится в еще более подвешенном состоянии.

Основное отличие самолета пятого поколения от тех, что находятся на вооружении отечественных ВВС в настоящее время, это элементы "искусственного интеллекта".

Современные истребители адаптированы к участию в сетцентрических войнах (net-centric war). В этих войнах мониторинг источников информации, органов управления, носителей оружия и средств поражения осуществляется централизованно. Выглядит это так: бортовая система управления объединяет и использует для принятия решения и представления пилоту весь огромный объем информации, поступающей от своих и внешних датчиков (спутники, самолеты AWACS, соседи-истребители, беспилотные аппараты, системы радиоразведки). В сетцентрической войне воюет группировка, а не отдельный самолет. Его роль может меняться в зависимости от обстановки (разведчик, "провокаатор", командный пункт беспилотников, ударный самолет и т.д.). "Искусственный интеллект", свойственный машинам пятого поколения, - способ решить часть из этих сложных задач.

Кроме того, новое поколение истребителей проектируется с учетом требований малой заметности во всех физических полях (прежде всего в радиолокационном и инфракрасном). Для этого, в частности, оружие убирается внутрь фюзеляжа.

Кстати, американцы свои истребители пятого поколения F-22 уже запустили в серию, выпуская около 20 штук в год.

Российско-индийская же машина вряд ли станет реальностью скоро. В лучшем случае совместный проект истребителя пятого поколения начнут прорабатывать году в 2015, хотя бы потому, что до 2017 года Индия "закрыта" как по тяжелым, так и по легким истребителям: до 2017 года действует программа модернизации Су-30МКИ, а также планируется закупка либо французского Mirage, либо нашего МиГ. А вот в дальнейшем действительно нужно будет подумать о переходе на новое поколение машин.

К тому же Россия вообще не очень заинтересована форсировать запуск совместного проекта по пятому поколению истребителей, поскольку сейчас занимается собственными разработками 30-тонного ПАК ФА. Чем дольше будет отсрочен совместный проект, тем лучше для наших военных: не будет конкурента собственному проекту.

ТЕРЯЕМ ПОЗИЦИИ

Впрочем, затягивание совместных проектов ничего хорошего отечественному военному не несет. Индия - один из наиболее лояльных покупателей российской военки и важнейший партнер в реализации милитари-проектов. Вместе с Китаем Индия потребляет до 90% всего оборонного экспорта России. Учитывая то, что на экспорт идет больше половины всей продукции оборонпрома страны, рынки этих двух государств представляют серьезный интерес для российских военных.

Между тем в последнее время интересам России на индийском рынке начали "угрожать" Израиль, Франция и Великобритания, и это очень беспокоит военных экспертов. "Индия все охотнее сотрудничает с этими странами и в 2003-2005 годах подписала несколько крупных контрактов на закупку уже нероссийского вооружения. А с размещениями заказов в России взяла паузу", - говорит Константин Макиенко.

Существует вероятность, что после выполнения всех контрактных обязательств Россия может заметно сдать позиции на индийском рынке. Объемы российско-индийского сотрудничества в денежном выражении стабильны, однако доля продукции отечественного оборонпрома на индийском рынке действительно сокращается. "России не удается выбирать постоянно увеличивающийся индийский военный бюджет. Кроме того, правительство Индии сознательно идет на то, чтобы диверсифицировать поставки военной техники", - говорит независимый эксперт Сергей Сокут.

Впрочем, по мнению эксперта, хоронить индийские военные заказы не стоит. По крайней мере на ближайшую перспективу. Россия индийскими заказами обеспечена. Это длительные программы постройки или модернизации подводных лодок, авианосцев, истребителей МиГ-29, авиационных двигателей, а также лицензионное производство Су-30МКИ. Кроме того, Индия по многим позициям замыкается на России, поскольку существует целый перечень военной техники, которую индусы никогда не смогут получить от Запада по политическим причинам (к примеру, тяжелые боевые самолеты или атомные подводные лодки).

Денис РЯБОКОНОВ

источник: журнал "Профиль"
19.12.05

AIRBUS РАЗМЕЩАЕТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ЗАКАЗЫ НА РОССИЙСКИХ ПРЕДПРИЯТИЯХ

Следуя принятым обязательствам по расширению своего промышленного сотрудничества с Россией, Airbus размещает дополнительные пакеты крупных заказов на изготовление компонентов для самолетов семейств A320, A330/A340 и A380 в двух российских компаниях – в Научно-производственной корпорации "Иркут" и на Воронежском авиастроительном объединении (ВАСО). Стоимость размещаемых в России новых пакетов заказов составит 200 млн. долларов за 10 лет, что означает удвоение общей суммы уже размещенных на российских предприятиях производственных заказов.

В новый пакет заказов для корпорации "Иркут" входят комплекты панелей центрального вспомогательного топливного бака для самолетов семейства A320, нервюры крыла и направляющие закрылков для лайнеров семейства A330/A340 и ряд важных компонентов для узкофюзеляжных и дальнемагистральных широкофюзеляжных самолетов и крупнейших в мире лайнеров A380.

На ВАСО, которое становится новым российским партнером Airbus, будут изготавливаться компоненты пилонов двигателей для самолетов семейства A320 и ряд компонентов для лайнеров A380. Первые поставки этих компонентов и узлов из компаний "Иркут" и ВАСО на заводы Airbus начнутся в конце 2006 - начале 2007 гг.

"Благодаря этим соглашениям, Airbus успешно достигает намеченных целей по обширной программе сотрудничества с российской промышленностью, которая была подготовлена в рамках соглашения о партнерстве, заключенного Европейским аэрокосмическим и оборонным концерном EADS, являющимся главным акционером Airbus, и Российским авиационно-космическим агентством в июле 2001 года. Оборот всей этой программы для России составляет свыше 800 млн. долл. за десять лет", - сказал старший вице-президент Airbus по развитию промышленного сотрудничества с Россией Аксель Крайн.

Программой Airbus охвачены многочисленные исследовательские проекты, расширение конструкторских работ, закупка материалов, поставки изготовленных компонентов самолетов и широкая кооперация в области сертификации.

Airbus активно изучает возможности дальнейшего расширения сотрудничества с российской авиационной промышленностью, включая ее участие в будущих программах создания самолетов Airbus в качестве полномасштабного партнера на основе разделенных рисков, и уже сделал исключительно перспективное предложение российским прави-

тельству и авиационной промышленности", - дополнил исполнительный вице-президент Airbus по стратегическому развитию и кооперации Оливье Андриес (Olivier Andries).

Корпорация "Иркут" - вертикально-интегрированный холдинг, обеспечивает полный цикл разработки, производства, реализации и послепродажного обслуживания авиационной техники военного и гражданского назначения.

Основными продуктами "Иркута" являются многофункциональные боевые самолеты Су-30МКИ, самолет-амфибия Бе-200, учебно-тренировочный и легкий ударный самолет Як-130 и беспилотные летательные аппараты. Текущий портфель заказов корпорации "Иркут" составляет порядка 3,9 млрд. долларов. В декабре 2004 года "Иркут" выиграл контракт Airbus на выполнение заказов стоимостью 200 млн. долл. и сейчас запускает серийное производство компонентов для самолетов семейства A320 на своем заводе в Иркутске. В декабре 2005 года "Иркут" завершил продажу 10% своих акций концерну EADS.

ВАСО является одним из старейших российских авиастроительных предприятий, которое за время своего существования построило свыше 20 тысяч различных самолетов.

В настоящее время объединение специализируется на производстве пассажирских и грузовых самолетов Ил-96-300 и Ил-96-400, оказывает услуги по осуществлению послегарантийного обслуживания авиационной техники, осуществляет ремонторизацию военно-транспортных самолетов Ил-76 и завершает подготовку серийного производства нового регионального самолета Ан-148. Текущий портфель заказов ВАСО составляет порядка 1,2 млрд. долларов.

Airbus выпускает универсальное семейство самых современных магистральных гражданских самолетов и является ведущей авиастроительной фирмой. Он представляет собой транснациональную компанию, в которую входят конструкторские и производственные центры, расположенные во Франции, Германии, Великобритании и Испании, а также ее собственные дочерние компании в США, Китае и Японии.

В Москве работают региональное представительство Airbus и техническое представительство по обеспечению линейной эксплуатации самолетов. Инженерный центр Airbus ECAR, созданный в Москве совместно с ГК "Каскол", выполняет большой объем конструкторских работ с весны 2003 года. В настоящее время в ECAR работают 150 российских инженеров. Акционерами Airbus, штаб-квартира которого расположена в Тулузе, являются концерн EADS и фирма BAE Systems.

*источник: компания "Airbus"
22.12.05*

"САЛЮТ" И "САТУРН" РАЗДЕЛЯТ ОМСКИЕ МОТОРЫ

В распоряжении RBC daily оказались документы, подписанные руководством Федерального агентства по промышленности (Роспрома), о создании объединенных двигателестроительных структур. В соответствии с документами, до конца 2006 года ФГУП "Омское моторостроительное предприятие им. Баранова" должно войти в состав московского ФГУП "Салют".

Параллельно в Сибири (судя по данному документу) идет другой процесс - вхождение ОАО "Омское моторостроительное КБ" в другую структуру - НПО "Сатурн". Процесс объединения этих предприятий должен был закончиться в декабре 2005 г. Как говорят эксперты и участники рынка, после всех преобразований Рыбинск станет концентрироваться на конструкторской деятельности, а "Салют" - на производстве. При этом, как говорят участники рынка, руководители двух омских предприятий не горят желанием входить по отдельности в два разных комплекса. Поэтому они и затягивают процесс создания интегрированной структуры.

В настоящее время в России производство авиационных двигателей в основном сосредоточено на четырех предприятиях: ОАО "НПО "Сатурн"" (Рыбинск, 37% акций принадлежит государству), ФГУП "ММПП "Салют"" (Москва), ОАО "Уфимские моторы" (25% акций принадлежит правительству Башкирии), а также предприятия Пермского моторостроительного комплекса (ПМК), одним из крупнейших акционеров которого является Внешторгбанк.

Крупнейшая компания отрасли - московский "Салют", выручка которого в 2004 г. превысила 12 млрд руб. "Уфимские моторы" заработали в прошлом году 10,5 млрд руб., НПО "Сатурн" - 6,7 млрд руб. Консолидированная выручка предприятий ПМК в 2004 г. составила 11,5 млрд руб.

В соответствии с приказом "О создании в 2005-2006 годах интегрированных структур в оборонно-промышленном комплексе" (№ 372) подписанным в августе 2005 года, к концу декабря должно было завершиться формирование интегрированной структуры вокруг НПО "Сатурн".

Соответствующие материалы должны были быть представлены на рассмотрение правительства РФ. Как говорится в приложении к данному приказу, подписанному заместителем руководителя Роспрома Станиславом Пугинским, в НПО "Сатурн" должны были войти ОАО "Омское моторостроительное КБ" и ФГУП "Мотор" (Уфа).

Вторым кустом стало ММПП "Салют", вокруг которого должно было сконцентрироваться большее количество предприятий, в том числе ФГУП "Моторостроительное предприятие им. Баранова", ОАО "КБ Электроприбор" (Саратов), ОАО "Гаврилов-Ямский машиностроительный завод "Агат" (Ярославская область) и ОАО "Эра" (г. Москва). Согласно плану,

утвержденному Роспромом, интеграция московских предприятий должна завершиться к ноябрю 2006 г. Как отмечено в "плане-графике", к концу декабря 2005 г. документы по слиянию предприятий должны быть представлены на межведомственной комиссии по реформированию и развитию ОПК.

Однако этот план, подписанный Роспромом, оказался невыполненным. Эксперты говорят, что одна из главных причин этого - действия руководств двух омских предприятий, которые не стремятся входить в разные комплексы и хотя бы остаться под одним историческим началом. "Это нелогично", - говорит Борис Рыбак из Infomost. По его мнению, КБ должно разрабатывать продукцию, которая должна и может производиться на соседнем заводе. "У кого какие были возможности и административный ресурс, тот столько под себя и подмял, тем более что "Сатурн" стал серьезно себя позиционировать как проектировщик и разработчик этой техники, - продолжает г-н Рыбак. - В план мероприятий вошло и развитие собственного КБ, покупка КБ им. Люльки, а теперь и Омского моторостроительного КБ".

Эту точку зрения RBC daily негласно подтвердили и в администрации президента, признав, что "имеются отставания по графикам создания интегрированной структуры". "Идея объединения под "Сатурном" предприятий военной тематики обрела слишком много противников в ведомстве г-на Алешина. Из-за этого процесс слияния всех двигателестроительных активов не форсируется", - сказал источник RBC daily в администрации президента.

"Салют" и омское двигателестроительное предприятие раньше делали двигатели одной марки - АЛ-21, - рассказывает президент Союза авиационного двигателестроения Виктор Чуйко. - Теперь московский "Салют" загрузил их работой. Вместе с тем Омское КБ разрабатывало двигатель, который будет производиться на НПО "Сатурн", поэтому КБ завязано в производственной цепочке "Сатурна". В то же время "Салют" традиционно работал с "Уфимскими моторами", вместе они делали двигатель АЛ-31". По мнению эксперта, консолидация перечисленных в указанном приказе предприятий вокруг "Сатурна" сразу ставит вопрос: "Что их объединяет?".

По мнению Виктора Чуйко, кроме КБ им. Люльки, которое в бытность свою самостоятельной структурой разработало двигатель, производимый сейчас уфимским предприятием, - ничто. "Но "Салют" создал у себя собственное конструкторское бюро, которое является самодостаточным, чтобы модернизировать этот двигатель", - считает он. В то же время, напоминает г-н Чуйко, "Сатурн" всегда делал двигатель для гражданской и транспортной авиации, а "Салют" занимался боевым направлением.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета RBC daily
27.12.05*

"НЬЮ-ВАСЮКИ" ЮРИЯ ЛАСТОЧКИНА

"Интеграторы" из Рыбинска пытаются ввести в заблуждение премьер-министра России.

Как стало известно, генеральный директор ОАО "НПО "Сатурн" Юрий Ласточкин, минуя все положенные инстанции, напрямую обратился к премьер-министру страны Михаилу Фрадкову с предложением создать "под себя" единую национальную компанию по разработке и производству авиадвигателей.

Текст письма из Рыбинска, которое имеется в распоряжении "ВПК", изобилует цитатами в духе времен Леонида Ильича Брежнева. Дифирамбы, расточаемые Ласточкиным в адрес второго лица в государстве, до боли напоминают перлы незабвенной "Малой земли". Но за славословиями скрывается циничный расчет рыбинских деятелей - установление полного контроля над ФГУП "ММПП "Салют" и ОАО "Уфимское моторостроительное производственное объединение". Отметим, что в октябре с.г. с аналогичными предложениями генеральный директор НПО "Сатурн" Юрий Ласточкин уже обращался в Минпромэнерго. Но, судя по тому, что теперь он ищет поддержки у Фрадкова, первая попытка административным путем "скушать" "Салют" и УМПО завершилась безрезультатно.

Суть предложений НПО "Сатурн" фактически сводится к установлению контроля над ФГУП "ММПП "Салют" и ОАО "УМПО". Весь процесс "интеграции" должен проходить под жестким контролем топ-менеджеров "Сатурна", которые впоследствии и должны возглавить новую компанию. Что же касается производственных мощностей ФГУП "ММПП "Салют", то предлагается организовать их перенос из Москвы в Рыбинск - вместе со всеми станками, инженерами и рабочими. Понятно, что подобная перспектива вряд ли встретит восторг у руководителей "Салюта" и "УМПО". Поэтому, чтобы заранее нейтрализовать возражения оппонентов, в направленных в правительство документах из Рыбинска их деятельность характеризуется только черными красками. Так, "Салют" называется "предприятием с неразвитым научным циклом, ограниченными собственными нуждами и финансируемым исключительно за счет прибыли от ВТС". Приглашенные на "Салют" рабочие из стран СНГ, между прочим оформленные на работу в столице по всем установленным правилам, презрительно именуются "гастарбайтерами". Утверждается, что их доля в различных цехах колеблется от 20 до 40%. А такой несомненный плюс "Салюта", как высокий уровень средней заработной платы, ставится ему в минус: "необоснованные расходы федерального бюджета при оплате работ по ГОЗ".

При ближайшем же рассмотрении все эти тезисы выглядят откровенно несостоятельными. На "Салюте" трудятся 119 кандидатов и 11 докторов наук. Решением главнокомандующего ВВС России от 29.2.2003 г. ФГУП "ММПП "Салют" определен головным предприятием, обеспечивающим поставку новой авиационной техники для ВВС, ее эксплуатацию, модернизацию и разработку перспективных изделий за счет бюджетных и внебюджетных средств. В "салютовском" КБ разработан двигатель АЛ-31ФН, серийно поставляемый в

Китай (сумма последнего экспортного контракта составила около 300 млн. долл.). Это что, "неразвитый научный цикл"? Да такими показателями гордилось бы любое предприятие "оборонки".

Теперь что касается "гастарбайтеров". На "Салюте" трудится 243 работника из стран СНГ, что составляет немногим более 2% от общей численности предприятия. Все они высококлассные специалисты. Называть же наших русскоязычных соотечественников "гастарбайтерами" - просто кощунство. Ну а по поводу высокой заработной платы - спасибо надо сказать руководителям ФГУП "ММПП "Салют", что они не просто сохранили ядро коллектива предприятия, но и создали условия для привлечения в оборонную отрасль высококвалифицированных кадров. Преподносимая генеральным директором НПО "Сатурн" Юрием Ласточкиным под флагом ратения за национальные интересы вся так называемая "интеграция" "Сатурн-Салют", по сути дела, сводится к захвату созданных коллективом "Салюта" конструкторских и технологических разработок, активной части основных фондов, портфеля заказов и в итоге ликвидации ФГУП "ММПП "Салют": оборудование перебазировано за пределы Москвы, высвобожденное имущество и земельные участки передаются федеральным органам исполнительной власти (против чего не раз в категоричной форме выступало правительство Москвы и лично мэр Юрий Лужков), работники выбрасываются на улицу.

Что получает государство? Вместо эффективно работающего сегодня предприятия "Салют", имеющего статус Федерального научно-производственного центра, в случае выполнения интеграции-реструктуризации "по-сатурновски" авиационная промышленность России потеряет лидирующее предприятие в области разработки и изготовления двигателей для военной истребительной и тактической авиации и будет иметь монопольное акционерное предприятие НПО "Сатурн", которое сможет диктовать условия на разработку и изготовление двигателей для нужд МО РФ и "Рособоронэкспорта". Повторно будет потерян Научно-исследовательский институт технологии авиационного двигателестроения и весь научно-технический задел в области технологии. Произойдет разрушение производственной базы для подготовки специалистов в области авиационного машиностроения для высших и средних учебных заведений Москвы, готовящих кадры для всей российской промышленности.

Что получает Москва? Столичный бюджет потеряет ежегодно в среднем по 500 млн. руб. налогов от "Салюта" как юридического лица и 240 млн. руб. подоходного налога (при средней зарплате уровня 2004 г.). Восточный административный округ Москвы получит 14 тыс. безработных. И еще один вопрос: кто будет осуществлять гарантийное обслуживание и ремонт двигателей, поставленных "Салютом" Министерству обороны РФ и инозаказчикам?

Иван МАКСИМОВ

источник: газета "ВПК"
07.12.05

"САТУРН" ХОЧЕТ ПОДМЯТЬ "САЛЮТ"

Рыбинский производитель моторов хочет стать объединителем двигателестроительной отрасли и собственником земли в Москве.

В распоряжении RBC daily оказался план реформы отрасли по производству авиадвигателей, разработанный генеральным директором НПО "Сатурн" Юрием Ласточкиным. Глава рыбинского предприятия предлагает консолидировать отрасль на базе возглавляемой им компании путем увеличения ее уставного капитала в пользу государства за счет 74,5%-ного пакета акций ММПП "Салют", которое для этого нужно преобразовать из ФГУП в ОАО. Кроме того, гендиректор НПО "Сатурн" предлагает провести реструктуризацию производственных мощностей ММПП "Салют" с перебазировкой оборудования на площадки за пределами Москвы и с последующей продажей 57 га земли. В "Салюте" предложения Юрия Ласточкина называют "бредом" и надеются, что Виктор Христенко с предложениями "Сатурна" не согласится. На сегодняшний день производство авиационных двигателей в России сосредоточено на четырех предприятиях: ОАО "НПО "Сатурн" (г. Рыбинск, Ярославская область), ФГУП ММПП "Салют" (Москва), ОАО "Уфимское моторостроительное производственное объединение" (УМПО, Башкирия) и ОАО "Пермские моторы". ММПП "Салют" является крупнейшим российским специализированным предприятием по изготовлению и сервисному обслуживанию авиадвигателей для самолетов, производимых компанией "Сухой" и РСК "МиГ". Выручка "Салюта" в 2004 г. превысила 12 млрд руб. "Уфимские моторы" заработали в прошлом году 10,5 млрд руб., НПО "Сатурн" - 6,7 млрд руб. Консолидированная выручка предприятий Пермского моторостроительного комплекса в 2004 г. составила 11,5 млрд руб.

Впервые о том, что НПО "Сатурн" может стать объединителем отрасли по производству авиадвигателей, в середине октября сказал глава Роспрома Борис Алешин, выступая на открытии в Рыбинске совместного предприятия (НПО "Сатурн" и французской компании Спестра) по производству моторов - "ВолгАэро". Генеральный директор НПО "Сатурн" Юрий Ласточкин, по всей видимости, решил ковать железо, пока горячо, и уже в конце октября направил главе Минпромэнерго Виктору Христенко письмо (оно имеется в распоряжении RBC daily, № 002/010-538/3 от 27.10.2005), в котором изложил свое видение консолидации отрасли. По версии г-на Ласточкина, ФГУП ММПП "Салют" должно потерять самостоятельность и присоединиться к рыбинскому НПО "Сатурн". Объединение, по плану гендиректора "Сатурна", должно пройти в несколько этапов. На первом ФГУП ММПП "Салют" должно быть преобразовано в ОАО со 100%-ным государственным участием. Следующим шагом должна стать передача 74,5% акций ММПП "Салют" в оплату дополнительной эмиссии акций НПО "Сатурн". Третьим этапом станет "формирование единых органов интегрированной структуры "Сатурн-Салют". Итогом этих мероприятий станет реструктуризация производственных мощностей ММПП "Салют" с "перебазиро-

ровкой оборудования на площадки за пределами Москвы". Территорию более чем в 57 га в центре Москвы в конечном итоге предлагается продать под коммерческую застройку.

При этом автор письма, понимая, что такие масштабные реформы и изменения в отрасли невозможны без потери экспортных контрактов в сфере военно-технического сотрудничества, предлагает исполнителем по китайским контрактам сделать "Уфимские моторы". Все остальные контракты будут разбросаны между НПО "Сатурн", ОАО "Наро-Фоминский машиностроительный завод" и Лыткаринским машиностроительным заводом. При этом руководство НПО "Сатурн" прекрасно понимает, что никто из ныне живущих в Москве сотрудников "Салюта" не уедет на освоение Ярославской области. Поэтому Юрий Ласточкин предлагает рабочие и управленческие кадры трудоустроить в Рыбинске (речь идет о более чем 8 тысячах человек), а тех, кто не поедет, заменить новыми работниками, то есть принимать на работу ежегодно по 1300 рабочих, а также, частично, "квалифицированных рабочих Украины, Белоруссии и Молдовы".

Понятно, что идеи Юрия Ласточкина генеральный директор ММПП "Салют" Юрий Елисеев принял без энтузиазма. "Эти предложения - полный бред и глупость, над которыми нормальные люди могут только смеяться", - прокомментировал он письмо коллеги. По словам Юрия Елисеева, на "Салют" уже звонили китайские заказчики, которые интересовались тем, что происходит. "Мы всегда были не против того, чтобы в перспективе отдельные производства (вредные и не требующие больших затрат труда) были выведены за территорию столицы, но за два года создать на периферии предприятие, подобное "Салюту", будет невозможно", - утверждает глава московского предприятия. По его мнению, руководство НПО "Сатурн" таким образом уже разрушило конструкторское бюро имени А. Льюльки, переведя его из Москвы в Рыбинск.

"Большинство кадров не поехало, тем самым был разрушен костяк КБ, - рассказывает Юрий Елисеев. - Само НПО "Сатурн" за время своего существования не создало ни одного нового двигателя. Зачем присоединять большое к маленькому? "Сатурн" по производительности труда в 3 раза меньше "Салюта", а по объему производства - в 2 раза!"

Эксперты и участники рынка сходятся во мнении, что объединение отрасли необходимо. "Действительно, мы иногда сталкиваемся с конкуренцией предприятий, производящих аналогичную продукцию, - сказал RBC daily первый заместитель директора Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству (ФСВТС) Александр Денисов. - Например, УМПО в своей деятельности часто пересекается с московским "Салютом", поэтому создание интегрированной структуры ФСВТС поддержит. При этом нам безразлично, кто станет во главе этой компании". С ним согласен и директор консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак, который считает, что логичнее было бы восстановить советскую интеграцию предприятий отрасли. "Идея интегрировать серийные заводы в единый центр, который мог бы впослед-

ствии стать русским General Electric, существует давно, но этому препятствует разобщенность предприятий и конфликт интересов их менеджмента", - говорит эксперт. По его словам, предприятия уже объединены: УМПО и "Салют" производят двигатели, разработанные КБ им. Льюльки. "Логичнее было бы усилить эту интеграцию и заняться экономикой предприятий. Производство "Салюта" из Москвы убирать надо однозначно. Земля под "Салютом" стоит больше, чем та продукция, которую они производят. В Москве также очень дорогая рабочая сила. 500 долларов в Москве - это не деньги, а в Рыбинске это предел мечтаний", - резюмирует г-н Рыбак. По его словам, по мере насыщения индийского и китайского рынка самолетами Су-30 объем производства на этой площадке в центре Москвы будет сокращаться.

В Минпромэнерго инициативу Юрия Ласточкина официально пока не комментируют. Источник RBC daily в министерстве подтвердил факт поступления письма на имя Виктора Христенко 2 ноября 2005 г., в

тот же день оно было направлено для изучения Борису Алешину (руководителю Роспрома) и Юрию Коптеву (начальнику департамента оборонно-промышленного комплекса Минпромэнерго). Собеседник RBC daily сообщил, что ответ Минпромэнерго должно дать завтра, но, так как г-н Христенко будет находиться в командировке, ответ будет подписан только 5 декабря. "До этого момента реакции Минпромэнерго не будет."

Вопрос очень сложный, в его решении столкнулись лоб в лоб две сильные личности, два Юрия [Ласточкин и Елисеев]. Позиция г-на Ласточкина в этом конфликте понятна. После того как у него появилось КБ им. Льюльки, он получил реальные шансы объединить отрасль под "Сатурном". "Салют" - лакомый кусок, в первую очередь из-за земли. Но это не приемлет Юрий Елисеев", - заключил источник RBC daily.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета "RBC Daily"
02.12.05*

"САЛЮТ" ПОШЕЛ НА ФЛОТ: ФЛАГМАН РОССИЙСКОГО АВИАЦИОННОГО МОТОРОСТРОЕНИЯ РАБОТАЕТ НАД СУДОВЫМИ СИЛОВЫМИ УСТАНОВКАМИ

Год 2005-й стал переломным для структуры российского военного экспорта - центр продаж сместился с авиационных комплексов на военно-морскую технику (доля последней в общем объеме поставок по ВТС увеличилась с 24% до 51%). Это подтолкнуло ведущие предприятия авиационного моторостроения обратиться к "морской теме".

Сегодня практически все газовые турбины на отечественных кораблях украинской разработки и постройки. Это следствие "разделения труда" в Советском Союзе, согласно которому на судовых газотурбинных установках специализировалось ГП "НПП "Машпроект" им. С.Д.Колосова" (г. Николаев).

Но ситуация меняется. Растущий объем госзаказа на новые надводные корабли в соответствии с объявленными долгосрочными планами ВМФ России, вкупе с увеличивающимися поставками российской военно-морской техники за рубеж создают основу для нового направления развития бизнеса российских моторостроителей. По словам генерального директора ФГУП "ММП" "Салют" Юрия Елисеева предприятие подготовило предложения по судовым установкам на новые корабли ВМФ России, в частности типа "фрегат" и "эсминец".

Этому предшествовало посещение в этом году московского завода главкомом ВМФ России. Флотские военачальники остались довольны экономическим состоянием предприятия и его технологическим уровнем. Это придало руководству "Салюта" уверенность в правильности принятого решения по дальнейшей диверсификации производства.

Напомним, что, как объявил на военно-морском салоне "МВМС-2005" начальник управления заказов

и поставок кораблей, морского вооружения и военной техники МО РФ контр-адмирал Анатолий Шлемов, планами Минобороны предусматривается разработка и строительство головного корабля класса "фрегат" к 2010 г. Затем за кораблем дальней морской зоны последует головной корабль океанской зоны - эсминец. А после завершения НИОКР в 2015 г. начнется строительство нового авианосца. Приоритет при выборе их силовых установок будет отдан российским производителям.

Что касается предложений "Салюта", то они представляют новые разработки собственного КБ. "Салют" чувствует себя достаточно уверенно, чтобы выступить в качестве головного предприятия по проектированию и изготовлению морских газовых турбин. Уверенность строится на успешном опыте создания наземных газотурбинных станций. Первые четыре установки мощностью по 20МВт на базе авиационного двигателя АЛ-21 уже эксплуатируются в Ямбурге. Первые две из них наработали более 20 тыс. часов. На московской ТЭЦ-28 завершается монтаж установки мощностью 60МВт с высокими параметрами (электрический КПД - более 50%, общий коэффициент использования тепла - 95%). На проектирование и постройку 400-тонного монстра ушло всего четыре года. "Это достаточно шустрое, нормальное движение", - рассказывает Юрий Елисеев. По мнению гендиректора, в основе такого "нормального движения" - кадровая политика "Салюта" по привлечению лучших специалистов, а также устойчивое финансирование программ НИОКР. В течение 2003-2005 гг. на эти цели ежегодно выделялся почти 1 млрд. рублей, и это в основном собственные и заемные средства.

На "Салюте" не видят необходимости в привлечении к работам по тематике ВМФ России украинского "Машпроекта", без которого ранее не могли обойтись в подобных проектах. За последние годы определен-

ное число высококлассных специалистов из Николаева перешло работать на московский завод. Сегодня бывшие сотрудники "Машпроекта" возглавляют отдел КБ "Салюта", который занимается силовыми машинами наземного и морского применения. Среди тем, над которыми работают эти специалисты, фигурирует реверсивная судовая турбина, создание которой значительно повысит маневренные характеристики военных кораблей.

Тема судовых машин и механизмов - новая в деятельности "Салюта". Но у предприятия уже имеется история отношений с ВМФ России. В частности, "Салют" поставлял двигатели АЛ-31Ф для палубных истребителей Су-27К (Су-33), которые составляют основу авиационной группы ТАВКР "Адмирал Кузнецов". Начинается работа по модернизации этих машин. "Салют" предлагает улучшенные двигатели АЛ-31Ф (вариант М1) с тягой, повышенной до 13 500 кгс, а в перспективе - до 15 000 кгс (варианты М2 и М3). "К этим двигателям большой интерес проявляет ВМФ, морские летчики", - утверждает Юрий Елисеев.

Мероприятия по повышению тяги "морских" вариантов двигателя АЛ-31Ф предпринимались и ранее. Как вспоминает Юрий Сергеевич, при создании Су-27К "мы поднимали температуру на входе в турбину на 75 град. и получили увеличение тяги на 300 кгс - до 12 800 кгс. Сегодня мы повышаем температуру всего на 25 град., а получаем рост тяги на 1 тонну. С учетом того, что самолет двухмоторный, суммарный прирост тяги - 2 тонны". Это, естественно, повысит безопасность полетов, особенно на этапах взлета и посадки. Увеличенный запас тяги дает морским летчикам больше шансов взлететь с палубы после неудачного касания захода на посадку. Например, когда не происходит зацепления гаком самолета аэрофинишера. Или же в случае обрыва троса последнего после зацепления. Такой случай имел место в ходе недавних учений в Северном море, в результате одна машина была потеряна. Кроме того, сокращается длина пробега на взлете.

Модернизированный Су-27К с более мощной силовой установкой окажет влияние на проектирование новых авианосцев. Россия, как уже говорилось, планирует постройку авианосца нового поколения. А вместе с ней Индия и Китай, причем с ориентацией на российские самолеты Су-27К и МиГ-29К. Увеличение тяги силовой установки Су-27К сделает возможным "не так сильно задрать нос у крейсера", отмечает Юрий Елисеев, ведь самолет с высокой тяговооруженностью может безопасно взлететь с носового трамплина меньшего угла наклона.

Двигатель варианта М1 завершает государственные испытания. Поставки заказчикам ожидаются в следующем году. Параллельно "Салют" ведет отработку М2 (с началом стендовых испытаний в январе). А в конце следующего года планируется провести "гонку" двигателя варианта М3.

Вариант М1, по словам Юрия Елисеева, создавался с таким расчетом, "чтобы без доработок самого самолета можно было в ТЭЧ полка или АРЗ поменять штатный двигатель на модернизированный". "Мы с самого начала ориентировали наш мотор не на виртуальный самолет, а на уже существующий и находящийся на вооружении, - говорит собеседник ВПК. - Разбили программу на 3 этапа (М1, М2, М3). Сегодня практически завершены государственные испытания М1. Осталось выполнить 4 "легких" полета".

В случае успешного хода "морской" программы "Салют" рассчитывает на крупные иностранные заказы. Китайские ВВС уже эксплуатируют сотни истребителей типа Су-27СК и Су-30МКК/МК2 с двигателями московского завода. В случае решения по закупке в России палубных самолетов, велик шанс, что их силовые установки также будут "салютовскими". Как и в том случае, если Китай решит сделать собственный палубный самолет на основе одномоторного истребителя J-10. Он также оснащается мотором АЛ-31ФН московской сборки.

На прошлой неделе журналистам был продемонстрирован новый вариант этого мотора. В отличие от изделий первой партии, которыми оснащена дюжина предсерийных J-10, он имеет тягу, увеличенную до 13 500 кгс, а также всеракурсное сопло. "Это сопло отработало уже на межремонтный ресурс 750 часов. Планируем довести эту цифру до 1000 часов", - делится планами гендиректор ФГУП "ММПП "Салют". А сам двигатель получит межремонтный ресурс 1000 часов и назначенный - 2000 часов. Видимо, совсем неслучайно представителям СМИ разрешили присутствовать на "гонке" новенького АЛ-31ФН, в ходе которой его сопло отклоняли на предельные углы поворота.

Обращаясь к будущему "Салюта", генеральный директор говорит о продолжении курса на диверсификацию производства. "Красной линией через нашу продукцию будет проходить газотурбинный двигатель. ГТД можно использовать не только в авиации, но и на судах, в энергетике и железнодорожном транспорте. Наши газовые турбины - это и обороноспособность страны, и ее энергетическая безопасность, и решение транспортных проблем", - уверен Юрий Елисеев. Диверсификация производства позволяет сохранить рабочие места и создавать новые. <За последние годы более десяти тыс. рабочих мест было создано только в Москве, а суммарно - более 15 тыс.>, - сообщил Юрий Елисеев.

"Сегодня мы выпускаем двигатели для военной авиации примерно на 50-60% от объемов производства 1991 г., - продолжает он. - Пятнадцать лет назад завод был "монокультурным". Сегодня же "Салют" выпускает большую номенклатуру, более 30 наименований основной продукции. Это и авиационные двигатели для Як-130, Ан-70, Бе-200, Ту-334 и Ан-148, и растущий перечень продукции гражданского назначения, в том числе наземные энергетические установки мощностью от 1 до 60 мвт".

"Завод был спроектирован для производства газотурбинных двигателей для истребительной авиации, диаметром до 1800 мм. Жизнь заставила пойти на диверсификацию, - заключает генеральный директор "Салюта". - Перестроить технологические процессы, расширить производственные возможности. У нас появились станки, позволяющие обрабатывать диски турбин до 3,5 м в диаметре. Такое оборудование появилось здесь в последние годы, в основном за счет собственных и заемных средств. Мы перестроили производство, на сегодняшний день оно имеет большие технологические возможности".

Владимир КАРНОЗОВ

источник:
газета "Военно-промышленный курьер"
28.12.05

КОГДА ВЗЛЕТИТ "БЕЛЫЙ ЛЕБЕДЬ"?

Выступая на осеннем совещании руководящего состава Вооруженных Сил РФ, министр обороны Сергей Иванов сообщил об увеличении гособоронзаказа-2006 на 53,5 млрд. рублей по сравнению с текущим годом. Только для ВВС финансирование серийных закупок должно увеличиться более чем в 2 раза. Они получат 9 самолетов, в том числе стратегический бомбардировщик Ту-160, и 8 новых вертолетов, а 104 самолета и 52 вертолета пройдут капремонт.

Судя по всему, ГОЗ 2006 года будет выполнен в полном объеме, тем более что глава военного ведомства стал заместителем председателя Правительства РФ и у него появились дополнительные рычаги воздействия на структуры исполнительной власти, от которых зависит финансирование Вооруженных Сил.

К сожалению, в этом году Минфин продолжал относиться к вопросам финансирования обороны страны "с прохладцей", как к далеко не приоритетной задаче. Это подтверждает распространенная на днях агентством Интерфакс-АВН информация о том, что под угрозой срыва находится поставка для ВВС России одного нового и одного модернизированного Ту-160 из-за отсутствия финансирования. И это происходит на фоне бодрых докладов иных чиновников о финансовом благополучии государства, росте золотовалютных запасов, достигших уже 167 млрд. долларов, о Стабфонде, где более 1,2 трлн. рублей...

Напомним, стратегический ракетноносец, именуемый летчиками "Белым лебедем", является самым современным самолетом своего класса и по большинству параметров превосходит все аналоги в мире. При его изготовлении применяются уникальные технологии.

В этом году ОАО "Туполев" завершило опытно-конструкторские работы (ОКР) по оснащению самолетов стратегической авиации модернизированным ракетным управляемым оружием. Помимо этого, фирмой выполнены ОКР и по модернизации самолетов Ту-22МЗ, Ту-95МС. Благодаря этому осуществлена модернизация всего комплекса управляемого ракетного вооружения самолетов стратегической авиации.

Итогом работ по данной тематике стали испытательные пуски с модернизированных самолетов, включая пуски с борта Ту-160. Прошла проверку высокоточная ракета большой дальности Х-555. В одном из таких полетов принимал участие Президент России Владимир Путин. Он остался доволен, тем, как конструкторы выполнили его поручение об обеспечении наших ВВС новым высокоточным оружием.

Х-555 является модификацией крылатой ракеты воздушного базирования с ядерной боеголовкой Х-55 и оснащена оптическими, спутниковыми системами наведения, имеет изменяемый профиль полета. Инерционно-доплеровская система наведения боеголовки Х-555 сочетает коррекцию по рельефу местности с электронно-оптической корреляцией и спутниковую многоканальную навигацию ГЛОНАСС. Вместо компактного ядерного заряда установлен заряд обычного взрывчатого вещества массой не менее 350 кг. Дальность полета крылатой ракеты - не менее 2.000 км, а максимальная приближается к 3500 км.

И вот теперь выясняется, что перевооружение "задерживается" из-за не решенных финансовых вопросов и в ближайшее время два "Белых лебедя", как говорится, не расправят свои крылья. Совсем недавно премьер-министр РФ Михаил Фрадков уже выслушивал напоминания о финансовой задолженности государства перед авиастроителями. В начале этого года Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение поставило нашим ВВС истребители Су-27СМ с оплатой контракта в конце года.

На заводе выяснилась довольно любопытная деталь: правительственные чиновники за год так и не смогли точно подсчитать цифру своей задолженности...

Нечто подобное происходит с ОАО "Туполев". У этой фирмы нет свободных денежных средств для изготовления стратегических ракетноносцев за свой счет. В результате план оборонзаказа на этот год фактически сорван.

Складывается парадоксальная ситуация: государство, имеющее достаточное количество финансовых средств, ведет перевооружение армии за счет... заводов-производителей и не выполняет своих обязательств. При этом с тех же самых предприятий соответствующие службы не забывают своевременно удерживать налоги.

Восстановление своевременного финансирования и выполнение ГОЗ - решение этой проблемы, по всей видимости, станет одной из приоритетных задач на ближайшее время для заместителя председателя Правительства РФ - министра обороны Сергея Иванова. Ведь, очевидно, что усилия военного ведомства по реализации установок главы государства по модернизации Вооруженных Сил, приданию им качественно новых параметров будут затруднены без соответствующего финансового обеспечения.

Юрий АВДЕЕВ

*источник: газета "Красная звезда"
12.12.05*

НЕБЕСНЫЙ ДЕФИЦИТ

В небе все меньше российских самолетов. Страна, ранее входившая в тройку лидеров авиационной промышленности, сегодня поставляет на международный рынок гражданской авиации не более 1% продукции.

Как утверждают эксперты, нашей стране потребуется порядка тридцати лет для того, чтобы снова вернуть себе статус великой авиационной державы. Как считает генеральный директор ФГУП РСК "МиГ" Алексей Федоров, авиационная промышленность сейчас находится в глубочайшем кризисе. "В конце восьмидесятых годов прошлого века мы входили в тройку лидеров авиационной промышленности, сегодня же мы поставляем на международный рынок гражданской авиации не более 1% продукции", - считает Алексей Федоров.

А между тем, экономический ущерб России при закупках пассажирских самолетов иностранного производства превышает сейчас 60 млрд. рублей в год, считают в Федеральном агентстве по промышленности (Роспром). "Политика приобретения зарубежной авиационной техники на льготных для импортеров условиях наносит ощутимый удар экономике страны, - комментируют ситуацию в пресс-службе Роспрома. - Только за счет потерь в пошлинах и налогах ущерб составляет более 30 миллиардов, и столько же теряет отечественная авиационная промышленность, лишенная заказов".

Компания Airbus, мировой производитель "воздушных автобусов", достигла сегодня впечатляющих результатов, завоевав практически половину рынка гражданской авиации. "Аэробусу" потребовалось чуть более 35 лет, чтобы достичь таких успехов, а России понадобится не меньше времени, чтобы от сегодняшнего одного процента выйти хотя бы на ощутимые 10% мирового рынка гражданской авиации.

По данным Роспрома, с 2002 по 2004 годы российскими авиакомпаниями закуплено всего 10 новых магистральных пассажирских самолетов отечественного производства. В Роспроме отметили, что рассматриваются варианты организации лицензионного производства на российских авиазаводах зарубежных самолетов.

Правда, не все так пасмурно в отечественном авиапроме. Российский парк авиалайнеров в ближайшие дни может пополниться новой машиной. Как рассказали NewsInfo в "Финансовой Лизинговой Компании", на казанском авиационном производственном объединении им. Горбунова готовится к сдаче самолет Ту-214. Лайнер - результат проекта, инициатором которого ОАО "Финансовая Лизинговая Компания" совместно с КАПО и авиакомпанией "Дальавиа". Как рассказал генеральный директор ФЛК Евгений Зарицкий, Ту-214 должен совершить свой первый полет не позднее предстоящих выход-

ных. Ту-214, по мнению специалистов, является одной из наиболее удачных машин, собираемых сегодня на российских авиазаводах.

Данный лайнер не имеет никаких ограничений по полетам над территориями Европы и США по шумам, эмиссии двигателей и комплексу навигационного оборудования. Именно на такие машины должны делать ставку российские авиапроизводители.

"Это очень отрадный факт, жаль, что о подобных фактах мало знает широкая общественность. Деятельность российских компаний, занимающихся самолетостроением, надо всячески поддерживать и рекламировать", - считает заместитель председателя исполнительного комитета межфракционного депутатского объединения "Авиация и космонавтика России" Государственной думы РФ Валерий Брусиловский.

Конечно, самолетостроители рады были бы, чтобы их отрасль государство сочло "национальным проектом" и резко увеличило бы финансирование. В конце концов, отечественные самолеты - одна из торговых марок Советского Союза. Вслед за слухами о поднятии отечественного ВПК поползли слухи о возможном вливании средств и в авиапром.

К работе подключили депутатов, создавших специальный комитет, у которого имеется целая программа "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года". По пунктам: самолеты, вертолеты, двигатели, бортовое радиоэлектронное оборудование, агрегаты и системы. Кстати, напомним, что еще вице-премьер правительства Виктор Христенко представил стратегию развития авиационной промышленности на период до 2015 года. Основной темой стало создание объединенной авиастроительной компании для консолидации активов авиастроения и концентрации усилий на основных проектах.

"Иностранные инвесторы уже получили разными способами целый ряд приватизированных оборонных предприятий, а в конечном итоге были потеряны технологии, предприятия окончательно разорены, - рассказал авиаконструктор Леонид Тешин. - Кто вложит деньги в загибающуюся отрасль, да так, чтобы не заработать на этом, а вот вложить так, чтобы покончить с авиапромом окончательно - да такие желающие наверняка найдутся".

Одним словом, депутатам и чиновникам есть что обсудить. Это и выведение авиационной промышленности в сферу приоритетных направлений, грамотная реорганизация, помощь авиабизнесу, решение топливных вопросов, создание самолетов нового поколения.

Илья ГРАЦЕНКОВ

*источник: сайт "News Info"
01.12.05*

КРЫЛОМ НЕ ВЫШЕЛ

В 2005 году впервые за 8 лет снизится объем экспорта российского оружия, причем падение по итогам года будет весьма ощутимым и составит примерно 12%.

Вчера первый заместитель директора Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству Александр Денисов сообщил, что объем поставок составит около \$5,1 млрд, что на \$700 млн меньше, чем в прошлом году. Эксперты объясняют снижение показателей стечением обстоятельств и считают, что это не приведет к отставкам в компании "Рособоронэкспорт" - единственном госпосреднике в области военно-технического сотрудничества.

В 2004 году был поставлен очередной рекорд поставок - \$5,8 млрд, однако в этом году показатели ожидаются существенно более низкие.

План на этот год в размере \$5,1 млрд, одобренный президентом, будет выполнен, может, даже с небольшим превышением", - сообщил вчера Александр Денисов. Рост экспорта российского оружия начался в 1998 году, и с тех пор объемы поставок выросли более чем в два раза (см. график на этой странице). Причем это происходило на фоне спада на мировом рынке: по данным исследовательской службы конгресса США, общий объем заключенных контрактов в области торговли оружием упал с \$42,1 млрд в 2000 году до \$37 млрд в 2004 году.

Говоря о структуре экспорта вооружений в текущем году, первый замдиректора Федеральной службы по ВТС сообщил: "От 50 до 60% придется на поставки военно-морской техники, не менее 30% - на авиацию, остальное главным образом на системы ПВО". Именно снижение экспорта традиционно основного военного продукта РФ авиационной техники и стало причиной провала: если в 2004 году ее доля в экспорте составляла 60%, то в этом году сократилась до 30%.

Эксперты объясняют этот спад тем, что ряд крупных авиационных контрактов, заключенных на рубеже XXI века, был выполнен ранее, а начало поставок по новым контрактам ожидается с 2006-2007 годов.

"Снижение военного экспорта объясняется прежде всего уменьшением поступлений от экспорта тяжелых истребителей, - пояснил эксперт Центра анализа стратегий и технологий Дмитрий Васильев. - Поставки самолетов по старым соглашениям были выполнены в 2002-2004 годах, а реализация новых контрактов начнется лишь со следующего года. Можно сказать, что экспорт военных кораблей, который доминирует в российском экспорте вооружений в этом году, послужил передаточным звеном между старыми и новыми контрактами по авиации и не позволил военному экспорту упасть до уровня 2000 года". Эксперт отмечает, что подобные спады в военном экспорте происходят и у других крупнейших поставщиков оружия. Например, годовой экспорт США после завершения выполнения крупного контракта на поставку Саудовской Аравии истребителей

F-15 сократился с \$14,1 млрд в 2000 году до \$7,2 млрд в 2002 году. Вместе с тем отметим, что предыдущее падение объемов оружейного экспорта (в 1997 году снижение составило \$920 млн, или 74% от показателей 1996 года) стало формальным поводом для снятия с поста гендиректора компании "Росвооружение" (предшественник "Рособоронэкспорта") Евгения Ананьева.

Однако источники Ъ уверены, что на этот раз никаких кадровых решений в отношении главы "Рособоронэкспорта" Сергея Чемезова приниматься не будет. "Возглавивший в мае прошлого года "Рособоронэкспорт" Сергей Чемезов в любом случае сохранит свой пост, - считает источник Ъ в аппарате правительства. - По сути, именно под его руководством госпосредник увеличил российский экспорт оружия более чем в два раза (официально гендиректором "Рособоронэкспорта" в 2000-2004 годах являлся Андрей Бельянинов, но экспортными контрактами занимался его первый заместитель Чемезов. - Ъ).

Кроме того, господин Чемезов в настоящее время руководит реализацией ряда важных для Кремля проектов, среди которых фактическая национализация АвтоВАЗа. Да и просто дружеские отношения с президентом (Владимир Путин и Сергей Чемезов во время службы во внешней разведке вместе работали в ГДР. - Ъ) не позволят недругам Чемезова добиться его отставки".

Отвечая на вопрос Ъ о перспективах оружейного экспорта в следующем году, Александр Денисов вчера заявил: "Мы не должны снижаться ниже уровня в \$5 млрд. Объем может вырасти по сравнению с 2005 годом за счет поставок запчастей, а также проведения модернизации ранее поставленной российской военной техники". Кроме того, по словам господина Денисова, в следующем году вырастет и объем поставок средств ПВО.

Однако, скорее всего, прогноз в \$5 млрд является несколько заниженным. Эксперт Дмитрий Васильев заявил Ъ: "Повышение доли ПВО в военном экспорте будет ощутимым и произойдет за счет продолжения поставок С-300ПМУ-2 "Фаворит" в Китай, начала реализации контракта на поставку 50 ЗПК "Панцирь-С1" в ОАЭ и, возможно, поставок ЗПК "Тунгуска" в Индию, если стороны договорятся о возобновлении старого контракта.

Только эти три контракта дают в сумме около \$2 млрд". В следующем году ожидаются также крупные поставки военно-транспортных самолетов: начнется выполнение контракта на постройку 30 Ил-76ТД для Китая, а в Иорданию придут 2 Ил-76МФ.

Кроме того, компания "Сухой" должна начать поставку истребителей Су-30МКМ в Малайзию. Ожидается также подписание контракта на поставку до восьми истребителей семейства Су-27 в Индонезию.

Константин ЛАНТРАТОВ

источник: газета "Коммерсантъ"
01.12.05

**ОТКРЫТОЕ ПИСЬМО А. ЛЕБЕДЕВА
ПРЕЗИДЕНТУ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В.В. ПУТИНУ
ПРЕДСЕДАТЕЛЮ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ М.Е. ФРАДКОВУ
ПРЕДСЕДАТЕЛЮ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ ФЕДЕРАЛЬНОГО
СОБРАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ С.М. МИРОНОВУ
ПРЕДСЕДАТЕЛЮ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЫ
ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Б.В. ГРЫЗЛОВУ**

Уважаемые Владимир Владимирович, Михаил Ефимович,
Сергей Михайлович, Борис Вячеславович!

Невыполнение закона о бюджете 2005 года и срыв государственно-частного финансирования авиализинговой компании "Ильюшин Финанс" с вытекающими тяжелыми последствиями для отечественного гражданского авиапрома побудили меня обратиться к вам в столь необычной форме открытого письма.

22 февраля 2005 г. на заседании Президиума Государственного совета "О состоянии и перспективах развития авиационно-промышленного комплекса" Президент России В.В.Путин отметил, что авиационная промышленность должна стать важнейшей высокотехнологичной отраслью: "Мы сегодня обсуждаем один из самых серьезных вопросов развития экономики страны. От того, как мы решим эту задачу, будет в значительной степени выглядеть и сегодняшнее лицо России, и ее завтрашний день, будущее. От того, как мы решим этот вопрос, будет зависеть, сможет ли Россия быть интеллектуально состоятельной страной и вообще будет ли у нее вот это интеллектуальное будущее или мы действительно, как здесь отмечали коллеги, будем все дальше скатываться в разряд третьестепенных стран, в разряд каких-то сырьевых для кого-то придатков и так далее".

Госсовет одобрил концепцию консолидации отечественного авиапрома на основе "целевой корпоративной структуры" - холдинга, где важнейшую роль играет авиализинг, в который "мы ежегодно вкачиваем по 250 миллионов долларов и дальше будем продолжать эту работу". Частные партнеры государства по авиализингу согласились на паритетное финансирование.

Механизмом реализации новых отечественных гражданских самолетов российским и зарубежным авиакомпаниям стала система лизинга, созданная в 2000-2005 гг., через которую на 80% оплачиваются заказы на технику самолетостроительным заводам в цепочке "авиастроители - авиаперевозчики".

Крупнейшей государственно-частной авиализинговой компанией является ОАО "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК). Ее активы превысили 11 млрд. руб., объем реализованных контрактов превышает 9 млрд. руб., портфель заказов - более 70 млрд. руб. При уставном капитале в 6,2 млрд. руб. компания оценена KPMG в 7,4 млрд. руб.: налицо рост стоимости акций, принадлежащих в первую очередь государству. ИФК обеспечила перечисление в бюджет налогов на сумму большую, чем 2,5 млрд. руб., внесенных в капитал правительством РФ. Иными словами, государство целиком вернуло вложенные в развитие авиализинга средства, спасло отрасль, получило новые самолеты и контрольный пакет компании стоимостью около 300 млн. долл. США. Этот результат достигнут совместными государственно-частными усилиями, но за счет средств частных акционеров.

ИФК как объект бюджетного финансирования, главным собственником которой является Правительство РФ, проверена Счетной палатой РФ, не выявившей нецелевого использования средств, независимым аудитом по инициативе Росимущества, определив-

шим законность капитализации, выездными налоговыми проверками, контрольным управлением Администрации президента и т.д.

Это не помешало прокуратуре возбудить против менеджмента ИФК уголовное дело и через Басманный суд г. Москвы наложить арест на акции государственных и частных владельцев, лишив акционеров возможности и прав развивать компанию. По этому не выполнена директива Премьер-министра РФ от 31 октября с.г. в рамках закона о федеральном бюджете 2005 года о допэмиссии на сумму 2,75 млрд. руб. Внешэкономбанк и частные акционеры также не могут внести в капитал 4,3 млрд. руб. Вместе с кредитами самолетостроение недополучило более 20 млрд. руб., запланированных на постройку 25-30 новых самолетов.

Часть акций ИФК принадлежит юридическим лицам, входящим в состав холдинга Национальной резервной корпорации, создателем и владельцем которой я являлся до моего избрания депутатом Госдумы. Статус депутата и действующее законодательство РФ накладывают ограничения по управлению и распоряжению данным имуществом, но не лишают меня права собственности, поэтому я обратился в прокуратуру с предложением пожертвовать акции любым бенефициарам, и отказался от защиты своих прав и прав других частных акционеров.

Сейчас главное ограничить ущерб экономическим и политическим интересам России и прекратить погром и развал задышавшего гражданского самолетостроения. Подобный произвол, беспринципность и непрофессионализм позорят державу - и именно об этом следует думать. Без заказов остались два авиастроительных завода в Воронеже и Ульяновске, страдают сотни предпринимателей-смежников, могут остаться без работы десятки тысяч людей.

Неправовой характер, абсурдность и губительность ситуации, несмотря на обращения губернаторов, депутатов, директоров заводов и коллективов отрасли, остаются незамеченными той самой "неэффективной и коррумпированной бюрократией", в руки которой президент России В.В.Путин не намерен "передавать страну". Действиями прокуратуры в отношении одной из важнейших государственных компаний в авиастроительной отрасли (пакет акций - 57%), с таким трудом построенной с нуля в истекшие 5 лет, создан опасный прецедент, когда одно государственное ведомство наносит непоправимый экономический ущерб другому, попираются права акционеров, а страдает держава.

Уважаемые Владимир Владимирович, Михаил Ефимович, Сергей Михайлович, Борис Вячеславович! Принимая во внимание многолетние усилия всех ветвей власти по спасению авиапромышленности, а также остроту и безотлагательность проблемы, обращаюсь с просьбой о вашем личном участии в ее решении.

С уважением,
Депутат Государственной Думы, д.э.н. А.Е. Лебедев

*источник: компания "Национальная резервная корпорация"
08.12.05.*

"ИРКУТУ" МАЛО EADS

Крупнейшая частная самолетостроительная компания страны НПК "Иркут" решила не ограничиваться сотрудничеством с европейским концерном EADS (в него входит Airbus), в пользу которого сейчас размещает 10% собственных акций, но и подружиться с его прямым конкурентом – Boeing.

Как рассказал RBC daily региональный президент Boeing по России и СНГ Сергей Кравченко, в настоящее время американская компания ведет переговоры с "Иркутом" о производстве ряда титановых конструкций для самолета Boeing 787 на мощностях иркутского авиазавода. По словам экспертов, несмотря на то что в России Boeing и Airbus открыто противостоят друг другу, в мире их самолеты собираются на одних и тех же заводах, что не исключает возможности НПК "Иркут" сотрудничать с обоими гигантами авиаиндустрии.

Boeing серьезно рассматривает вопрос о развитии в России бизнеса по глубокой переработке титана, рассказал RBC daily вице-президент Boeing по международным связям, региональный президент Boeing по России и СНГ Сергей Кравченко. Стратегическим партнером Boeing по проекту самолета Boeing 787 в России уже является Верхнесалдинское металлургическое производственное объединение (ВСМПО). "Но мы бы очень хотели перейти к выпуску интегральных титановых конструкций, используя российский титан, поэтому в настоящее время переговоры об этом ведутся с НПК "Иркут", - отметил г-н Кравченко. По его словам, 10% веса всего фюзеляжа самолета Boeing 787 будет приходиться на российский титан (элементы крыла и шасси). "Какие это узлы, я пока говорить не хотел бы, но это громадные конструкции, - заявляет топ-менеджер Boeing. - Эти контракты находятся в стадии окончательной проработки и близки к заключению". Говорить о конкретных цифрах участия России, и в частности "Иркута", в проекте Boeing 787 он не стал. "Лучше недообещать и переделать", - считает г-н Кравченко. В НПК "Иркут" не смогли прокомментировать возможность собственного участия в производстве титановой продукции для Boeing.

Заявление топ-менеджера Boeing на рынке было воспринято достаточно спокойно. Директор консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак сказал, что слухи о том, что Boeing хочет расширить свое производство в России, ходят давно. "Но впервые одна из сторон говорит, что договор готов и может быть подписан", - резюмирует г-н Рыбак. Он называет планы по заключению договора "абсолютно реальными". На "Иркуте", по словам эксперта, Boeing может делать любые агрегаты и детали для планеров. "Если изучать вопрос технологически, то ВСМПО делает продукцию низкой степени обработки, они только сейчас пытаются создавать близкие к конечным или конечные детали, - говорит Борис Рыбак. - Их главная специ-

ализация - полуфабрикаты из титана, которые потом с помощью механической обработки превращаются в детали на авиационных заводах, используемые при сборке планера самолета".

Но ВСМПО не собирается оставаться на вторых ролях в качестве поставщика полуфабрикатов. Этот проект очень привлекателен для всех участников рынка в связи с тем, что обработанная продукция имеет более высокую добавленную стоимость, но запустить проект самостоятельно предприятия по производству титанового проката не могут из-за дефицита сырья. Поэтому ВСМПО, производящее собственную титановую губку и слитки, может позволить себе диктовать условия по цене и совместным проектам производителям, находящимся на следующей ступени переработки. Как сказал RBC daily председатель совета директоров корпорации "ВСМПО-Ависма" Вячеслав Брешт, в настоящее время его компания ведет переговоры с обоими производителями самолетов о создании СП по обработке титанового проката на производственных мощностях Верхнесалдинского ПО. По его словам, возможно несколько вариантов: создание двух СП (одно с Boeing, одно с Airbus) или создание СП с одним из них. Рассматривается также вариант, при котором ВСМПО будет реализовывать этот проект самостоятельно. Определиться титановый холдинг планирует в начале 2006 г, чтобы к 2007 г. уже начать поставки в Европу и российскому "Иркуту".

Для пресс-менеджера московского представительства Airbus Александра Бочарова новость о сотрудничестве Boeing и "Иркута" оказалась неожиданностью. В декабре прошлого года компания подписала контракт на производство на "Иркуте" деталей на 200 млн долл. в течение 10 лет, а недавно "Иркут" приступил к размещению в пользу EADS, в который входит Airbus, 10% собственных акций. Естественно, Airbus не загрузил иркутский авиазавод полностью, поэтому теоретическая возможность того, что там могут делать детали для других производителей авиационной техники, имеется. Но сам факт, что российская компания пытается дружить с прямым конкурентом Airbus, европейцев вряд ли обрадует.

Но Геннадий Суханов из ИГ "ЦентриИнвест" считает, что для российской практики противостояния двух авиагигантов заявление представителя Boeing выглядит скорее "недоразумением". "Контракт с EADS приносит им хорошие деньги, но, по всей видимости, "Иркуту" этого мало, тем более что у них уже появился опыт сотрудничества с иностранцами, - полагает эксперт. - Возможно, что речь может идти о производстве небольшого количества деталей, и предполагаемый контракт носит не стратегический характер. С другой стороны, во всем мире самолеты Boeing и Airbus собираются на одних заводах, и, возможно, Россия пойдет по мировому пути".

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета "RBC Daily"
05.12.05*

САМОЛЕТ НАРАСХВАТ

"Аэрофлот" закупит как минимум 30 авиалайнеров регионального класса RRJ (Russian Regional Jet) в базовой конфигурации. Стоимость сделки составит приблизительно 820 млн. долларов, начало поставок – в ноябре 2008 года. Кроме того, национальный авиаперевозчик зарезервировал за собой опцион еще на 20 машин.

Официальная церемония подписания контракта намечена на 7 декабря. Конкретные подробности сделки держатся пока в секрете.

ОСОЗНАННОЕ ДВИЖЕНИЕ

Дата оглашения контракта, скорее всего, выбрана не случайно. Напомним, что сегодня в Малайзии на острове Лангкави откроется одна из главных оружейных выставок Юго-Восточной Азии - "LIMA 2005 - Langkawi International Maritime and Aerospace Exhibition", в которой принимает участие и ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС). Лидер российского авиапрома рекламирует в Малайзии свой сверхмногофункциональный истребитель Су-30МКМ поколения "4+", созданный специально по заказу Куала-Лумпура.

Контракт на поставку 18 истребителей Су-30МКМ был подписан Москвой и Куала-Лумпуром в 2003 году при непосредственном участии Владимира Путина. Сумма контракта - около 900 млн. долларов.

Первые шесть истребителей придут в Малайзию в 2006 году. Руководство этой страны уже готово рассмотреть вариант дополнительной закупки партии российских истребителей. Однако "Сухой" при активной поддержке государства стремится "разбавить" свои военные экспортные поставки гражданскими машинами.

"Рынок современных истребителей составит в ближайшие годы 550 млрд. долларов, - говорит глава компании "Сухой" Михаил Погосян. - В то же время гражданский сектор может принести 3-4 трлн. долларов. С 2006 по 2007 год за счет роста продаж самолетов гражданского назначения доля военной техники в общем объеме производства компании снизится до 55-60%", - добавил директор.

Так, в прошлом году начали продаваться в США первые самолеты-амфибии Бе-103 производства ГСС. Есть заказчики и на спортивные самолеты. Конечно, сектор среднемагистральных гражданских самолетов гораздо плотнее забит успешной продукцией бразильского концерна Embraer и канадского Bombardier, однако, по словам главы Минпромэнерго Виктора Христенко, Россия совершенно осознанно движется в этот сегмент.

"Мы намерены выпускать воздушное судно, которое по своим техническим и продажным характеристикам будет не хуже, а даже лучше тех моделей, которые сегодня присутствуют на глобальном рынке", - заявил он на прошлой неделе в ходе посещения

штаб-квартиры концерна Airbus во французской Тулузе. Там он обсуждал с руководством крупнейшего европейского авиапроизводителя возможные формы взаимодействия при создании новых самолетов. Судя по всему, на этом направлении наметились некоторые успехи.

Так, накануне из западных СМИ стало известно, что компания объявила о получении первого заказа на экспортные поставки 20 самолетов RRJ-95 на сумму 1 млрд. долларов от лизинговой компании Concord Aviation, головной офис которой находится в Дубае.

СИЛОВАЯ ЗАМИНКА

Как сообщается, самолеты будут оснащены перспективными двигателями SaM146 - разработкой компании PowerJet - совместного предприятия французской Safran Group и научно-производственного объединения (НПО) "Сатурн".

Напомним, что французскому партнеру принадлежит известный бренд Hispano - Suiza, выпускающий системы автоматической самодиагностики для авиационных двигателей. Ими оснащаются практически все европейские авиадвигатели, в том числе установленные на самолетах Airbus A320, A400M и A380, а также на новейшем французском истребителе Rafale. Без такой системы сертификация авиадвигателя по европейским нормам безопасности невозможна.

Но не все так гладко, как кажется на первый взгляд. Следует понимать, что в случае RRJ речь идет о машине, которой пока не существует "в металле". До сих пор на выставках в Жуковском и Дубае были представлены лишь полноразмерные макеты пассажирского салона будущего самолета.

Судя по релизам компании, производитель на Новосибирском авиастроительном производственном объединении им. Чкалова, где будет выпускаться планер машины, в начале текущего месяца лишь приступил к монтажу элементов фюзеляжа первого опытного самолета.

Из обычной практики авиастроения известно, что процесс сборки первого прототипа в зависимости от сложности занимает в среднем от полугода до года. Даже если прототип будет построен в срок, то возникнет заминка по силовой установке. Как ясно из открытых источников, двигатель SaM146 только предстоит создать.

Даже если он будет разработан на базе готовых узлов и агрегатов, уже освоенных в производстве, прежде чем попасть на самолет, мотору предстоит длительный цикл стендовых, доводочных и ресурсных испытаний, цикл которых при надлежащем отношении к программе занимает, как правило, не менее трех лет.

РЫНОК НЕ ПЕРЕВАРИТ

Конечно, испытать самолет в воздухе можно и с другими моторами аналогичного класса, но с ними определяются лишь базовые летные характеристики

машины и технико-экономические и эксплуатационные данные с перспективной силовой установкой.

Это, несомненно, важный этап, но сертификацию на соответствие нормам летной годности любой самолет проходит только с теми моторами, с которыми он поступит эксплуатанту. Да и сама процедура сертификации занимает не один год, при этом стоимость этой необходимой процедуры достигает 10-20% от стоимости разработки самолета.

Таким образом, обозначенные сроки передачи готовых изделий заказчику следует признать излишне оптимистичными. Кроме того, как полагают эксперты, "на выходе" цена одного лайнера может составить 22-25 млн. долларов. Таким образом, российский лайнер может лишиться своего основного преимущества перед своими бразильскими и канадскими конкурентами - более низкой цены.

Не следует забывать и о российско-украинском Ан-148 аналогичного класса, контракт на производство которого на Воронежском авиазаводе ("Ильюшин Финанс Консалтинг") подписан в минувшую пят-

ницу. "Сухому" остается уповать лишь на высокие летные характеристики своей машины, которыми традиционно славятся русские самолеты.

Если с "Аэрофлотом" все более-менее ясно (компания, где 51% акций принадлежит государству, будет покупать самолеты, указанные госчиновниками), то иностранные приобретатели ждать не будут. А для успеха всего проекта они необходимы, как воздух: проект полностью окупится при темпах производства не менее 100 машин в год - столько самолетов внутренний рынок не переварит.

Если ГСС сможет форсировать работы по проекту (что возможно лишь при полном и своевременном его финансировании), Россия впервые сможет получить в актив востребованный на внешнем рынке гражданский авиалайнер.

Геннадий НЕЧАЕВ

*источник: газета "Взгляд"
07.12.05*

ЕВРОПА ПРИШЛА В "ИРКУТ"

Европейский авиационно-космический и оборонный концерн EADS стал участником российской авиационной промышленности. В пятницу дочернее предприятие концерна, ООО EADS, завершило сделку по приобретению 10% российской компании "Иркут" за 55 млн. евро. "Сегодня нами был подписан ряд совместных документов, в том числе соглашение о вхождении концерна EADS в уставный капитал НПК "Иркут", - сообщил гендиректор ООО EADS Вадим Власов. - Нами было приобретено 10% акций корпорации, выпущенных в рамках допэмиссии, на сумму 55 млн. евро. Сегодня деньги переведены на счета "Иркута".

По мнению экспертов, значение сделки переоценить трудно. "Подписанное соглашение означает, что Европа отныне заинтересована в успешном развитии российского авиапрома", - считает директор департамента оборонно-промышленного комплекса Минпромэнерго Юрий Коптев. "Стратегический вектор содружества и кооперации в авиапроме должен быть направлен именно на Европу, - соглашается заместитель директора Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко. - Дело в том, что США не расположены вступать в кооперацию с кем бы то ни было, поэтому по гражданской авиации Европе альтернативы нет".

Понимают это и европейцы. Интерес концерна EADS к российскому авиапрому сотрудничеством с НПК "Иркут" не ограничивается. "EADS сделал пакетное предложение российскому правительству, - сообщил Вадим Власов. - В частности, три проекта

сотрудничества были предложены фирмой Airbus". По его словам, в первую очередь это участие в проекте нового самолета А350, где российские предприятия могут получить до 3-4% от общего объема. В рамках второго проекта Airbus предлагает России партнерство в конвертации пассажирских самолетов А320 в грузовые. Наконец, третий проект касается участия России в создании и производстве самолета Airbus пятого поколения. "Работа над этим проектом начнется через пять-шесть лет", - сообщил Вадим Власов.

Впрочем, заявленная программа может быть сокращена в случае "неправильного" выбора со стороны одного из главных российских перевозчиков, компании "Аэрофлот". "Хотя стратегическое партнерство EADS с Россией означает сотрудничество как минимум в течение 10-15 лет, безусловно, результаты тендера "Аэрофлота" повлияют на наши предложения по сотрудничеству в создании самолета А350, - не скрывает Вадим Власов. - Если выбор "Аэрофлота" падет на Boeing 787, наши предложения будут пересмотрены".

Если это произойдет, российские предприятия могут потерять главным образом на участии в создании самолета пятого поколения. "В отличие от 3-4% участия в А350 в самолете пятого поколения Россия может претендовать на 10-15%", - полагает Константин Макиенко.

А НПК "Иркут" в предновогодние дни ждет работа по пересчету уставного капитала. Его структуру и размеры после заключенной сделки не отважился назвать даже гендиректор Олег Демченко. "Точные данные по нашему уставному капиталу будут обнаружены в самое ближайшее время", - пообещал он.

Владимир СТЕПАНОВ

*источник: газета "Бизнес"
19.12.05*

"АЭРОФЛОТ" УГОДИЛ ГРЕФУ

Авиакомпания подпишет договор о покупке самолетов RRJ вопреки желанию одного из акционеров.

Вчера "Аэрофлот" официально подтвердил дату подписания договора с ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) о покупке крупной партии самолетов регионального класса RRJ. Церемония подписания пройдет 7 декабря. Совладелец авиакомпании Александр Лебедев считает сделку невыгодной. "Под давлением государственных чиновников "Аэрофлот" вынужден брать самолеты, которые по многим показателям хуже бразильских", - заявил Лебедев "Газете". До подписания соглашения детали сделки в "Аэрофлоте" и ГСС комментировать отказались. Однако, по информации "Газеты", в среду "Аэрофлот" подпишет договор о поставках начиная с 2008 года 30 региональных самолетов RRJ. Кроме того, авиакомпания, скорее всего, оставит за собой возможность в будущем пополнить свой авиапарк еще 20 самолетами "Сухого".

При этом стоимость одного лайнера вряд ли будет ниже 25 млн. долларов, что, по мнению экспертов, делает покупку неоправданной. Однако менеджмент "Аэрофлота" с такими утверждениями не согласен и официально заявляет, что выбор сделан взвешенно. "Мы считаем, что это лучший самолет на рынке, - убежденно говорит пресс-секретарь "Аэрофлота" Ирина Даненберг. - RRJ - лайнер нового поколения, который будет сертифицирован не только по российским, но и по международным требованиям".

Напомним, что самолет ГСС, которого, к слову сказать, пока еще даже нет в металле, обошел в тендере "Аэрофлота" как своих зарубежных конкурентов - бразильский Embraer (модели E 170/190) и канадский Bombardier (модель CRJ 700), так и российский Ту-334 и российско-украинский Ан-148. Последний, кстати, боролся с RRJ до последнего. Но решающую роль в окончательном выборе между RRJ и Ан-148 сыграли чиновники Минпромэнерго и Минэкономразвития, посчитавшие, что организация производства RRJ позволит реанимировать отечественную авиапромышленность. Посетивший в начале ноября ОКБ "Сухой" глава Минэкономразвития Герман Греф прямо зая-

вил, что именно детище "Сухого" - лайнер RRJ - является "одним из приоритетных проектов для России". В доказательство этого тезиса чиновники выделяют на проект из бюджета на 2006 - 2008 годы ни много ни мало 8,6 млрд. рублей. Глава Роспрома Борис Аleshин, правда, не отрицал, что лишь серийный выпуск по 100 машин в год обеспечит рентабельность проекта RRJ. А для этого нужны твердые заказы.

Между тем контролируемые частными акционерами "Сибирь" и "Трансаэро", обещавшие еще в прошлом году купить RRJ, заказывать новые самолеты "Сухого" пока не торопятся. На роль стартового заказчика подходил лишь "Аэрофлот", где у государства 51% акций и большинство в совете директоров.

С политикой госчиновников не согласен владеющий через Национальный резервный банк (НРК) около 30% акций перевозчика Александр Лебедев. "Менеджмент должен объяснить нам, насколько этот самолет эффективен по всем параметрам, и прежде всего финансовым, - говорит Лебедев. - А то получается, что был объявлен конкурс, а окончательное решение принимается под давлением бюрократии, которая хочет освоить миллиард долларов. Исходя из тех данных, которые у нас есть, Ан-148 по многим показателям лучше RRJ".

Впрочем, "Аэрофлот" сейчас, похоже, готов угодить чиновникам и идти на уступки, даже несмотря на громкие заявления своего миноритарного совладельца, который на ближайшем собрании акционеров грозит заблокировать готовящуюся сделку. Возможно, менеджмент перевозчика в какой-то степени и надеется на такой исход. Но даже если Лебедев в будущем окажется более лояльным, "Аэрофлот" может и сам воспользоваться собственным удачным опытом по затягиванию выполнения соглашений и обязательств. Достаточно вспомнить историю с шестью самолетами Ил-96, которые "Аэрофлот" пообещал государству купить несколько лет назад в обмен на беспосшлинный ввоз "иномарок", но так до сих пор и не купил.

Андрей КОВАЛЕВСКИЙ

*источник: газета "Газета"
06.12.05*

РОССИЙСКИЙ, РЕГИОНАЛЬНЫЙ, РЕАКТИВНЫЙ

7 декабря в московском "Президент-отеле" представители ОАО "Аэрофлот - российские авиалинии" и ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" подписали контракт на поставку регионально-ближнемагистральных самолетов нового семейства RRJ (Russian Regional Jet).

От крупнейшего российского авиаперевозчика свою подпись поставил генеральный директор "Аэро-

флота" Валерий Окулов, со стороны поставщика продукции - глава Авиационной холдинговой компании "Сухой" Михаил Погосян (ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" является дочерним предприятием холдинга и служит для реализации его гражданских проектов). В соответствии с этим документом "Аэрофлот" первым на российском и международном рынках должен приобрести 30 самолетов RRJ 95 в базовой конфигурации на сумму около 820 млн. долларов США (в каталожных ценах). Представители "Аэрофлота" предполагают, что благодаря оптимальным техническим характеристикам RRJ 95 можно будет эксплуатировать

как на региональных, так и на магистральных маршрутах, а значит, эффективно и оперативно реагировать на различные изменения ситуации на рынке перевозок. Для управления этим реактивным судном требуются всего 2 человека экипажа, хотя оно способно перевозить 95-98 пассажиров, при полной пассажирской загрузке имеет дальность полета 3120 км в базовой модификации или 4590 км в LR-модификации, а также посадочную дистанцию 1493 м.

Самолеты RRJ 95 по сравнению с другими машинами своего класса будут иметь увеличенную ширину прохода, самые удобные кресла и самый большой объем полка (70 л на человека), спроектированных так, чтобы не ограничивать жизненное пространство над головами пассажиров. Кроме того, разработчики-производители заверяют, что высокие аэродинамические характеристики RRJ 95 будут позволять самолету менее шумно заходить на посадку и в этом смысле машина будет и в отдаленной перспективе еще долго соответствовать требованиям, предъявляемым ИКАО.

Открытая архитектура интегрированной модульной авионики позволит в дальнейшем наращивать возможности комплекса на протяжении всего жизненного цикла самолета, будет способствовать экономии его веса, увеличению скорости и позволит осуществлять быструю загрузку данных. Полная реализация концепции Fly-by-wire обеспечит высокую надежность и отказобезопасность, увеличит функциональные возможности, будет предохранять от возникновения критических режимов. Поскольку в настоящее время самолеты семейства RRJ существуют лишь в макетном исполнении, виртуально-электронной версии и в чертежах, поставки готовой продукции заказчику начнутся с ноября 2008 г. и будут продолжаться в соответствии с условиями контракта по мере изготовления самолетов еще на протяжении трех лет. Головной разработчик самолетов семейства RRJ - компания "Гражданские самолеты Сухого" - отвечает за полный цикл жизни продукта: проектирование и разработку, маркетинг и продажи, закупку систем и оборудования, производство, сертификацию и послепродажную поддержку.

"Сегодня программа RRJ стала приоритетным национальным проектом, - прокомментировал сделку с авиаперевозчиком Михаил Погосян. - Контракт с "Аэрофлотом" служит знаком доверия программе и еще раз подтверждает правильность стратегии "Сухого" - впервые в истории отечественного самолетостроения предложить авиакомпаниям российский продукт, превосходящий не только отечественные, но и зарубежные аналоги и на 100% отвечающий существующим и перспективным требованиям мирового рынка". Справедливости ради следует отметить, что RRJ 95 все же не стопроцентно отечественный продукт, а самолет, который планируют создавать в широкой международной кооперации с ведущими мировыми поставщиками комплектующих. В частности, на нем будет установлен двигатель SaM146 разработки компании PowerJet - совместного предприятия французской компании Snecma (- Safran Group) и российского НПО "Сатурн". Последнее предприятие, кстати, является не только поставщиком силовой установки на все самолеты семейства, но и партнером ЗАО "Гражданские самолеты Сухого", разделяющим риски по программе RRJ.

Среди остальных зарубежных поставщиков в проекте RRJ 95 будут задействованы и такие фирмы, как Thales (комплекс авионики), Liebherr (системы управ-

ления самолетом и кондиционирования), Honeywell (вспомогательная силовая установка), В/E Aerospace (кислородная система, интерьер пассажирского салона и двери), Messier Dowty (шасси), Parker (гидравлическая система, инертный газ), Intertechnique (топливная система), Vibro-meter (система вибрации двигателя), Hamilton Sundstrand (система электроснабжения), Autronics (Curtiss Wright Controls) (противопожарная система), Ipeco (кресла пилотов), Air Cruisers (аварийно-спасательное оборудование), Goodrich (колеса, тормоза, блок обогрева лобовых стекол), Le Vozec (система гидрофобизации), ECE (стеклоочистители, часть внешней светотехники). Естественно и то, что буквально нашпигованный импортными комплектующими самолет RRJ 95 будет сертифицирован по международным стандартам (европейских и американских сертификационных властей).

Именно этими фактами можно было объяснить присутствие на церемонии подписания контракта представителей не только отечественных, но и иностранных компаний, работающих в сфере авиастроения. Например, вице-президента Safran Group Жана-Поля Эртемманна и исполнительного вице-президента компании Boeing Майкла Кейва, которые в своих речах не только приветствовали сделку, но и не забыли упомянуть о доброкачественной мировой репутации АХК "Сухой" и о хорошем потенциале многих предприятий российского авиапрома. Высокую оценку проекту отечественных оборонщиков дал и генеральный директор ОАО "Аэрофлот" Валерий Окулов, который особо подчеркнул, что основным преимуществом проекта RRJ является его востребованность на глобальном рынке. Вот лишь некоторые слова из его выступления: "Аэрофлот" - национальный авиаперевозчик России, лидер, определяющий стандарты российской индустрии авиаперевозок, и мы рады, что именно отечественный самолет RRJ 95 становится интегральной частью наших планов по формированию современного парка воздушных судов". Приглашенный в числе прочих почетных гостей руководитель Федерального агентства по промышленности Борис Алешин оценил подписание контракта между "Аэрофлотом" и компанией "Сухой" даже как переломный момент в судьбе отечественного авиапрома. "Если бы несколько лет назад кто-нибудь сказал, что будет совершена сделка по приобретению самолета, которого пока нет, никто бы ее не одобрил, а сейчас крупнейшая российская авиакомпания заключила договор на приобретение 30 самолетов - значит, есть доверие", - уверен глава Роспрома.

На сегодняшний день и авиастроители, и представители компании-авиаперевозчика, и отечественные, и иностранные эксперты сходятся во мнении, что самолеты RRJ 95 наряду с машинами этого же семейства RRJ 60, RRJ 75 обладают высокими экспортными возможностями. Видимо, по этой же причине - в расчете на потенциальных зарубежных клиентов - самолетам присвоили наименование-аббревиатуру не на русском языке, а на латинице. Что же касается отечественных покупателей RRJ 95, первопроходцем среди которых стал "Аэрофлот", то, судя по более ранним публикациям в СМИ, правительство России готово к снижению или вовсе отмене пошлин на поставку импортных комплектующих в рамках этого проекта.

Вадим УДМАНЦЕВ

*источник: газета "ВПК"
14.12.05*

РЕКВИЕМ ПО ПВО

В оборонной промышленности может появиться новая отрасль.

Каждая международная выставка вооружений приносит в сферу производства оружия что-то новое, вследствие чего меняется характер будущих войн, их тактика. Не стала исключением и "ЛИМА-2005" (Langkavi International Maritime and Aerospace Exhibition), проходящая в эти дни в Малайзии. В павильоне, где авиационные фирмы разных стран мира демонстрируют свою продукцию, внимательный глаз непременно отметит обилие беспилотных летательных аппаратов (БПЛА). Мой знакомый пэвэошник, глядя на изобилие этих микросамолетиков, сокрушенно покачал головой: "Все, пропала противо-воздушная оборона...".

Расстроиться ему было от чего: если армаду беспилотных летательных аппаратов просто выпустить в воздух, никакая ПВО с ней не справится. Ну, обнаружат эту стаю радиотехнические войска, ну, собьют их ракетами, а что останется, чтобы сбить реальные боевые цели?

К тому же БПЛА можно оснастить боевыми средствами, то есть оружием, постановщиками пассивных и активных радиопомех, которые забьют экраны радаров, дымовыми шашками - они сделают бесполезными тепловизоры. Кстати, законодатели военной моды - американцы - уверены, что около 70% боевых действий в ближайшем будущем придется именно на беспилотные летательные аппараты - штатовцы берегут своих людей.

Российские беспилотники представили в Малайзии РСК "МиГ", корпорация "Иркут" - по несколько типов, представитель ОКБ "Сухой" также подтвердил обозревателю "Времени новостей", что эта тематика им не чужда.

Неподалеку на стенде свой новый беспилотный летательный аппарат с бесшумным электрическим двигателем демонстрировало казанское ЗАО "Феникс". Стоило чуть отойти от российской экспозиции, и тут же можно было увидеть аналогичную продукцию французской фирмы THALES, малайзийской STRM, а итальянская Finmeccanica даже демонстрирует видеofilm про свое детище FALCO.

Неожиданные доказательства эффективности беспилотных летательных аппаратов я получил на выставке от главы фирмы "Авиаконверсия" Олега Антонова. Эта частная фирма знаменита тем, что рекламным менеджером в ней некоторое время поработал нынешний президент Соединенных Штатов. Это, конечно, шутка, но лишь наполовину. История поучительная, и о ней есть резон поговорить подробнее.

Имя "Авиаконверсии" стало известно с началом нынешней войны в Ираке. А задолго до операции на одной из выставок у стенда "Авиаконверсии" постоянно торчал американский офицер, который тщательно изучал прибор постановки помех и, как говорит сегодня Олег Антонов, "разговаривал сам с собой". Причем бормотание его было похоже на сте-

пания в Лангкави моего знакомого пэвэошника. Только американец сетовал по поводу того, что при наличии у противника рассматриваемого им прибора ракету толком не наведешь на цель, и система управления войсками прикажет долго жить. Американец сдружился с российскими оборонщиками, пил с ними водку и закусывал икрой. Оказался он представителем управления, которое собирает оборонные технические новинки по всему миру. США закупили у "Авиаконверсии" несколько десятков приборов - постановщиков помех и тщательно их испытали в различных условиях. Убедились - вещь серьезная и опасная. Даже появились слухи, что вторжение анти-террористической коалиции в Ирак было отложено на полгода из-за наличия таких изделий у арабов.

А когда боевые действия все же начались, американские ракеты полетели "не туда". Высокоточное оружие, которое уже рассматривалось как альтернатива ядерному, переставало быть таковым. Вслед за ракетами полетели ноты протеста, был прямой разговор президентов России и США, были гневные заявления на ТВ Джорджа Буша, что и позволило Олегу Антонову назвать его "менеджером по рекламе". Хотя "Авиаконверсия" напрямую иракцам эти хитрые приборы не продавала - только каким-то людям, впоследствии оказавшимся посредниками. И, как утверждает Олег Антонов, никаких законов он не нарушал. Но все же главе фирмы пришлось некоторое время прятаться, в том числе и от журналистов. В конце концов американцы вычислили координаты так мешавших им постановщиков помех, поскольку иракцы позиций не меняли, хотя и следовало бы. Налетели Б-52 и все сровняли с землей. Хотя США на официальном уровне в связи с работой "Авиаконверсии" до сих пор "выражают обеспокоенность". А российское Министерство обороны продукцию "Авиаконверсии" не закупает.

Суть прибора проста: он излучает помеховый сигнал на той же частоте, что и навигационный спутник системы GPRS, тем самым "ломая" этот сигнал и закладывая в головку самонаведения ракеты или самолетную навигационную аппаратуру ложную информацию.

Прибор прост, как валенок, - на него даже патент нельзя получить, поскольку ничего нового в нем нет. Как говорит Олег Антонов, читайте учебник физики. Разве что технология претворения "общей" идеи своеобразная. Во всяком случае китайцы, украинцы и белорусы, пытавшиеся повторить "простое" изделие, потерпели фиаско.

А теперь представим, что такой или более совершенный прибор будет поставлен на беспилотный летательный аппарат. Это, утверждает глава "Авиаконверсии", вполне возможно.

Правда, Олег Антонов скептически относится к перспективам БПЛА. Нынешнюю "Пчелу", неплохо зарекомендовавшую себя в боевых действиях на Северном Кавказе, говорит глава "Авиаконверсии", делали лет двадцать, но и сегодня она не может сесть

по-самолетному, а падает на брюхо. Но правда и то, что уже упоминавшийся итальянский беспилотник FALCO садится на землю сам.

Так или иначе, популярность БПЛА растет не по дням, а по часам. Все больше предприятий, занимающихся разработкой и производством различной аппаратуры для самолетов, включают в свои планы и беспилотники. Одна из таких оборонных фирм - известный в мире Уральский оптико-механический завод (-УОМЗ). Это единственный разработчик оптико-электронных систем для самолетов и вертолетов. Представитель завода Вениамин Элинсон рассказал обозревателю "Времени новостей": предприятие готово поставить на беспилотники гиростабилизированную

оптико-электронную систему. Ее завод выпускает разных габаритных и весовых характеристик.

"Словом, надо включать мозги, чтобы буквально спасти ПВО", - подвел итог мой знакомый специалист противовоздушной обороны. Действительно уже в ближайшем будущем надо ожидать не только роста количества и разнообразия типов беспилотников, но и, естественно, средств противодействия им. А это если и не новая отрасль оборонной промышленности, то наверняка целое направление.

Николай ПОРОСКОВ

*источник: газета "Время новостей"
08.12.05*

ВЕРТОЛЕТНАЯ РЕАНИМАЦИЯ

Объединенная промышленная корпорация "Оборонпром" решила наладить на Улан-Удэнском авиационном заводе (У-УАЗ) серийное производство многоцелевого гражданского вертолета Ка-62, которые могут заменить Ми-8 и Ми-17. При общем объеме частных инвестиций в проект в размере \$150 млн выход на серийное производство в объеме 40 машин в год гарантирует корпорации прибыль в размере \$200 млн ежегодно.

ОПК "Оборонпром" решила не просто реанимировать несколько позабытый многоцелевой гражданский вертолет Ка-62, но и заработать на его продажах. "Первую серийную машину мы планируем выпустить через три года, - заявил вчера гендиректор корпорации Денис Мантуров. - К 2010 году на У-УАЗе (принадлежит "Оборонпрому". - "Бизнес") будет выпускаться 30-40 Ка-62 в год". По его словам, общий объем инвестиций в проект составит \$150 млн. При этом, как сообщил источник "Бизнеса" в "Оборонпроме", государственных денег на проект потрачено не будет: вся сумма будет получена за счет банковских кредитов и собственных средств У-УАЗа.

Вертолет Ка-62 начал разрабатываться в КБ "Камов" в середине 1980-х годов. Всего было создано пять модификаций вертолета: транспортный, пассажирский, санитарный, поисково-спасательный и деловой (служебный и бизнес-класса). В конце 1990-х годов работы над вертолетом были приостановлены из-за отсутствия финансирования.

На сегодняшний день коммерческие перспективы вертолета вырисовываются смутно.

Гендиректор ОПК ни словом не обмолвился о потенциальных заказчиках машины. "Мы надеемся, что через два-три года, к началу серийного производства, мы получим и внутренний заказ, и экспортные контракты", - сообщил источник "Бизнеса" из "Оборонпрома". Несмотря на расплывчатость перспектив, специалисты полагают, что вертолет будет востребован. "Теоретически заказчиком Ка-62 может быть любой эксплуатант нынешних Ми-8 и Ми-17, поскольку эти более тяжелые вертолеты обходятся дороже в эксплу-

атации, а их большая грузоподъемность нужна далеко не всегда, - считает замдиректора Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко. - Экспортные перспективы не вполне ясны, поскольку два главных импортера российской авиатехники - Китай и Индия - имеют в этом классе собственные машины. Более того, индийский ALH активно предлагается на экспорт".

Ближайшим конкурентом Ка-62 на мировых рынках станет американский Sikorsky S76. Однако, по словам Дениса Мантурова, Ка-62 будет на 15% дешевле всех западных аналогов - стоимость S76 составляет \$6,5-8 млн, в то время как Ка-62, по данным "Бизнеса", будет стоить около \$5 млн.

"\$5 млн мне кажутся вполне реалистичной цифрой, - подтверждает Константин Макиенко. - При крупносерийном производстве она может быть даже ниже". Выход завода на объявленную мощность в 40 вертолетов в год гарантирует корпорации ежегодную прибыль в размере \$200 млн.

Разработки вертолета Ка62 середины 1990-х годов предусматривали установку на экспортные варианты двигателей СТ7-2DL, LHTEC CT800 (оба - General Electric) или RTM-322 (Rolls-Royce). Нынешний проект предусматривает оснащение машины российским двигателем РД-600В разработки НПО "Сатурн". "РД600В прошел все стендовые испытания и имеет все необходимые сертификаты, - сообщил "Бизнесу" коммерческий директор НПО "Сатурн" Василий Данилов. - Весь объем работ требовал 2 млрд руб., из которых 1,5 млрд уже освоено. Теперь необходимо 450-500 млн руб. Все эти цифры и расчеты мы передали в "Оборонпром".

Цена "сатурнинского" двигателя будет ниже стоимости зарубежных аналогов, обещает Данилов. "При заказе 350-500 двигателей на период 5-7 лет мы сможем дать привлекательную цену ниже мировых аналогов", - говорит он.

В этом случае желания производителя двигателей и вертолетостроителей совпадут: каждый вертолет оснащается двумя двигателями. Для выпуска 40 вертолетов в год понадобится 80 двигателей в год, или 560 двигателей на 7 лет.

Владимир СТЕПАНОВ

*источник: газета "Бизнес"
20.12.05*

ДОКТОР КАМЕЛЬ, ЕГИПЕТСКИЙ МИЛЛИАРДЕР, НЕ СМОГ ВЫЛЕЧИТЬ РОССИЙСКИЙ АВИАПРОМ

Египетский миллиардер Ибрагим Камель – один из немногих иностранцев, рискнувших вложить деньги в российский авиапром. Он инвестировал \$200 млн. в Ульяновский завод "Авиастар" и до сих пор ждет дивидендов.

Всегда подтянутый и безупречно одетый египетский бизнесмен не выглядит на свои 64. Из них доктор Камель уже 35 лет работает в России, где обзавелся тесными связями с высокопоставленными чиновниками. При этом он не стесняется называть имена друзей в российских политических и деловых кругах. Среди них Камель выделяет Евгения Примакова, Геннадия Селезнева, Александра Рущкого и Геннадия Зюганова.

ЦВЕТОЧНЫЙ БИЗНЕС

Впервые Ибрагим Камель приехал в Москву в 1970 году. Тогда он работал в принадлежащей его отцу крупной египетской компании Kato Aromatic, которая занималась производством ароматических масел и бытовой химии. Эта фирма контролировала 55% мирового производства жасмина. "Однажды я спросил отца, почему мы не экспортируем наши масла в СССР, - рассказывает Ибрагим Камель. - А что тебя останавливает?" - ответил он. - И я немедленно стал налаживать связи в России. Очень скоро мы начали подписывать с вашей страной первые контракты".

Kato Aromatic сотрудничала с СССР в рамках погашения задолженности Египта за строительство Асуанской плотины. В конце 1950-х африканское государство решило возвести плотину на Ниле, а наша страна кредитовала этот проект. Чтобы расплатиться, Египет поставлял нам свои товары и закупал продукцию советского производства. В конце 1970-х Камель стал одним из крупнейших импортеров и экспортеров в Советском Союзе. Он приобретал для своей страны дорожно-строительную технику и автомобили. До сих пор на улицах Каира можно увидеть полуразвалившиеся советские "копейки". Одновременно в СССР стали появляться, например, лицензионные духи французских марок, произведенные в Египте. Тогда же, в конце 1970-х, состоялось первое знакомство Камеля с авиацией. Бизнесмен купил несколько самолетов Ту-154 для египетских авиалиний. Поэтому, когда в 1995 году Камеля пригласили участвовать в создании нового российского самолета Ту-204, он уже кое-что понимал в авиапроме.

БИЛЕТ НА РОДИНУ ИЛЬИЧА

В 1996 году Камель приехал на ульяновский завод "Авиастар". Именно тогда был построен опытный самолет Ту-204. Новый лайнер произвел на египтянина хорошее впечатление. Основным преимуществом самолета бизнесмен считал его экономическую эффективность. Ту-204 по своим характеристикам не уступал аналогичным моделям Boeing и Airbus, но стоил при этом - даже с иностранными двигателями - на 40% дешевле. Это было серьезным аргументом

для большинства авиаперевозчиков. Не послушал Камель ни советов друзей, ни некоторых партнеров по бизнесу, которые отговаривали его от участия в этом проекте из-за неопределенности в российской экономике. После консультаций с зарубежными специалистами в области авиации миллиардер решил участвовать в строительстве самолетов. Дело, как тогда казалось, сулило хороший доход: в то время проблема обновления авиапарка, в частности среднемагистральными самолетами, стояла остро не только в России, но и на зарубежных рынках.

"Мы помним, какие были времена, какие разборки велись вокруг наших прославленных предприятий. "Авиастар" простаивал, рабочие устраивали забастовки. В те дни, похоже, на заводе были рады предложениям Ибрагима Камеля", - вспоминает один из российских друзей Камеля депутат Госдумы Геннадий Селезнев. "Проект Ту-204 оказался удачным. Это был самолет с прекрасными аэродинамическими свойствами, но чтобы заинтересовать потенциальных покупателей, ему были необходимы надежные двигатели", - рассказывает давний друг и партнер Ибрагима Камеля президент компании Sirocco Airspace International Борис Зенков.

Идея о создании Ту-204 с зарубежными двигателями витала в воздухе, но реализовать ее на практике не удавалось. Тогда египетский бизнесмен быстро смог заключить договор на поставки двигателей с компанией Rolls-Royce. И уже в конце 1996 года между "Авиастаром", ОАО "Туполев", "Авиаэкспортом" и Kato Aromatic было подписано соглашение, предусматривавшее эксклюзивное право Камеля на производство и продажу самолетов семейства Ту-204 с двигателями иностранного производства. Для этого была специально создана дочерняя компания Sirocco Airspace International. Ту-204-120 поднялся в воздух 4 ноября 1998 года. Первый лайнер, так же, как и 4 следующих, построенных на сегодняшний день, улетели в Египет. Три пассажирских самолета принадлежат авиакомпании Cairo Aviation, контролируемой Камелем, два грузовых до сих пор эксплуатирует компания TNT. Как рассказали "Ко" в московском представительстве этой фирмы, TNT вполне довольна своими самолетами, как по грузоподъемности, так и по экономической эффективности. Но с тех пор ни один такой самолет не был продан. Египетский проект забуксовал. "Первый самолет хотели сделать для российской авиакомпании. Но для нее наш самолет был бы иностранным (он оснащался зарубежными двигателями. - Прим. "Ко"), а значит, надо было заплатить около 50% сборов и пошлин, - рассказывает Борис Зенков. - Тогда мы заинтересовались зарубежным рынком".

ОТ МАКЕТА ДО САМОЛЕТА

Стало понятно, что в 1996 году бизнесмену показали, по сути, макет. До его серийного производства было далеко. Средств, чтобы довести самолет до ума, у проектировщиков не было. Сертификацию воздушного судна и все связанные с ней расходы пришлось взять на себя Камелю. Получение необходимых документов по

российским стандартам заняло около двух лет, а сертификация по международным стандартам (JAR-25) продолжается и по сей день. Ряд российских экспертов в области авиации считают, что западноевропейские партнеры намеренно затягивают процесс, чтобы не допустить самолет на международный рынок.

В конце 1990-х у Камеля начались проблемы во взаимоотношениях с "Авиастаром". Условия подписанного инвестиционного соглашения не выполнялись ни со стороны государства, ни со стороны египтянина, который в то время практически лишился гарантий продолжения своего авиационного бизнеса в России. За 3 года на авиазаводе сменилось 3 генеральных директора. Поскольку Siqosso была единственным на тот момент инвестором, каждый новый руководитель пытался вытеснить Камеля или изменить условия контракта. В начале 2001 г. на завод пришел промышленный холдинг "Новое содружество". Акционеры (контролируемые государством компании) приняли решение о проведении допэмиссии акций в пользу нового инвестора. "Содружество" должно было получить 26% акций авиазавода, а его менеджеры собирались расторгнуть или радикально пересмотреть договор с Siqosso. Но "Новое содружество" задержалось на заводе всего на полгода. Из-за несоблюдения договоренностей со стороны акционеров завода компания приостановила инвестиции, а ее менеджеры подали в отставку.

Как бы то ни было, главным инвестором "Авиастара" осталась компания Siqosso. В декабре 2001 г. гендиректором предприятия был избран Виктор Михайлов, уже занимавший этот пост с 1991 по 1997 г. Эксперты были уверены, что Камель "посадил" выгодного себе директора.

Как отмечал в интервью чиновник из Минтранса Виктор Самохин, это было одним из условий Камеля. Но в Siqosso это отрицают. В июне 2002 г. Ибрагим Камель подписал с российскими властями соглашение о приобретении 25% минус одна акция ЗАО "Авиастар-СП". К этому времени Камель инвестировал в "Авиастар" около \$170 млн, а до конца 2003 г. по этому договору должен был вложить еще \$280 млн. Печальный опыт "Нового содружества" Камеля не смутил. Но акции завода Siqosso не достались. По словам Бориса Зенкова, ряд условий соглашения не был выполнен ни со стороны Камеля, ни со стороны государства. Египтянин не давал денег без передачи акций, а государство не торопилось передавать предприятие иностранцу. "Акции мы купили на рынке, - говорит гендиректор Siqosso. - Мы не претендуем, чтобы нам отдали еще 25%".

Если с заказчиками первых самолетов проблемы не было - все они ушли в Египет - то дальше необходимо было искать новых покупателей. Они появились в 2001 г. Той осенью был подписан контракт на поставку пяти грузовых Ту-204-120 и опцион еще на 10 самолетов китайским компаниям China Southwest и China Northwest. Но движений по нему так и не было. По словам Бориса Зенкова, причин тому две. В Китае началась реструктуризация авиакомпаний, и возникли проблемы с финансированием строительства самолетов. Siqosso не смогла договориться с российскими банками о привлечении средств. В итоге деньги дали Европейский банк реконструкции и развития и группа египетских банков. Подготовка кредитной линии заняла 2 года, а объем привлечен-

ных средств составил около \$160 млн. Окончательные сроки поставок самолетов в Китай были согласованы только в начале ноября 2005 г. На завод уже поступили средства, и первый Ту-204 Китай получит в сентябре 2006 г. Как стало известно "Ко", у Siqosso уже есть хороший портфель заказов. Сейчас компания ведет переговоры с тремя крупными зарубежными заказчиками из стран Ближнего Востока на 28 машин.

СЕМЕЙНОЕ ДЕЛО

"Авиация - это не профессия, а болезнь", - говорит Борис Зенков. Видимо, только этим можно объяснить, что Камель продолжает работать с "Авиастаром". За 10 лет - со дня своего появления на заводе - Камель вложил в проект уже около \$200 млн, а в будущем потребуется еще больше. Российские коллеги Ибрагима Камеля считают, что у египетского бизнесмена нет выбора. Вложив такие средства в проект, он не может все бросить и уйти. Камель не очень хорошо представлял, что происходит в отрасли, - делится своим видением ситуации один из крупнейших российских инвесторов. - Сумма постоянно растет, при этом никакой отдачи не видно. Первые самолеты были построены исключительно на деньги и по инициативе Камеля. Китайский контракт был заключен благодаря его связям, поскольку у Поднебесной на тот момент было соглашение с Boeing на поставку техники местным авиакомпаниям. Понятно, что он хочет "отбить" вложенные средства, но дешево было бы отказаться от этой идеи раньше". Кстати, собеседник "Ко" поставил под сомнение вероятность реализации опциона с Китаем и контрактов со странами Ближнего Востока. По его мнению, завод просто не в состоянии изготовить столько самолетов. Лайнеры, которые ушли в Египет, были построены из задела СССР, с использованием фюзеляжей, собранных в первой половине 1990-х годов. Сейчас же придется все строить с нуля.

Но если проекты в области авиации не слишком выгодны для Камеля, то в целом Kato Group процветает, и бизнес египтянина постоянно развивается. Инвестиции Камеля диверсифицированы. Он активно работает в Египте, Кении, Сирии, Иордании, Судане, Уганде, есть проекты в Европе. Сферы деятельности Камеля можно разделить на 3 группы: недвижимость, туризм и традиционное для Kato производство ароматических масел и парфюмерной продукции. Основной доход Камелю приносят туристические проекты. Он является владельцем ряда гостиниц в Шарм-Эль-Шейхе и Каире. Совсем недавно было завершено строительство туристического комплекса в 160 км от Александрии, расположенного на огромной территории, включающей в себя полутора километровую береговую линию Средиземного моря, где есть сеть отелей, коттеджей, спортивный комплекс и даже международный аэропорт, сооружение которого профинансировала также Kato Group. Другое достаточно прибыльное направление - промышленный комплекс, связанный в основном с переработкой сельхозпродукции, а также производством бытовой химии.

Андрей КРАСАВИН
Анна БАЖИНА

источник: журнал "Компания"
05.12.05

ТРЕТЬИ, НО НЕ ЛИШНИЕ

Интервью руководителя Минпромэнерго Виктора Христенко

2 декабря с.г. в Испании, а затем и во Франции побывала весьма представительная российская делегация во главе с руководителем Министерства промышленности и энергетики России Виктором Христенко. В течение этого дня государственные чиновники высокого ранга вместе с руководителями ведущих предприятий авиастроительной отрасли - НП "Объединенный авиастроительный консорциум", ФГУП "РСК "Миг", НПК "Иркут", ОАО "АХК "Сухой", группы компаний "Волга-Днепр" - знакомились с технологиями и производственными мощностями на объектах западноевропейской (британо-германо-испано-французской) авиастроительной компании Airbus в Мадриде и Тулузе. Позволю себе напомнить читателям, что авиалайнер именно этой компании (Airbus A310) в 1991 году первым среди прочих зарубежных самолетов получил российский сертификат типа. С тех пор партнерские отношения Airbus с авиационной отраслью российской экономики постоянно развивались. В этом году Airbus официально предложил российским промышленникам принять участие в конструкторских и производственных работах по созданию нового самолета - A350, а также провести совместную оценку максимально возможного участия России в программе по проектированию модели пассажирского авиалайнера следующего поколения. В день визита нашей делегации в Мадрид и Тулузу о серьезности намерений руководства Airbus говорили многие факты. В частности, обязанности главного экскурсовода российских гостей в цехах и офисах исполнял лично президент компании Густав Хумберт. А на территории штаб-квартиры Airbus в Тулузе в одном ряду с флагами Великобритании, Германии, Испании и Франции был замечен и наш триколор. По окончании этой ознакомительной рабочей поездки руководитель Минпромэнерго Виктор Христенко поделился с корреспондентом "ВПК" мыслями о том, какие перспективы сулит России сотрудничество с зарубежными партнерами в сфере авиастроения:

- Поскольку одним из ключевых элементов стратегии авиационной промышленности, которую мы разрабатываем, является фактор международной кооперации, международного сотрудничества, то, соответственно, абсолютно естественными выглядели в этой связи и наша предыдущая рабочая поездка на заводы компании Boeing, и визит на предприятия Airbus. Задача состояла в том, чтобы обсудить возможные формы, объемы работ по всем перспективным направлениям сотрудничества и в дальнейшем стараться учитывать эти факторы при окончательном формировании как корпоративной стратегии внутри

России, так и направлений взаимодействия российского авиапрома с крупнейшими мировыми производителями. В этом смысле поездка абсолютно удалась.

Мы обсудили весь спектр различных возможных форматов взаимодействия, которые касались разработок и производства и гражданских пассажирских, и гражданских транспортных, и военно-транспортных самолетов. В том числе обсуждали возможные формы взаимодействия, предложенные руководством компании Airbus, - по участию в программе создания новой машины A350, по проекту конвертации узкофюзеляжного A320 в грузовой вариант, по проекту производства российского регионального самолета.

С нашей стороны было высказано предложение совместно обсудить в будущем и другие проекты, которые бы позволили в большей степени использовать потенциал российских авиастроителей в части их компетенции в многофункциональных грузовых перевозках. Мы выразили готовность в ближайшее время следом за этой поездкой совместно рассмотреть проект модернизации такого многоцелевого транспортного самолета, как Ил-76, и всесторонне обсудить возможности грузопассажирского Ту-204. Кроме того, мы говорили и о возможности участия российской стороны в принципиально новых проектах по созданию машин будущего поколения, которые придут на смену таким авиалайнерам, как Boeing 787 и A350. Формы такого совместного сотрудничества могут быть самые различные: от субподрядных кооперационных поставок до полноформатного участия в проектах на основе разделения рисков.

- Какое место в ближайшей перспективе способно занять Россия в условиях международной кооперации на мировом рынке авиастроения?

- В данном случае мы пытаемся найти адекватные формы взаимодействия. Да, в стратегии развития авиационной промышленности зафиксировано, что российский авиапром способен выступать так называемым системным интегратором по проектам в области гражданской, транспортной, специальной и боевой техники. Но что такое системный интегратор? Это начало и финал проекта: умение выстроить архитектуру самолета, провести грамотный маркетинг по этой машине, собрать ее, а затем продавать и обслуживать технику в течение всего ее жизненного цикла. Сегодня же мы не способны выступать таким эффективным системным интегратором во всех сегментах гражданского пассажирского авиастроения, а значит, не можем предлагать любые абсолютно конкурентные продукты на глобальном рынке.

Однако в целом ряде направлений мы просто обязаны отстоять такую способность как самостоятельно, так и в кооперации с зарубежными партнера-

ми. Мы занимаем совсем неплохие позиции по рамповым самолетам, особенно с учетом гигантского парка машин такого класса в России и в очень многих других странах. К примеру, Ил-76 имеет очень хорошие возможности как по модернизации двигателя, так и по обновлению и реконструкции этой машины в целом. В этом сегменте российские авиастроители могут акционироваться не только на российском, но и на более широком рынке. Поэтому этот проект мы предъявили к возможному партнерству руководителям Airbus.

То же самое касается Ту-204, поскольку в грузовом исполнении эта машина может стать вполне конкурентоспособной. Наш же интерес к партнерству с такими компаниями, как Airbus, в первую очередь состоит в возможности расширения границ рынка для техники, производимой совместно. При этом мы, конечно же по понятным причинам, заинтересованы в сохранении ряда машин, по которым Россия может выступать системным интегратором.

Кроме того, мне хотелось бы развеять часто мелькающий в прессе и оттого расхожий тезис о важности доли собственных компонентов производимой машины. Я считаю, что это абсолютно ложный посыл, поскольку задача производителя состоит не в том, чтобы максимально начинить собственными элементами ту или иную машину, а в том, чтобы росли объемы продаж этой техники на рынке. Если опять-таки вспомнить компанию Airbus, с аэродрома которой мы только что взлетели, то доля ее собственных компонентов в производимых ею пассажирских самолетах составляет не больше 40%. Остальные 60% - это элементы конструкции, привносимые в машину совсем другими компаниями, причем необязательно европейскими, если рассматривать их происхождение с точки зрения географии. Даже двигатели для новой машины - A380 - делают совместно фирмы General Electric и Pratt and Whitney или Rolls Royce. Но, несмотря на это, Airbus уже несколько лет превосходит Boeing на глобальном рынке продаж дальнемагистральных пассажирских самолетов: 57% против 43. Видя это, ведущие мировые компании стремятся сегодня не к автономизации производства, а к расширению границ рынка - это единственная стратегия, которая может быть оправданной для такого рода продукта, каким является самолет. Это явление абсолютно закономерно - расширение границ рынка заставляет авиапроизводителей искать не только партнеров, но и эффективных поставщиков комплектующих для этих машин, определяемых конкурентным образом.

- Но о какой достойной конкуренции со стороны российского авиапрома может идти речь, если рынок региональных самолетов уже поделен, причем в основном между двумя игроками?

- Действительно, если говорить о рынке региональных самолетов, то он на сегодняшний день в значительной степени насыщен продукцией Bombardier и Embraer. Однако Россия совершенно осознанно движется в этот сегмент с российским региональным самолетом, одновременно защищая и на внутреннем рынке свою позицию по этой машине. Мы намерены выпускать воздушное судно, которое по своим техническим и продажным характеристикам будет не хуже, а даже лучше тех моделей, которые сегодня присутствуют на глобальном рынке. Эту машину изначально проектировали таким образом, чтобы обеспечить ее сертификацию не только по российскому или СНГ-формату, но и американским и евро-

пейским стандартам. Ведь, предполагая произвести 600-800 единиц машин этого класса, мы, безусловно, собираемся продавать их не только на внутреннем рынке, но и вне пределов России. Коротко говоря, мы хотим быть третьими на глобальном рынке региональных самолетов! А потому вправе рассчитывать на ответные шаги и внимание к этому проекту со стороны наших партнеров. Собственно говоря, мы уже ощущаем это внимание и даже ведем с зарубежными коллегами соответствующий диалог.

Тем более что мы не собираемся топтаться на месте, а намерены все время развиваться и идти вперед. Эти поездки - в Сиэтл, Мадрид и Тулузу - совершались не только для того, чтобы говорить в закрытых комнатах о достаточно серьезных и перспективных дорогих проектах, но были важны и тем, что в ходе них мы имели возможность воочию ознакомиться с тамошним уровнем технологий и производства. На сегодняшний день их технологии, конечно, находятся на высочайшем уровне, поскольку сильная конкуренция на мировом рынке заставляет искать экономию в таких микроиздержках, которые мы пока еще не научились учитывать.

Если на Boeing или Airbus речь идет о небольших процентах издержек, связанных с использованием тех или иных мини-технологий, используемых при массовой конвейерной сборке серийных самолетов, то мы все еще говорим об издержках непроизводительных.

Например, о содержании огромных мощностей, которые вместо выпуска сотен машин производят штучную продукцию. Нам, безусловно, необходимо как можно скорее делать серьезную производственную реструктуризацию с тем, чтобы избежать влечения неоправданных расходов по содержанию этого "балласта". Поэтому, конечно же, знакомство с обликом и перспективами западноевропейских и американских авиастроительных корпораций подвигает наших представителей авиапрома к процессу формирования новых технологий и производств в своей стране. Чрезвычайно важно и то, что партнерство такого уровня предполагает взаимопризнание в производственной, технологической, инженерной, конструкторской областях, то есть приводит к стандартизации, без чего международное взаимодействие сегодня просто невозможно.

Сегодня сотрудничество, скажем, "Иркут" с Airbus в отдельных изделиях (в 2004 г. Airbus разместила в НПК "Иркут" пакеты заказов стоимостью 200 млн. долл. на производство компонентов для самолетов семейства A320. - Прим. авт.) уже привело к тому, что российская корпорация была вынуждена сертифицировать свои технологии по евростандарту и добиваться подтверждения соответствия производства международным требованиям качества.

- В таком случае, каковы перспективы у отечественных производителей дальнемагистральных самолетов? Предполагается ли дальнейшая разработка и строительство в России машин этого класса?

- Что касается дальнемагистральных самолетов, то, начиная с 2012 года, когда на рынке будут присутствовать Boeing 787 и A350, наш Ил-96 этим авиалайнерам, конечно же, будет не конкурент. Поэтому сегодня наша задача состоит в том, чтобы не лить слезы по поводу очевидной неконкурентоспособности этой отечественной машины, а внедрять новые фундаментальные разработки: в области материаловедения, в области новых технологий по двигателестроению и так далее - с тем, чтобы выйти на облик

совершенно новой машины, которая придет на смену поколению Boeing 787 и A350. Не исключаю также, что эту перспективную машину мы будем делать в партнерстве с одной из ведущих компаний мира. Только таким образом можно пытаться позиционировать в этом сегменте глобального авиарынка.

- По всем ли вопросам члены российской делегации и руководители компании Airbus достигли взаимопонимания?

- В ходе дискуссии важно не только то, как она проходит, но и то, чем она заканчивается и что следует за ней. В этом смысле понимание фиксируется по итогам дискуссии. На рабочем уровне встречи с представителями компании Airbus теперь будут продолжаться вплоть до Нового года и после него. В таком же режиме будут осуществляться и контакты с Boeing.

- Планируется ли с российской стороны подписание каких-либо официальных соглашений или контрактов с компанией Airbus?

- Время покажет.

- Какие меры по поддержке отечественного авиапрома можно ожидать в ближайшее время от правительства? Стоит ли ожидать снижения пошлин на производимые в России самолеты?

- У нас есть такие самолеты, которые, начиная с 2012-2015 года, будут, очевидно, неконкурентоспособны не только на мировом, но и на собственном внутреннем рынке даже с учетом существующих на сегодняшний день пошлин. И в этом плане удержание высоких пошлин, естественно, приведет лишь к удорожанию стоимости производимых машин, что, в свою очередь, будет сказываться на удорожании стоимости билетов. Поэтому в среднесрочной перспективе снижение пошлин на отдельный класс дальнемагистральных самолетов, безусловно, должно происходить. Но при этом одновременно должна быть обеспечена защита и укрепление тех позиций, причем даже на внутреннем рынке, которые сегодня удерживает либо предполагает занять до 2008 года российский авиапром. В первую очередь я имею в виду российские региональные самолеты, тот же Ту-204, который сегодня активно выходит на рынок. То есть, шанс на изготовление крупных дальнемагистральных машин, их доработку, создание соответствующих сервисных служб и так далее появится у авиапроизводителей только при условии значитель-

ного увеличения масштабов производства. Продавая воздушные суда малыми партиями, мы не добьемся существенных успехов в области производства пассажирских авиалайнеров.

Сейчас мы находимся в такой ситуации, когда нам одновременно необходимо срочно принимать решения по целому ряду стратегических направлений: в структурной и продуктовой областях, в выборе партнеров, в структурировании и смене партнерства по тем или иным направлениям, по проектам. В какой-то степени катализатором к этому послужило то, что за полтора последних года удалось сделать достаточно много с точки зрения влияния государства на процессы в авиастроении. Могу сказать, что финансирование из государственного бюджета по направлениям, преимущественно связанным с научно-исследовательскими и отдельными конструкторскими разработками и в связи с продвижением продукции на внутренний рынок, возросло более чем в 6 раз! И этот рост - не случайный допинг, поскольку в очередной бюджетной статье расходов уже прописаны те же самые цифры, которые увеличивают объем собственно финансового участия в этих процессах государства. К сожалению, значительные активы страны, которые исчисляются сотнями миллионов долларов, все еще распылены сегодня по многим направлениям.

- Когда будут подписаны и вступят в законную силу нормативные документы, необходимые для формирования Объединенной авиастроительной компании?

- Вообще задержка президентского указа по ОАК достаточно серьезно влияет на те процессы, которые должны были бы происходить в авиапроме: порождает нездоровые элементы внутренней, подчас дурной, конкуренции и нездоровые персональные конфликты. Поэтому, на мой взгляд, этот указ уже давно должен был появиться, но сейчас все еще находится на финальной стадии согласования. Хотя мы этот документ уже 3 раза пересогласовывали. Думаю и надеюсь, что, по крайней мере, в новый год мы уже войдем с подписанным пакетом документов.

Вадим УДМАНЦЕВ

источник: газета "ВПК"
07.12.05

Клуб авиастроителей представляет
НОВОЕ ИЗДАНИЕ ИЗВЕСТНОЙ КНИГИ В.Н. КАНДАУРОВА

ВЗЛЕТНАЯ ПОЛОСА ДЛИННОЮ В ЖИЗНЬ

Автор книги: Герой Советского Союза,
Заслуженный летчик-испытатель России,
члена Клуба авиастроителей
Владимир Николаевич Кондауров.

Книга издана в подарочном исполнении,
содержит большое количество иллюстраций,
предназначена для широкого круга
читателей.

Цена книги: 420 руб (включая НДС). Заявки направляйте по адресу: 127015 Москва, Бутырская улица, д.46, стр.1, Клуб авиастроителей. Телефон/факс: (095) 685-1930, 685-2630, e-mail: info@as-club.ru

"СТРАТЕГИЧЕСКИ МЫ ХОТИМ БЫТЬ ЧАСТЬЮ РОССИЙСКОГО АВИАПРОМА"

Интервью старшего вице-президента EADS International по Европе, СНГ и Канаде Яна Цезевитца

Научно-производственная корпорация "Иркут" и ООО "ЕАДС" (московская дочерняя структура Европейского аэрокосмического и оборонного концерна EADS) на днях завершили сделку по приобретению EADS 10% акций российской корпорации. Для оформления сделки в Россию прилетел старший вице-президент EADS International по Европе, СНГ и Канаде Ян Цезевитц. Обозреватель "Времени новостей" Николай Поросков расспросил его о перспективах сотрудничества крупнейшей европейской корпорации с Россией, а также попросил прокомментировать недавние резкие высказывания Boeing в адрес EADS и ее составляющей Airbus.

- Зачем EADS нужно участие в капитале "Иркута"?

- Кооперация EADS с Россией имеет давнюю историю. Мы расцениваем сотрудничество с вашей страной как долгосрочное и носящее стратегический характер. Мы хотим участвовать в развитии российской авиационной промышленности. Покупка доли в корпорации "Иркут" - важный, но далеко не единственный шаг в реализации нашей политики по развитию стратегического партнерства с Россией. Сегодня у нас хорошие отношения со всеми фигурантами российского авиапрома, но с НПК "Иркут" тесные контакты начали складываться еще с 2001 года. Нам комфортно с этой корпорацией, она единственная преимущественно частная компания, нам понятна ее структура собственности и стиль ее менеджмента. Это дает возможность строить с ней отношения по западным стандартам. Кроме того, мы уверены, что "Иркут" играет ключевую роль в идущей сейчас интеграции российской авиационной промышленности. Стратегически мы хотим быть частью российского авиапрома.

- Если говорить предметно, каковы точки соприкосновения EADS и "Иркута"?

- У нас целый набор совместных проектов. Это, например, производство компонентов для европейских аэробусов, хорошо известно о нашем участии в программе сертификации противопожарной версии самолета-амфибии Бе-200. В рамках этого проекта мы создали совместное предприятие, которое призвано обеспечить европейскую сертификацию Бе-200 и его последующую продажу на западных рынках. Этот опыт будет перенесен и на другие российские продукты. В частности, мы можем предложить услуги по европейской сертификации самолета RRJ.

- Что означает для вашей бизнес-стратегии в России покупка акций "Иркута"?

- Это для нас действительно стратегический шаг. EADS заинтересован в расширении и укреплении европейской кооперации в аэрокосмической сфере, и нам хотелось бы, чтобы Россия была частью этого европейского партнерства. Приобретение пакета предполагает, что EADS получит место в совете директоров "Иркута".

- Какие еще проекты реализуют в России EADS и Airbus?

- Наши контакты с Россией выходят далеко за рамки отношений с "Иркутом". В 2001 году EADS подписал соглашение о сотрудничестве с "Росавиакосмосом". Программа рассчитана на десять лет, за это время в России должен быть сгенерирован объем бизнеса около 2 млрд. евро. И хотя не пройдена еще и половина пути, я уверен, что мы превзойдем запланированную цифру. Я говорю это в ответ на огорчительные для нас заявления в российских газетах представителей Boeing, которые рассказывают просто неправдоподобные истории.

В космической сфере наиболее значимый проект - поддержка Европейским космическим агентством программы запуска ракеты "Союз" с космодрома Куру во Французской Гвиане. Инвестиции в эту программу составят около 360 млн. евро. На эти деньги предполагается создание необходимой инфраструктуры в Куру, подготовка к запускам, модернизация ракеты-носителя. Минимум 60 млн. евро из этой суммы - прямые инвестиции в российские предприятия. Первый запуск запланирован на 2008 год. Общий оборот программы за 10 лет достигнет миллиарда долларов.

В рамках соглашения 2001 года реализуются и другие космические проекты. В частности, создание совместного предприятия EADS и завода имени Хруничева под названием "Еврокот". Речь идет о запуске европейских полезных нагрузок на конверсионной ракете SS-19. Можно также назвать совместный проект с Научно-исследовательским центром имени Бабакина по экспериментальному наддувному спускаемому аппарату. Мы инвестировали несколько миллионов евро в подготовку персонала, инженерное обеспечение сертификации "Иркута" по европейским стандартам. В России активно функционируют инженерный центр Airbus ECAR, который вовлечен во все новые разработки европейского концерна. Мы создали его как совместное предприятие с группой компаний "Каскол". Для запуска всех этих проектов потребовалось много времени, но теперь, когда мы разместили первую часть наших заказов в России, все пойдет по нарастающей. По программам Airbus мы уже вышли на уровень 80 млн. долл. в год. На этой неделе мы подписали два соглашения: одно с Воронежским авиастроительным объединением, другое - с "Иркутом". Суммарно они составляют 200 млн. долл. на десять лет. Здесь речь идет не о разовом контракте, а о соглашении, которое рассчитано как минимум на время жизненного цикла той или иной модели. Например, "Иркут" будет производить элементы для топливного бака самолета A320 и элементы крыла для A330/A340 и A380.

В соглашении 2001 года есть большой раздел, посвященный закупке материалов в России. Динамика этого проекта тоже соответствует нашим взаимным планам, заказы идут по нарастающей. Создан российский технологический офис, главная задача которого - подготовить почву для взаимных передач технологий как в военной, так и в гражданской области. Мы ведем высокотехнологическое сотрудничество в области беспилотных летательных аппаратов, в том числе военных. В своем сотрудничестве с российскими

ми предприятиями мы уже вышли далеко за рамки тех проектов, которые были оговорены в упомянутом соглашении. Ряд программ возникли буквально в последнее время, так что мы идем с хорошим опережением графика выполнения соглашения, примерно на 20-25%. И странно, что в прессе появляются комментарии, мол, мы не выполняем наши обязательства. Это не что иное, как прямое передергивание фактов, недобросовестная манипуляция цифрами со стороны наших конкурентов. Кому-то не хочется укрепления российско-европейского сотрудничества. Мы готовы отвечать за любую из приводимых нами цифр, а наши заокеанские конкуренты выбрасывают на стол и в печать цифры в миллиарды долларов, но категорически не в состоянии прокомментировать, что же за ними скрывается. Итальянцы, например, не входят в EADS, но также сотрудничают с российскими предприятиями, они рассматривают вопрос о покупке до 25% акций "Гражданских самолетов Сухого". Здесь мы видим европейский подход, видим цифры и что за ними скрывается. Наша позиция по кооперации с Россией абсолютно прозрачна, и мы не нуждаемся в оценке со стороны Boeing. Российско-европейское партнерство не может быть предметом комментариев со стороны американцев.

- Раз уж речь идет о конкуренции, можно ли сравнить принципы сотрудничества с Россией EADS и Boeing?

- Наши подходы очень отличаются. Мы стараемся привлечь Россию как долгосрочного партнера, вести дела на уровне стратегического обмена технологиями. Это означает, что российские партнеры могут участвовать в любых этапах цикла создания летательного аппарата: от определения концепции до производства самолета и его обслуживания. Россия уже участвует в инженерной разработке и производстве отдельных узлов и компонентов. Сейчас мы предлагаем перейти от контрактных отношений к сотрудничеству на основе разделенных рисков. Это означает, что российский партнер становится совладельцем проекта, а не нанятым участником. Мы предлагаем создать в России центр конверсии пассажирских самолетов семейства A320 в грузовые. Успешная реализация этой программы позволит сделать Россию головным партнером Airbus по грузовым конверсиям всех его самолетов.

Мы предлагаем России полномасштабное участие в создании самолета нового поколения, используя для этого новые российские разработки. Здесь, например, речь может идти об интеграции в наши планы заделов российских партнеров по проекту MC-21, о чем Boeing даже слышать не хочет. Если концептуально сформулировать отличие наших подходов, то мы предлагаем строить отношения на основе полноправного партнерства.

Такого рода партнерские отношения были инициированы в прошлом году на высшем политическом уровне между российскими и европейскими руководителями. Мы стараемся эти предложения реализовать в форме практической программы. Успех Airbus в Европе строится именно на таком кооперационном подходе. А те, кто в своих заявлениях называет предложения по партнерству "пятымioxлосом в телеге", просто ничего не понимают в сути реального сотрудничества. Но этим людям все равно никогда не остановить процесс европейской интеграции, который, кстати, не мешает любой из стран иметь собственные независимые национальные проекты.

- Какие проекты Airbus может предложить России на перспективу?

- Сейчас мы предлагаем на рассмотрение российской стороны 3 проекта. Во-первых, Россия может участвовать в производстве самолета A350 на уровне 3-4% от общего объема проекта. Второй проект предусматривает участие российских заводов в "конвертации" длительно эксплуатировавшихся пассажирских самолетов A320 в грузовые. В рамках этого проекта Россия сможет получить до 2 млрд. долл. И наконец, самые крупные прибыли, наибольшее воздействие на ситуацию в российской авиационной промышленности может оказать третий проект - приглашение вашей страны к участию в разработке, производстве и организации послепродажного обслуживания самолета нового поколения Airbus. Выручка российских предприятий от участия в этом проекте может достичь 20 млрд. долл. на весь срок эксплуатации самолетов.

- Некоторое время назад российский президент Владимир Путин говорил о возможности вхождения России в состав акционеров Airbus. Это было такое политическое пожелание, комплимент или действительно конкретное предложение? Имело ли это высказывание какие-то последствия?

- История вопроса такова. Когда мы только собирались купить акции "Иркут", нам важно было знать мнение об этом российского руководства. Президент Путин ответил, что поддерживает инициативу, и предположил: почему бы России не стать акционером Airbus? Это предложение было воспринято акционерами Airbus со всей серьезностью. Сегодня мы обсуждаем с российским правительством шаги, которые могли бы привести к такой интеграции российской и европейской промышленности. Предложение имеет все шансы быть реализованным.

- Какова ситуация с тендером "Аэрофлота" на закупку дальнемагистральных самолетов?

- Тендер продолжается, мы ожидаем приглашения на окончательное обсуждение предложений. Конкуренция сильная, но продукт, который мы предлагаем (самолет A350), имеет большой потенциал, соответствующий нуждам развития "Аэрофлота", нежели Boeing 787. A350 обладает вместимостью на 30 пассажиров больше, эксплуатационными расходами на кресло на 8% ниже и дальностью полета на 555 км выше, чем его конкурент. Мы думаем, что решение акционерами компании будет принято в ближайшее время. Наше предложение не обусловлено никакими дополнительными условиями. Я абсолютно уверен, что наш продукт и наше предложение в целом лучше.

- Как выбор "Аэрофлота" может повлиять на европейское сотрудничество в авиационной промышленности?

- Перед нами сейчас две задачи - доказать российскому правительству, что наши кооперационные предложения больше соответствуют интересам российской промышленности и государства, и доказать "Аэрофлоту", что наш продукт лучше. У нас есть аргументы, чтобы преуспеть на обоих направлениях. Я поддерживаю желание России вновь стать настоящей мировой силой в области авиации и космонавтики.

Николай ПОРОСКОВ

*источник: газета "Время новостей"
23.12.05*

ОРУЖЕЙНАЯ ПЕРЕСТРОЙКА

О том, сможет ли Россия сохранить свои позиции на мировом рынке оружия и как будут строиться взаимоотношения в сфере ВТС с нашими партнерами, в интервью "Эксперту" рассказал первый заместитель директора Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству (ФСВТС) Александр Денисов.

Российским оружейникам в этом году фатально не везло. Сначала из-за разрушительного цунами в Юго-Восточной Азии большинство стран региона были вынуждены нещадно резать свои военные бюджеты. Это привело к тому, что уже готовые к подписанию контракты с Индонезией и Таиландом на общую сумму более миллиарда долларов пришлось отложить в долгий ящик. Потом разгорелся скандал вокруг контракта с Сирией на поставку в эту страну оперативно-тактических комплексов "Искандер-Э". И хотя сирийцы внесли за "Искандеры" предоплату, под давлением США и Израиля России сделку пришлось отменить. В итоге наша страна не только лишилась нескольких сотен миллионов долларов дохода, но и вдобавок ко всему, дабы не обидеть Сирию, списала ей долги почти на 10 млрд долларов. Теперь вслед за Сирией все страны - должники России, с которыми мы ведем переговоры о продаже вооружений, требуют от нас того же. Результат - нам до сих пор так и не удалось подписать пакет контрактов с Алжиром на поставку в эту страну крупной партии истребителей на сумму почти 3 млрд долларов. Но это лишь полбеда. Традиционные рынки сбыта наших вооружений - Индия и Китай - оказались перенасыщены готовой продукцией. А реализовать многочисленные проекты по совместному производству новых образцов военной техники с индийцами и китайцами наши оборонщики не смогли. С Индией создано лишь одно совместное предприятие - "БраМос", - выпускающее сверхзвуковые противокорабельные ракеты. А с Китаем таких СП нет вообще. В результате впервые за последние 8 лет Россия зафиксирует в этом году значительное падение военного экспорта. И хотя официально итоги года еще не подведены, уже сейчас ясно, что прошлогодний рекорд, когда наша страна продала оружия почти на 6 млрд долларов, повторить не удастся. Более того, нынешний спад продаж в сложившейся ситуации может стать началом долгосрочной негативной тенденции.

- Сколько Россия заработает на торговле оружием в нынешнем году?

- Президент утвердил нам план, согласно которому показатель доходов от экспорта вооружений на 2005 г. определен в размере чуть больше 5 млрд долларов. И мы приложим максимум усилий к тому, чтобы российские субъекты ВТС задание президента выполнили. Я думаю, что по итогам года мы выйдем на уровень порядка 5,1 млрд долларов. Хотя не исключено, что эта цифра может и увеличиться, поскольку существенная часть экспортных поставок традиционно приходится на последний месяц года.

- Как изменится структура экспорта вооружений?

- В прошлые годы более 60% поставок приходилось на авиационную технику. А в этом году мы ожидаем, что доминировать будет военно-морская составляющая. По нашим расчетам, ее удельный вес должен составить не менее 50% суммарного объема экспорта. Но и авиационная компонента выглядит довольно неплохо: ее доля составит 35%. Как видите, 85% поставок текущего года придется на наиболее наукоемкую и высокотехнологичную продукцию. Это означает, что, несмотря на трудности, появившиеся в ходе реструктуризации оборонной промышленности, мы удерживаем наши позиции в самых высокодоходных сегментах оружейного рынка.

- Удерживаете с большим трудом. Насколько мне известно, с начала этого года за рубежом не продан ни один боевой самолет. В чем причина спада продаж нашей авиатехники?

- Нельзя сказать, что ничего не продано. Истребители МиГ-29 поставлены в Йемен и Судан.

- Так зафиксировано в регистре ООН, но на самом деле эти самолеты были проданы еще в конце прошлого года.

- Дело в том, что исполнение контрактов растянуто во времени, и небольшая допоставка состоялась именно в этом году. Вообще востребованность авиатехники не может быть постоянной на протяжении долгого периода времени. Она определяется военно-технической политикой того или иного государства и, к сожалению, не всегда зависит от нашего желания.

- Российский ВПК практически исчерпал советский задел. После развала СССР у нас не создано ни одного принципиально нового вида военной техники, а те, что есть, стремительно устаревают. Чем же мы будем торговать на рынке?

- В определенной степени такая постановка вопроса правомерна. Но я не могу с вами согласиться, что новую технику российская оборонная промышленность создать не смогла. Конструкторское бюро машиностроения разработало оперативно-тактический ракетный комплекс "Искандер" (упрощенный вариант "Осы", созданной в СССР и снятой с вооружения в соответствии с дополнением к договору о сокращении ракет средней и меньшей дальности. - "Эксперт"), а, например, тульское КБ приборостроения ведет работы по созданию нового ракетно-артиллерийского комплекса "Панцирь". Есть и другие примеры. Но в целом новых образцов вооружений действительно создается не так много, как хотелось бы. И в этих условиях мы намерены активизировать работу по модернизации ранее поставленной техники. Это огромный рынок. Его емкость оценивается в десятки миллиардов долларов.

- На какие крупные контракты мы можем рассчитывать в ближайшее время? Каков вообще портфель заказов у России на поставку военной техники?

- Портфель заказов российских субъектов ВТС составляет почти 16 млрд долларов - довольно неплохая сумма.

Что касается контрактов, то мы ведем активный маркетинг на всех возможных региональных направлениях. Это прежде всего Юго-Восточная Азия,

Ближний Восток, а также Африка и Латинская Америка. Предконтрактная работа носит долговременный характер и зависит от многих внешних факторов. И конечно же, от действий наших конкурентов. Поэтому говорить определенно, что мы выйдем на контракты с теми или иными заказчиками, преждевременно. Ситуация зачастую крайне неустойчива, и любое неосторожное слово может привести к нежелательным результатам. Тем более что с целым рядом стран у нас подписаны договоры о защите секретных сведений, и разглашать информацию я просто не имею права.

- Наша страна списала в одностороннем порядке долг Сирии на несколько миллиардов долларов. И теперь все страны - должники России, с которыми ведется сотрудничество по линии ВТС, требуют того же. В результате подвис контракт с Алжиром почти на 3 млрд долларов и еще несколько более скромных контрактов с некоторыми другими государствами. Каким, на ваш взгляд, может быть выход из этой ситуации?

- Условия списания долгов должны оговариваться отдельно в каждом конкретном случае без ущерба для интересов России. Задержка в подписании контрактов с Алжиром обусловлена не столько их увязкой с долговой проблемой, сколько другими факторами, к которым, наряду со сложностью согласования контрактных документов из-за комплексного характера наших предложений, относится и чрезмерное внимание прессы, что раздражает алжирских партнеров.

- Почему Россия крайне скудно представлена на рынке вооружений стран Персидского залива, прежде всего Саудовской Аравии, ОАЭ, Бахрейна, Катара? Эти государства тратят ежегодно на закупки оружия в сумме около 30 млрд долларов. Но мы не можем продать туда ни боевые самолеты, ни новые системы ПВО.

- Да, следует признать, что страны арабского мира занимают в географии российских военных поставок далеко не те позиции, которые мы хотели бы иметь. Так, по результатам прошлого года в целом на арабские государства пришлось около 9% совокупного объема наших экспортных поставок. Но надо реально оценивать возможности и жесткие условия конкурентной борьбы на этом специфическом рынке. Для арабских государств покупка вооружения и военной техники не просто торговая сделка.

Это прежде всего получение через механизм военно-технического сотрудничества внешних гарантий своей безопасности от страны-поставщика. Согласитесь, что в условиях трансформации нашей экономики выполнение такой задачи для России сегодня вряд ли осуществимо. Но вместе с тем надо признать, что мы никогда не сворачивали сотрудничество и не уходили полностью с этого рынка вооружений, хотя некоторые паузы по объективным причинам были. Выстраивая нашу военно-техническую политику в регионе, мы осознанно отдаем себе отчет, что это зона серьезных экономических и политических интересов ведущих стран Запада, прежде всего США. Но мы также точно знаем: страны региона имеют потребность в целом ряде вооружений, в первую очередь оборонительного типа, которые они предпочитают брать именно в России. Наша техника продолжает оставаться привлекательной в силу ее

надежности, относительной дешевизны и простоты в эксплуатации. Сегодня среди государств Персидского залива неплохой уровень отношений в сфере ВТС мы поддерживаем с Йеменом, Объединенными Арабскими Эмиратами и Кувейтом. При этом мы осознаем, что наши связи с Бахрейном, Катаром, Оманом и Саудовской Аравией явно недостаточны. Тем не менее в течение всего 2005 года мы вели активную работу в регионе Персидского залива, которая, как мы надеемся, принесет свои положительные результаты. Определенные успехи есть уже сейчас. В частности, в Оман поставлена партия противотанковых ракетных комплексов производства КБ приборостроения. Мы намерены активизировать работу по модернизации ранее поставленной техники. Это огромный рынок. Его емкость оценивается в десятки миллиардов долларов.

- Год назад председатель Госсовета КНР Вэнь Цзябао заявил, что практика поставок готовой военной техники из России себя исчерпала, пришло время искать новые формы взаимодействия. По сути, речь идет о том, чтобы Россия сняла все ограничения на поставку военной техники в Китай и продавала лицензии на производство всех систем и подсистем вооружений. На ваш взгляд, нужно ли это делать?

- Здесь необходимо учитывать следующее. Китай обладает достаточно высоким научно-техническим потенциалом и развитым ВПК. О возможностях этой страны говорят хотя бы достигнутые успехи в области космических технологий. Закупка лицензий за рубежом - это составная часть сотрудничества, но необходимо иметь в виду, что затраченные средства на импорт - это изъятые деньги из национального ВПК. Поэтому Китай не заинтересован в массовых закупках. А что и в каком объеме продавать, будет решаться в каждом конкретном случае отдельно исходя из взаимных национальных интересов и международных обязательств каждой из сторон.

- Будет ли Россия повышать технологический уровень предлагаемых для продажи в Китай вооружений?

- В принципе мы для Китая ничего специально не разрабатываем. Что у нас есть, то мы и предлагаем. Если они хотят совместно с нами участвовать в каком-то проекте, ради бога, приглашаем, давайте работать.

- Чем грозит России отмена эмбарго на поставки военной техники в Китай со стороны отдельных стран Евросоюза?

- Честно говоря, я думаю, что особо волноваться нам незачем. Конкуренция, по всей видимости, возрастет, но у нас с китайцами есть хорошие перспективы. Сейчас мы разрабатываем среднесрочную программу в области ВТС, которая призвана обеспечить гарантии сбыта нашей военной техники как минимум на 5 лет.

- Перейдем от Китая к Индии. Владимир Путин неоднократно говорил о необходимости активно развивать ВТС с Индией, создавать совместные предприятия по производству вооружений. Но большинство проектов так и не удалось сдвинуть с мертвой точки. Реально работает лишь СП "БраМос", а, например, проекты по созданию многофункционального транспортного самолета (МТА), пятого поколения истребителей, новых космических аппаратов запустить не удается. В чем причина?

- ВТС России с Индией по-прежнему отличается устойчивостью и обладает хорошими долгосрочными перспективами. В настоящее время реализуются контракты на сумму около 9 млрд долларов. Многие поставки, например самолетов Су-30МКИ и танков Т-90, будут продолжаться в течение нескольких лет, эта техника, кроме того, будет производиться в Индии по лицензиям. Начался процесс перехода от отношений "продавец-покупатель" к совместному проектированию, разработке, производству и маркетингу новых образцов продукции военного назначения. Завершена работа над текстом соглашения между Россией и Индией о защите интеллектуальной собственности в оборонных технологиях, которое предполагается подписать во время визита премьер-министра Индии в Москву в декабре нынешнего года. Как только это произойдет, мы ожидаем, что реализация совместных проектов резко ускорится.

- На какой стадии реализация этих проектов находится сейчас?

- Индия высказала твердое намерение участвовать совместно с российскими предприятиями во всех этапах создания истребителя пятого поколения - начиная от выработки концепции и проектирования до разработки и совместного производства, включая и финансирование работ. ОКБ Сухого уже провело презентацию своего проекта для руководства индийских ВВС. Есть подвижки и по программе МТА. Обсуждаются планы совместного производства среднего военно-транспортного самолета для нужд вооруженных сил двух стран. Предполагаемый объем выпуска - 150-200 самолетов. Сейчас нашим и индийским военным необходимо согласовать тактико-техническое задание, после чего можно будет перейти к разработке и проектированию.

- По программе МТА часть комплектующих для самолета будет производиться в Индии. Но российской армии закупать самолеты с импортными комплектующими запрещено. Как будет решен этот вопрос?

- В Советском Союзе такое требование действительно было закреплено в законе. Но сейчас ситуация изменилась. И я думаю, что этот вопрос будет согласован.

- Насколько оптимальна, на ваш взгляд, нынешняя система управления в сфере ВТС, при которой "Рособоронэкспорт" фактически сохраняет монополию на поставки финальных образцов вооружений за границу?

- Она полностью доказала свою эффективность. И достигнутый в прошлом году объем экспорта российского оружия - лучшее тому подтверждение. Тем не менее мы постоянно работаем над совершенствованием системы ВТС. В частности, количество оборонных предприятий, которым предоставлено право самостоятельно продавать на внешнем рынке запчасти и комплектующие, расширено до двадцати одного. В этом году лицензии уже получили концерн ПВО "Алмаз-Антей" и корпорация "Тактическое ракетное вооружение", на очереди еще несколько компаний.

- Какой это дало эффект?

- За последние 3 года объем экспорта запчастей вырос почти в 5 раз. По итогам нынешнего года он составит примерно 300 млн долларов. Кроме того, выход оборонных предприятий на внешний рынок подстегнул работу "Рособоронэкспорта", который

вместе с заводами сейчас активно создает совместные сервисные предприятия за рубежом.

- Почему головного исполнителя по экспортным контрактам назначает власть, а не выбирает сам заказчик?

- Оружейный бизнес затрагивает комплекс национальных интересов и поэтому всегда будет оставаться под контролем государства и регулироваться им. И это не только мировая практика, но и требование российского законодательства о государственной монополии на деятельность в области ВТС. Так что процедура назначения уполномоченным федеральным органом исполнительной власти головного исполнителя по экспортным контрактам скорее всего сохранится и в дальнейшем.

- "Рособоронэкспорт" через свою дочернюю компанию "Оборонпром" провел активную скупку предприятий ВПК в самых различных отраслях, начиная от ПВО и заканчивая вертолетами. Но здесь рано или поздно возникнет противоречие с интересами Минобороны. Военное ведомство заинтересовано в создании вооружений для нашей армии, а "Рособоронэкспорт" - в том, чтобы прежде всего создавать вооружения для продажи на мировом рынке. Как здесь найти баланс?

- Я уверен, что конфликта интересов можно избежать. Одним из важных требований, которое предъявляют инозаказчики к системам оружия, предлагаемым на экспорт, является наличие их на вооружении собственной армии. Поэтому "Рособоронэкспорт" объективно заинтересован в увеличении оборонного заказа и совершенствовании технической оснащенности российских Вооруженных сил. Это, кстати, позволяет снижать удельные затраты на создание военной техники, предлагаемой к реализации другим странам.

Алексей ХАЗБИЕВ

*источник: журнал "Эксперт"
05.12.05*

Отдельной, хорошо иллюстрированной книгой издана приключенческая повесть члена Клуба авиастроителей Владимира Николаевича Кондаурова, Героя Советского Союза, Заслуженного летчика-испытателя СССР - "БИЗНЕС И ВОЗДУШНЫЕ ПРИКЛЮЧЕНИЯ". Книга В.Н.Кондаурова является не только полезным и увлекательным чтением, но и послужит прекрасным подарком для детей и взрослых.

Книга интересно иллюстрирована, предназначена для широкого круга читателей. Объем - 208 страниц. Цена (при заказе от 100 экземпляров) - 100 рублей за экземпляр (включая НДС). Заявки направляйте по адресу: Москва, 127015, Бутырская улица, д.46, стр.1, Клуб авиастроителей. Тел./факс: +7 (095) 685-1930, 685-2630, E-mail: info@as-club.ru



ОБЪЕДИНЕНИЕ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ В ЕДИНЫЙ ХОЛДИНГ НЕОБХОДИМО

Интервью генерального директора АХК "Сухой" Михаила Погосяна

В сотрудничестве Уральского оптико-механического завода и авиационной корпорации "Сухой" начался очередной этап. Накануне в Екатеринбург приехала делегация авиастроителей для подписания соглашения о сотрудничестве между этими гигантами отечественной промышленности.

Соглашение позволит работать по долгосрочным проектам и разрабатывать новые масштабные совместные проекты, с перспективой выхода на мировой рынок. После торжественного подписания соглашения генеральный директор АХК "Сухой" Михаил Погосян ответил на вопросы журналистов.

- Михаил Асланович, что Вы ожидаете от подписания соглашения о сотрудничестве с УОМЗ?

- Я считаю, что подписание этого соглашения символизирует то, что мы перешли от краткосрочных и среднесрочных проектов к долгосрочным решениям. Это касается как создания военной техники, так и сотрудничества в области гражданской техники. Еще один аспект нашей совместной работы - это область информационных технологий, без которых невозможно разрабатывать новые образцы. Все это требует тесной координации.

УОМЗ всегда был нашим стратегическим партнером, занимая особое место в нашей кооперации. На базе новых технологий мы должны выйти на совместные планы долгосрочного сотрудничества. Мы переходим на безбумажное проектирование и нам необходимо согласовывать наши системы. Мы должны быть в едином информационном пространстве. УОМЗ и здесь - один из лидеров.

Соглашение не предусматривает планов работ по конкретным проектам, эти решения принимаются на рабочем уровне. Оно предусматривает согласование наших стратегических планов модернизации уже выпущенной продукции и создания перспективных образцов техники. Мы заинтересованы в объединении ресурсов для создания новых систем.

- В последнее время появилась информация о возможном создании специального государственного ведомства, которое бы занялось координацией работы военно-промышленного комплекса. Фактически, можно говорить о воссоздании министерства военной промышленности, расформированного в 1997 году. Как Вы относитесь к подобной идее?

- Я думаю, что все зависит от того, какие ставятся задачи и какие вкладываются ресурсы в каждом конкретном случае. Мы живем в постоянно меняющемся мире и необходимо постоянно меняться и самим. Но я противник каких-то поспешных шагов в этом направлении. Подобное нововведение - это лишь одно из возможных направлений усовершенствования системы управления. Я не думаю, что подобное решение должно приниматься оперативно. Это постепенный процесс, и он должен быть связан с формированием идеологии в области заказа вооружений и военной техники на ближайшие 10 лет.

Есть достижения и сейчас. Например, это то, что сформированная система определила основные точки приложения и распределение обязанностей

между разными органами власти, которое не требует кардинальной перестройки. В общем, я за изменения, но тщательно подготовленные.

- Давно признано, что если отечественные военные самолеты - одни из лучших в мире, то вот с гражданской авиацией все не так радужно. Какие перспективы у авиапрома гражданского?

- Безусловно, военная авиация не может развиваться без развития гражданской авиации. Если вы посмотрите на рынок авиатехники, то примерно 80% - это гражданская техника, и 20% - военная. Компания "Сухой" ищет свою нишу на рынке гражданской авиации. Признано, что наши разработки в области региональных самолетов дают нам возможности выхода и на российский, и на международный рынок. Для России, с ее территорией, региональные перевозки - вопрос актуальный. Кроме того, пора говорить и о модернизации тех самолетов, которые сейчас поставляются на рынок, в первую очередь - "Ту" и "Ил". Все это должно создать предпосылки для развития российского гражданского авиапрома.

Еще одно направление в развитии гражданского самолетостроения - это развитие перспективных проектов магистральных самолетов. Рассматривается проект создания самолета МС-21. Я уверен, что все российские проекты будущего должны стать международными. Рынок, на который мы должны продвигать продукцию - это мировой рынок. И в процесс надо вовлекать всех поставщиков.

- Как Вы оцениваете перспективы создания единого всероссийского авиастроительного холдинга с участием как государства, так и частных компаний?

- Я думаю, что подобные интеграционные процессы носят объективный характер. Если вы посмотрите, как развивается в части производства конечной продукции кооперация в мире, то увидите, что везде идут схожие процессы. В США осталось 2 крупных авиастроительных компании - Lockheed и Boeing. В Европе разработчики тоже объединены в один концерн. Создание подобных структур идет достаточно сложным образом. Перспективы создания объединенной авиастроительной корпорации, безусловно, существуют и, думаю, мы будем двигаться в этом направлении. Но есть множество конкретных вопросов, которые в процессе создания этой корпорации должны быть решены. Один из важнейших - это согласование объемов производства, объем рынка, на который мы должны выйти в перспективе.

Я думаю, что формирование четкой стратегии развития и балансирование ее с объемами производства создаст и интерес для участия частных компаний. Те "частники", которые сейчас участвуют в производстве, заинтересованы в создании корпорации. Но в любом случае процесс объединения всех активов - очень длительный и состоит из нескольких этапов, в том числе и укрепления позиций на рынке военной техники, восстановления позиций на рынке гражданской авиации.

Алексей ОСТАПОВ

*источник: сайт "Накануне.Ру"
05.12.05*

СИЛЬНЫМ ВВС – СИЛЬНЫЕ МОТОРЫ

Модернизация парка отечественных ВВС немыслима без участия двигателестроителей, – об этом размышляет первый заместитель генерального директора НПО "Сатурн" по НИОКР и ОКР, председатель научно-технического совета Виктор Чепкин.

- В активе НПО "Сатурн" немало перспективных разработок. Такое ощущение, что экономические невзгоды 1990-х обошли стороной ваше объединение?

- В кризисные годы наше объединение, как и вся отрасль, оказались в сложном положении. На уровне правительства нас не отвергали, но и не поддерживали. Если мировая практика свидетельствует о финансовой господдержке отечественных авиастроительных компаний - об этом говорит опыт США, Англии, Германии, Франции и других развитых стран, то Россия, как всегда, пошла "своим путем". У нас государство предложив авиафирмам самостоятельно, т.е. за свой счет, вести перспективные разработки. Никто никогда в мире не придерживался подобной практики. К чему она привела, достаточно взглянуть на фирму А.А. Микулина, вернее, на то, что от нее осталось. Тяжелейшее положение на фирме Н.Д. Кузнецова и некоторых других, прежде динамично развивавшихся организациях авиапрома.

В настоящее время государство начало разворачиваться в сторону авиационной промышленности. Это касается как военных, так и гражданских программ. Если 3 года назад говорилось, что создание истребителя пятого поколения будет вестись на 20% за счет бюджетных средств и на 80 - за счет собственных, то сегодня эти пропорции принципиально изменились. Теперь бюджетное финансирование этого проекта составляет 70%, собственное - 30. Итоги недавнего посещения премьер-министром М.Фрадковым Комсомольского-на-Амуре авиационного производственного объединения и организационные перемены в правительстве, сделанные Президентом РФ, стали для нас знаковыми событиями. Важно, что руководство страны определилось с приоритетами на перспективу. Одно это дает нам возможность активнее работать с банками. Абсолютно убежден, что при выполнении государством своих обязательств в части финансирования НПО "Сатурн" выдержит график программы создания двигателя пятого поколения.

- Коль скоро речь зашла о двигателе 5-го поколения, расскажите о нем более подробно.

- Его история началась в 1986 г. с поручения правительства по разработке силовой установки для многофункционального фронтового истребителя (МФИ) фирмы "МиГ". В итоге мы создали АЛ-41Ф, характеристики которого аналогичны двигателю пятого поколения. Всего было изготовлено 27 экземпляров, проведен огромный комплекс стендовых испытаний, МФИ выполнил 2 полета. Однако, как известно, тему закрыли, сверхсовременный самолет в конце прошлого века стране был не нужен.

После избрания Владимира Путина Президентом России начался новый этап в истории создания

самолета пятого поколения: вместе с АХК "Сухой" мы выиграли конкурс на разработку нового двигателя.

Отмечу, что по теме "117С" нами создан новый мотор, который вобрал в себя не только все лучшее от АЛ-31Ф и АЛ-41Ф, но и последние ноу-хау конструкторской школы НПО "Сатурн". Созданы компрессор низкого давления, новая турбина высокого и низкого давления, применена новая автоматика, двигатель снабжен управляемым вектором тяги и т.д. В итоге получили очень солидный прирост тяги. На МАКС-2005 мы показали мотор, который в обычном рабочем режиме обеспечил тягу 14.500 тонн (АЛ-31Ф имеет тягу 12.500 тонн. - Прим. ред.). И это не предел, у двигателя есть немалый резерв.

Программа предусматривала изготовление 5 двигателей, и они сделаны. Один испытан на стенде, а 2 переданы в АХК "Сухой". Самолет Су-27М доработан под эти двигатели и выполнил 25 полетов, из них 5 - с двумя двигателями. При этом вышли на максимальное число "М". Программа на сегодняшний день завершена. Получено положительное заключение. У нас в запасе есть еще 2 мотора. На наш взгляд, у изделия "117С" большие перспективы. Оно может быть взято за основу при создании легкого однодвигательного многофункционального истребителя. Такой самолет нужен российским ВВС.

США применяют довольно простую схему: создают двухдвигательный истребитель, а когда силовая установка начинает отвечать всем нормам надежности, на ее основе разрабатывают однодвигательный самолет. Именно он идет на экспорт. Такой же идеологии придерживаются Индия и Китай. Повторюсь, у российского двигателя 5-го поколения большое будущее, и в первую очередь благодаря экономическим характеристикам.

- Каким требованиям должен отвечать двигатель пятого поколения?

- Здесь два главных критерия - удельный вес и удельная тяга. Двигатель первого поколения с каждого килограмма веса давал 1,5-2 кг тяги. Т.е. если двигатель весил 1 т, то его тяга была примерно 1,5 т. Надо помнить, что каждый килограмм двигателя утяжеляет самолет еще примерно на 5 кг веса: конструкция планера усиливается с учетом допустимых перегрузок. Для достижения оптимального соотношения веса и тяги двигателя нужны новые металлы, титановые сплавы, керамические материалы, новые технологии и т.д. На прототипе двигателя 5-го поколения по теме "117С", который прошел первый этап летных испытаний, уже получен удельный вес примерно 0,1. Другими словами, при тяге 10 тонн его вес не должен превышать тонну. Следующий наш шаг - создание двигателя поколения 5+, над его созданием мы сейчас и работаем. Изделие "117С" воплотилось в опытной партии, в серии оно будет отличаться увеличенным ресурсом. На его разработку из бюджета не было получено ни копейки. Программа реализована исключительно на патриотизме и за счет средств Рыбинского и Уфимского моторостроительных заводов. Стоило это 1,5 млрд. руб., т.е. примерно по 750 млн. руб. для каждого предприятия.

- Что еще может предложить "Сатурн" российским ВВС?

- Например, модернизацию силовой установки штурмовика Су-25. На нем стоит одноконтурный двухвальный двигатель в бесфорсажном варианте, который был разработан... 40 лет назад. Доработав наш АЛ-55 до необходимой мощности, его можно предложить и для Су-25. По расчетным данным, новый двигатель на 40% уменьшит удельный расход топлива, при этом в 1,5 раза увеличится дальность полета "Грача".

На наш взгляд, есть немало резервов для повышения боеготовности российских ВВС. Один из них - грамотное, рачительное использование списанных двигателей, которых у военного ведомства немало. Это самая настоящая кладовая ценных материалов. Взамен 2-3 переданных нам "убитых" движков мы готовы предоставить ВВС новый двигатель. При всей выгоде предложения, к сожалению, оно не нашло должного ответа. В чем же дело, спросите вы, почему ВВС не получают новые двигатели взамен ремонтонепригодных? Я отвечаю: зачастую все упирается в обычный формализм. Использованные моторы необходимо списать, оформить массу документов. В общем, рутинную работу чиновники в погонах не спешат делать, несмотря на постановление Правительства РФ по двигателям Д-30КП, АЛ-31.

- Если возможности внутреннего рынка узкие, то этого не скажешь о внешнем. Как развиваются ваши связи с зарубежными партнерами?

- В деятельности НПО "Сатурн" в сфере военно-технического сотрудничества особое место занимает продвижение на внешний рынок двигателя АЛ-31, имеющего несколько модификаций. АЛ-31Ф - серийный двигатель, ресурс которого в процессе модернизации увеличен на порядок и составляет 1.000 часов.

Наиболее продуктивно налажено взаимодействие в этой области с партнерами из Индии. Этой стране продана лицензия на производство АЛ-31ФП с управляемым вектором тяги. Именно этот двигатель делает многофункциональный истребитель Су-30МКИ сверхманевренным, что позволяет добиваться преимуществ над авиационными комплексами противника. К 2008 г. индийские специалисты смогут полностью освоить лицензионное производство. Пока же 4 двигателя уже прошли сдаточные испытания на Уфимском моторостроительном заводе, в ходе которых подтвердили свои характеристики, и затем были отправлены в Индию на завод в Карапуре. Там после дефектации двигателя пройдут испытания на стенде и только после этого будут установлены на боевые самолеты.

На сегодняшний день весь комплект технической, конструкторской и технологической документации уже передан индийской стороне. Сейчас идет поставка оборудования и оснастки на изготовление деталей и элементов двигателя, которая завершится в первой половине 2006 г. От этапа к этапу доля участия российских специалистов в производстве АЛ-31ФП будет уменьшаться, а индийских, наоборот, увеличиваться. В итоге к 2008 г. Индия будет изготавливать примерно 80% деталей у себя и 20% получать из России. Это главным образом заготовки - литые, штамповки, ковочные элементы и титановые листы.

С НПО "Сатурн" также активно сотрудничают китайские партнеры. Они уже приобрели лицензию

на самолет Су-27 и ремонт поставленных двигателей АЛ-31Ф, но не на сам двигатель. От китайской стороны сатурновцы в свое время получили техническое задание и разработали двигатель АЛ-31ФН с нижним расположением коробки самолетных агрегатов. Это пока единственный случай в истории отечественного двигателестроения, когда проведена доработка российского двигателя для последующей его установки на зарубежный самолет. Разработка "Сатурна" передана в серийное производство на московский завод "Салют". Пока речь идет о прямых поставках двигателей в Китай, но в перспективе может встать вопрос и о лицензионном производстве.

Еще один партнер НПО "Сатурн" - Малайзия, с которой АХК "Сухой" подписал контракт на поставку истребителей Су-30МКМ. В рамках этого контракта НПО "Сатурн" проводит доработку двигателей АЛ-31ФП.

Одной из важных программ ведущей российской двигателестроительной фирмы являются работы по созданию турбореактивных двигателей семейства АЛ-55 для учебно-тренировочных и учебно-боевых самолетов нового поколения. У этой программы большой экспортный потенциал. Благодаря своим техническим характеристикам двигатель в прошлом году выиграл тендер индийских ВВС на оснащение учебно-тренировочных самолетов НТ-36. Причем российский двигатель одержал верх в борьбе с сильным соперником - французским двигателем "Ларзак". По своему технологическому уровню АЛ-55 опережает многих западных конкурентов.

Сегодня в мире, в том числе и в России, практически нет современных учебно-тренировочных самолетов. Если раньше в нашей стране и за рубежом приоритет отдавался модернизации уже существующих двигателей, то сейчас идет работа по созданию совершенно нового изделия. Индийская программа определила жесткие сроки - два года. За это время предстоит создать двигатель, сертифицировать его и провести летные испытания на российском самолете. Затем 3 двигателя будут отправлены на испытания индийского самолета НТ-36, потребность в котором у индийских ВВС превышает 200 единиц.

При успешной реализации программы у АЛ-55 открываются большие перспективы. Можно получить 4-5 модификаций с разной тягой. Например, для беспилотных летательных аппаратов, которым пророчат большое будущее, диапазон тяги составляет 2-2,5 т. А установка форсажной камеры дает возможность двигателю развивать тягу 3,2-3,5 т. Если провести доработку вентилятора и второй турбины, оставив без изменения газогенератор, то можно получить тягу 2,5 тонны без форсажной камеры.

АЛ-55 станет базовым двигателем по наращиванию мощности, что позволит начать разработку нового легкого боевого самолета. Такая идея давно обсуждается. Может быть смоделирован двигатель на тягу до 3 т без форсажного режима и до 5 т в форсажном режиме. Подобного рода характеристики - взлетный вес планера и тяговые возможности - не имеют аналогов в мире.

Юрий АВДЕЕВ

источник: газета "Красная звезда"
12.12.05

УГОЛ АТАКИ

Единственный "живой", натуральный образец, который показала российская делегация на VIII Международной выставке авиакосмической и морской техники "ЛИМА-2005" (Langkavi International Maritime and Aerospace Exhibition) в Малайзии, - учебно-тренировочный самолет (УТС) Як-130.

Як-130 совершил в небе Малайзии 5 полетов. О том, что дала демонстрация самолета, рассказывают специалисты, непосредственно причастные к созданию, эксплуатации и продвижению российской машины за рубеж.

Владимир Саутов, вице-президент корпорации "Иркут":

- Главный результат показа Як-130 - решение малайзийской стороны о включении его в тендер на покупку Малайзией учебного истребителя. Тендер начнется здесь в январе-феврале 2006 г. и завершится к лету. Самолет произвел на малайзийцев хорошее впечатление.

- С кем вы будете участвовать в тендере?

- С "Аэрмаки" и "Хок", которые здесь экспонировались на статической стоянке и не летали. Сейчас совместно с "Рособоронэкспортом" мы будем заниматься вплотную предстоящим тендером. Малайзия рассматривается в будущем как серьезный заказчик УТС хотя бы потому, что здесь уже есть наши самолеты марки "МиГ" и "Су".

- Кто еще в потенциальных покупателях Як-130?

- Мы реализуем большую программу по продвижению этого самолета в разные страны. Состоялось уже несколько презентаций машины. Большой интерес проявляют Индонезия, Вьетнам, Йемен, Сирия, Саудовская Аравия.

Константин Попович, главный конструктор самолета Як-130:

- Что малайзийские руководители и авиаторы говорят о вашем самолете?

- Для нас, технических специалистов, важнее, как ни странно, мнение не вице-преьера, а пилотов, которым летать на нашей машине. Малайзийские пилоты уже летают на МиГ-29, F-18, стоящих здесь на вооружении. Летчики были приятно удивлены степенью преемственности МиГ-29 и Як-130. Имеется в виду расположение и конфигурация основных органов управления - ручки, рулей управления двигателем, катапультными креслами. Они быстро освоились в новой и в то же время уже знакомой им кабине. Эргономика доведена нами до уровня самолета следующего поколения.

Руководители малайзийских ВВС интересовались, как эксплуатировать самолет, если он будет закуплен. Думаю, одним из решающих аргументов при подведении итогов тендера будет автономность базирования самолета. Другими словами, Як-130 можно эксплуатировать практически без использования основных аэродромных обслуживающих машин. Просто летчик запу-

скает вспомогательную силовую установку. Кроме того, на самолете установлены кислорододобывающая станция и безрасходная кондиционная система.

- Вы были вынуждены буквально сорвать самолет с государственных испытаний. Значит, их сроки отодвинутся?

- Надеюсь, сроки мы не отодвинем, поскольку в декабре на нижегородском заводе "Сокол" построен третий самолет Як-130. В январе - начале февраля он будет подключен к госиспытаниям. Испытания по госконтракту для наших вооруженных сил - первоочередная задача, без которой не может быть продажи самолета за рубеж. И малайзийцы, кстати, интересуются, скоро ли Як-130 будет принят на вооружение в стране-производителе. Это для них критерий истины. Мы планируем получить предварительное заключение по госиспытаниям во II квартале 2006 г. Перевозка самолета на "ЛИМА-2005", как и любое другое действие по Як-130, мы согласовали с Министерством обороны России. Там понимают: продавая самолет за рубеж, мы снижаем его цену на внутреннем рынке. Одно дело производить 20 машин, другое дело - 200.

- Много говорят об универсальности вашего учебно-тренировочного самолета. В чем она заключается?

- На борту стоит цифровая 4-хкратно резервируемая система управления самолетом. Ко всему прочему она репрограммируемая - можно ввести характеристики всех ныне летающих самолетов вплоть до тяжелых. Этому способствует и система индикации, которая осуществлена на полностью стеклянной кабине. Не стоит забывать, что это самолет двойного назначения: по маневренным, взлетно-посадочным характеристикам, времени набора высоты Як-130 где-то между современными истребителями и штатными УТС. Чтобы превратить наш самолет в боевой, достаточно повесить вооружение.

- В чем отличие Як-130 от его российского конкурента МиГ-АТ?

- У нас крыло - среднеплан, а это удобство подхода к средствам подвески. Характеристики самолета, может быть, даже избыточные для учебной машины.

- Почему итальянцы и китайцы при разработке своих УТС взяли за основу Як-130?

- У нашего самолета "продвинутой" аэродинамика - возможны углы атаки в 40-45 градусов, что для большинства самолетов, в том числе боевых, невозможно. Это привлекает.

Василий Севастьянов и Александр Кочетков, летчики-испытатели ОКБ им. А.С. Яковлева:

- Что говорят о самолете малайзийские летчики и наземные специалисты?

- Они восхищены Як-130. Машина учебная, а тяговооруженность - как у боевой. Комплекс пилотажа, который она делает, неподвластен другому учебному самолету. Если брать во внимание только технические характеристики самолета, исключив политические аспекты, Як-130 равных в этом классе нет.

Николай ПОРОСКОВ

*источник: газета "Время новостей"
13.12.05*

*новости переведены с зарубежных web-сайтов
специально для Клуба авиастроителей*

ЭКОНОМИЯ ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ГАЗОВЫХ ТУРБИН

Недавно разработанный метод ремонта новых передовых материалов, используемых в деталях газовых турбин, поможет развитию авиастроения.

При производстве компонентов газовых турбин сегодня все чаще применяются суперсплавы из монокристаллов в сочетании с технологиями направленного замораживания. В сравнении с применявшимися раньше литыми материалами с одинаковой осью заливки, новые суперсплавы показывают исключительные механические, термические и другие обусловленные характеристиками среды свойства.

Тем не менее, повреждения и коррозии все еще могут существенно сократить срок эксплуатации турбин из таких материалов, так как ощущается нехватка технологий ремонта, а обычные методы ремонта уже не достаточны. В связи с этим в настоящее время вместо ремонта компонентов турбины часто прибегают к их замене на новые детали. Однако такой подход оказывается слишком дорогим и неэффективным, особенно если речь идет о повышении срока жизни мотора.

Чтобы противостоять такому положению вещей и был начат финансируемый ЕС проект создания подходящей и экономичной технологии ремонта трещин и дефектов SC/DC-сплавов. Этот метод предусматривает нагревание всех деталей и применяется при ремонте газотурбинных моторов в авиа- и космической промышленности. Успешное внедрение метода должна стать очередным толчком для окончательного перехода на производство турбин из суперсплавов.

Основным владельцем технологии является компания SIFCO, ожидающая, что после завершения всех мер по ее внедрению, технология найдет свое признание у компаний авиационного сектора.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.innovations-report.de
21.12.05*

СТАНДАРТЫ ДЛЯ ВОЛНОВЫХ ТУРБИН И ОПЫТ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВЕТРЯНОЙ ЭНЕРГИИ

Учитывая постоянно растущую потребность в возобновляемых источниках энергии, турбинная промышленность нуждается в проверенных и практически применимых стандартах для постройки береговых турбин, позволяющих сформировать функциональную альтернативу.

Сочетание воздействий, оказываемых на береговые турбины силой ветра и волн, отличается от воздействий на наземные турбины. Современная научная база знаний о наземных турбинах недостаточна для тех случаев, когда речь идет о концепции береговых турбин. Поэтому очень высока необходимость разработки технических стандартов конструирования, которые подходили бы и к ним. Принимая во внимание повышающуюся потребность в экологически чистых источниках энергии, социальные последствия создания таких стандартов трудно недооценить.

В целях борьбы с нехваткой разработок в области конструирования береговых турбин, исследователи должны обратиться к уже существующим наработкам наземных ветряных электростанций. Основной задачей является совмещение технических приемов для производства наземных ветряных электростанций и технологий для производства береговых турбин.

С целью предоставления новейшей опытной базы для использования в концепциях береговых турбин, в рамках финансируемого ЕС проекта производится тщательное изучение доступных источников для выбора наиболее эффективных методов, отличающихся требованиями структурной интегрированности, высокой безопасности и другим важным критериям.

Проект успешно продвигается вперед. В настоящее время уже разработан ряд требований к эффективным и экономичным процессам промышленного производства турбин. Также выработаны рекомендации по учету факторов безопасности и надежности в рамках эксплуатации материалов с учетом высоких нагрузок, подверженности материалов износу, требований технического ухода, и промышленной эффективности конструкций турбин.

Участники проекта намерены распространять результаты работы с целью задать первые промышленные стандарты в этой области. Проект нуждается в дальнейшей поддержке со стороны исследователей и разработчиков; полученные знания будут публиковаться с целью содействия дальнейшим разработкам.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.ecn.nl/wind
20.12.05*

ЛАЗЕРНЫЙ СЕНСОР ДЛЯ ИЗМЕРЕНИЯ ШИРИНЫ ЗАЗОРА И КОЛЕБАНИЙ ЛОПАСТЕЙ ТУРБИН

Техническому Университету Дрездена в сотрудничестве с Германским Авиационным и Аэрокосмическим Центром (DLR) удалось создать технологию, позволяющую повысить точность измерений как решающей для турбинной индустрии величины зазора между вращающимися лопастями и корпусом турбины, так и колебаний, возникающих при вращении лопастей на сверхзвуковых скоростях.

С этой целью ученые под руководством профессора Юргена Чарске (Jurgen Czarske), из Технического Университета Дрездена разработали новый тип лазерного сенсора, который, используя известные преимущества лазерной техники, может фиксировать не только скорость, но и позицию той или иной детали.

Механические и термические воздействия приводят к постоянным минимальным изменениям ширины зазора. Хотя величина этих изменений находится в микрометровой области, она обладает экономическим значением и, кроме того, постоянно должна быть контролируема во время работы турбины. Минимально возможная и точно выверенная ширина зазора, которая, как правило, составляет около 0,5 мм, при высоком расходе топлива в турбине может позволить достичь значительной экономии. Обычно ширина зазора измеряется так называемыми емкостными измерениями при помощи электрических сенсоров на корпусе турбины. Но поскольку эти сенсоры обладают меньшей точностью измерений и могут применяться только на металлических поверхностях, новая лазерная технология будет интересна прежде всего авиастроению, которое все больше обращается к использованию легких материалов. Новый лазерный сенсор подходит для лопастей из керамики и различных искусственных материалов.

Новая технология основана на известной лазерно-доплерной технологии. Ученые из Дрезденского университета разработали сенсор, который делает возможным математический расчет ширины зазора на основании электронной обработки сигнала двух (вместо одного, как ранее) доплерных частот двух длин лазерного луча (красного и инфракрасного света). При этом две волны различной длины через стекловоло-

конный кабель отправляются на измерительную головку прибора, который находится на внешней стене турбины. Оттуда через окошко лазерные лучи попадают на лопасти турбины, в свою очередь отражающие их. Оптические сигналы, которые возвращаются назад, преобразуются в электрические сигналы и обрабатываются компьютером.

Предварительные испытания были проведены на турбине в Институте техники приводов г. Кельн. С целью внедрить новый способ измерения, исследователи разработали оптическую измерительную головку, которая настолько компактна и устойчива, что может свободно работать в условиях вибраций, вызываемых сверхзвуковой скоростью вращения лопастей турбин (586 м/с). Прибор содержит интегрированную систему охлаждения и позволяет проводить измерения при температурах до 300С. Во время испытаний лопасти турбины 22000 раз в секунду проходили через точку съема измерений. При этом размер зазора можно было измерить с точностью до 20 микрометров, что составило рекорд. Ранее погрешность измерений составляла 100 мм.

Наряду с изменением размера зазора, неожиданным для самих разработчиков эффектом стала возможность точного определения колебаний лопастей турбин. Это стало возможным благодаря тому, что каждой лопасти сопоставлено точное измеряемое значение и таким образом становится возможным измерение временных изменений позиции детали.

Профессор Чарске считает, что успех исследований стал возможен благодаря эффектам синергии в результате совместной работы электротехников, конструкторов турбин и физиков.

Уже запатентованный лазерный сенсор делает возможным контроль в режиме реального времени величины зазора между вращающимися лопастями и корпусом турбинной машины. По заданию компании Bosch GmbH он уже используется в разработках конструкции электромотора. В настоящее время коллектив профессора Чарске ищет партнеров из области промышленности для проведения всех необходимых испытаний - сенсор должен стать еще меньше и точнее - результатом которых должно стать массовое производство прибора.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.innovations-report.de
23.12.05*

УЛУЧШЕНИЕ ВЫСОКОСКОРОСТНОЙ РЕЗКИ СЛОЖНЫХ ДЕТАЛЕЙ

Исследовательский коллектив Кафедры механической инженерии Университета Страны Басков разработал новую модель устройства для оптимизации высокоскоростной 3- и 5-осевой резки промышленных деталей.

Одной из задач стоявших перед конструкторами было создание метода первичной оценки ошибок при резке, которые вызывают брак при производстве различных деталей промышленного оборудования, например, зубьев турбин и компрессоров.

Созданный модуль позволяет выбирать необходимые траектории резки при помощи 3- или 5-осевых

машин, минимизируя силы, вызывающие ошибки. Ценность данного исследования была подтверждена применением модуля на ряде промышленных предприятий.

В настоящее время исследовательская группа продолжает исследования в рамках проекта MARGUNE, поддерживаемого Центром Общих Исследований и испанской национальной технологической сетью предприятий R2-TAF. Параллельно идет работа над созданием модулей, улучшающих резку деталей с повышенной пластичностью, необходимых для авиастроения.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.innovations-report.de
14.12.05*

РОЖДЕСТВЕНСКОЕ БИЕННАЛЕ ИНТЕРАКТИВНЫХ МУЛЬТИМЕДИЙНЫХ ИНСТАЛЛЯЦИЙ

23 декабря 2005 г. в Российском государственном гуманитарном университете (РГГУ) состоялся финал Конкурса интерактивных мультимедийных инсталляций «Рождественское биеннале».

Конкурс организован Институтом новых образовательных технологий РГГУ, Учебно-методическим управлением РГГУ, компаниями Polymedia, SMART Technologies Inc. и Mitsubishi Electric при информационной поддержке – PR-агентства «Премо», журнала «То be. Деловая презентация».

В конкурсе приняли участие студенты нескольких столичных вузов, которые соревновались в создании мультимедийных интерактивных инсталляций, выполненных в специализированных презентационных программных пакетах: SMART Notebook, MS PowerPoint. Было подано 97 заявок на участие в конкурсе, в финал прошли 10 участников.

Их работы оценивались по следующим критериям: соответствие изобразительных приемов теме презентации; дизайнерские решения; степень мультимедийности; степень интерактивности; глубина и содержательность контента; искусство публичного выступления; оперативность работы с интерактивными устройствами; образовательная задача.

Работы демонстрировались на новейшей модели интерактивных досок – SMART Board 660 канадской компании SMART Technologies Inc. с помощью проектора Mitsubishi XL8U.

Итоги конкурса подвел председатель жюри С. А. Сафронов – приз за лучшую интерактивную мультимедийную презентацию получили студентки V курса Института лингвистики РГГУ Наталья Ерохина и Полина Илугдина («Фрактальная реальность»). Приз зрительских симпатий вручил проректор по новым технологиям образования и информатизации С. В. Кувшинов студентке V курса Факультета истории искусства РГГУ Полине Шороховой («Страсти по фламенко»). Остальные финалисты получили дипломы и памятные призы в разных номинациях от компаний Polymedia, SMART Technologies Inc., Mitsubishi Electric, «Mercator Group», «КСАН» и «Controlling Chaos Technologies». Главный редактор журнала «То be. Деловая презентация» Алексей Поярков наградил всех участников конкурса полугодовой подпиской на свой журнал.

Сотрудничество партнеров-организаторов в подготовке и проведении конкурса продолжается уже

несколько лет и с каждым годом привлекает все больше партнеров и участников.

Организаторы мероприятия считают эту работу чрезвычайно полезной, как с точки зрения внедрения новых современных технологий в образовательные учреждения России, так и с точки зрения совершенствования разрабатываемых для них аппаратных решений и комплексов.

Информированность преподавателей и студентов о новых технологиях и оборудовании, уже сегодня предоставляющем уникальные возможности для творчества в процессе обучения, играет чрезвычайно важную роль для развития образовательных решений.

Состав жюри Конкурса:

М. М. Князева - заместитель начальника управления программ развития в сфере образования Федерального агентства по образованию;

С. А. Сафронов - исполнительный директор Фонда поддержки российского учительства;

Н. И. Басовская - проректор по учебной работе РГГУ;

Л. Н. Простоволосова - проректор по научной работе РГГУ;

С. В. Кувшинов - проректор по новым технологиям образования и информатизации;

И. В. Баканова - директор Музейного центра и декан факультета истории искусства РГГУ;

Н. Г. Багдасарян - заведующая кафедрой социологии и культурологии МГТУ им. Н.Э. Баумана, доктор философских наук, профессор;

С.В. Гвоздев - исполнительный вице-президент Клуба авиастроителей;

Е. В. Новикова - генеральный директор компании Polymedia;

А. Скворцов, - генеральный директор компании Mercator Group;

К. Моисеев, - исполнительный директор компании Controlling Chaos Technologies;

Н. Максименко - координатор по маркетингу компании Mitsubishi Electric;

Н. Титовец - руководитель отдела проектов Интернет-лаборатории "КСАН";

А. Поярков - главный редактор журнала "То be. Деловая презентация".

*Источник: РГГУ
23.12.05*



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

Официальный web-сайт Лицея № 1550: WWW.LICEUM1550.RU

Цели форума:

- создание единой профессиональной среды бухгалтеров авиастроения;

- получение информации «из первых рук» о новых нормативных актах в области бухгалтерского и налогового учета;

- организация конструктивного обмена информацией между разработчиками законодательных актов в области бухгалтерского и налогового учета и специалистами предприятий авиастроения, применяющими реальный инструктивный материал в практике своей ежедневной работы;

- совершенствование законодательных актов и инструктивных материалов в области бухгалтерского и налогового учета.

Основные темы:

- Порядок исчисления и уплаты авиастроительными предприятиями налога на добавленную стоимость с 1 января 2006 года. Новое в порядке применения налоговой ставки 0 процентов.

- Практика применения авиастроительными предприятиями главы 25 Налогового кодекса с учетом последних изменений и дополнений.

- Вопросы налогообложения авиастроительных предприятий налогом на имущество.

- МСФО – проблемы и перспективы применения. Формирование показателей бухгалтерской отчетности авиастроительными предприятиями. Признание и распределение нераспределенной прибыли.

- Вопросы бухгалтерского учета нематериальных активов авиастроительных предприятий в соответствии с требованиями ПБУ 14/2000 и ПБУ 17/02 и их соответствие правилам, установленным МСФО 38 «Нематериальные активы». Учет и амортизация нематериальных активов в свете требований главы 25 Налогового кодекса.

Участие в форуме платное: 24000 рублей (включая НДС) на одного участника. Зарегистрироваться можно до 7 февраля 2006 года. Для этого заполните Регистрационную форму и отправить ее факсом в Клуб авиастроителей: (095) 685-1930 или 685-2630. По этим же телефонам Вы можете получить ответы на интересующие Вас организационные вопросы.

Клуб авиастроителей

ПЕРВЫЙ ВСЕРОССИЙСКИЙ ФОРУМ БУХГАЛТЕРОВ ПРЕДПРИЯТИЙ АВИАСТРОЕНИЯ

16-17 февраля 2006 года в Москве, в отеле «Золотое кольцо» состоится Первый Всероссийский форум бухгалтеров авиастроительных предприятий. Приглашаем Вас принять участие в форуме. Для участия в форуме заполните Регистрационную форму и вышлите ее факсом в Клуб авиастроителей в срок до 7 февраля 2006 г.

РЕГИСТРАЦИОННАЯ ФОРМА

Фамилия	
Имя	
Отчество	
Название предприятия	
Вид деятельности	
Почтовый адрес (включая индекс)	
контактный телефон (включая код города)	
адрес электронной почты	
Другие сведения (на Ваше усмотрение)	
Нужно ли бронировать номер в отеле?	

ВНИМАНИЕ! Регистрационная форма заполняется отдельно на КАЖДОГО участника форума.

Заполненную Регистрационную форму направьте в Клуб
Авиастроителей по факсу:

(095) 685-19-30; 685-26-30



ТРЕТЬЯ ЕЖЕГОДНАЯ ОЛИМПИАДА ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ

для русскоговорящих юношей и девушек в возрасте от 12 до 18 лет

ОРГАНИЗАТОРЫ

Клуб авиастроителей
Некоммерческая организация «Авиакосмофонд»
Департамент образования города Москвы
Департамент 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

СПОНСОРЫ ОЛИМПИАДЫ

ММП «Салют»
ФГУП «ГосНИИАС»
СФ «АСТО – Гарантия» (ЗАО)
КБ «Нацпромбанк» (ЗАО)
ОАО НПП «ЭГА»

КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Для почтовых отправок:
127015 Москва, ул. Бутырская, дом 46, стр. 1, Клуб авиастроителей. На конверте должна быть пометка: "Олимпиада".

Электронная почта: olymp@as-club.ru. Поле "тема" должно содержать пометку: "Олимпиада".

Телефонные консультации: (095) 945-86-00.

ИНТЕРЕНТ:

WWW.OLIMP.AVIACOSMOFOND.RU



ВНИМАНИЕ!
ЧТОБЫ СТАТЬ СПОНСОРОМ ОЛИМПИАДЫ, ОБРАЩАЙТЕСЬ В КЛУБ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ!

Телефон/факс: (095) 685-19-30; 685-26-30

ДВИГАТЕЛИ 2006 IX МЕЖДУНАРОДНЫЙ САЛОН

11-15 апреля 2006, Москва, ВВЦ

в рамках IX Международного салона
«Двигатели 2006» проводится

**НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ КОНГРЕСС ПО
ДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЮ**

Программой научно-технического
Конгресса предусматривается
проведение симпозиумов
по следующим темам:

- двигатели и экология
- газотурбинное двигателестроение
- компрессоры
- камеры сгорания
- турбины
- поршневые и комбинированные двигатели
- прочность, надежность
- системы автоматического управления

- диагностика
- методы испытаний
- технологии производства
- оборудование
- новые материалы
- технологии ремонта
- гранульная металлургия
- промышленные установки

ОРГАНИЗАТОР:

Ассоциация «Союз авиационного
двигателестроения» (АССАД)

г. Москва, 105118, проспект
Буденного, 19

тел. (095) 369-80-48,
тел./факс (095) 366-45-88
e-mail: assad@assad.ru

WWW.ASSAD.RU

НОВЫЕ КНИГИ И УЧЕБНЫЕ ПОСОБИЯ

авторы – специалисты ФГУП "ММП" Салют" и ученые ведущих вузов Москвы

ФИЗИКО-ХИМИЧЕСКИЕ МЕТОДЫ ОБРАБОТКИ В ПРОИЗВОДСТВЕ ГАЗОТУРБИННЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ Учебное пособие

Ю.С. Елисеев, В.В. Крымов, А.А. Митрофанов и др.; под ред. Б.П. Саушкина. – М.: Дрофа, 2002. – 656 с.: ил., 16 с., цв. вкл.

В книге изложены основы теории и рассмотрены вопросы практического применения физико-химических методов обработки материалов, получивших значительное распространение в технологии авиадвигателестроения. Книга будет полезна студентам старших курсов и аспирантам машиностроительных специальностей высших учебных заведений.

ПРОИЗВОДСТВО ЗУБЧАТЫХ КОЛЕС ГАЗОТУРБИННЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ

Ю.С. Елисеев, В.В. Крымов, И.П. Нежурин и др.; Под ред. Ю.С. Елисеева. – М.: Высшая школа, 2001. – 493с., ил.

В книге изложена технология изготовления зубчатых колес ГТД. Рассмотрены конструктивные особенности, вопросы профилирования, технологичности, точности и контроля. Большое внимание уделено зубошлифованию, как наиболее сложной операции. Особенно подробно представлены вопросы профилирования и изготовления конических колес, входящих в наиболее сложные узлы двигателей. Значительная часть посвящена химико-термической обработке. Книга будет полезна инженерным и научным работникам.

CALS В АВИАСТРОЕНИИ Continuous Acquisition and Life cycle Support – непрерывная информационная поддержка жизненного цикла продукции

Научный. ред. А.Г. Братухин. – М.: Изд-во МАИ, 2002. – 676с.: ил.

В книге обобщены последние результаты работ в области научного и практического компьютерного обеспечения процессов жизненного цикла сложных машинотехнических систем, и интегрированного информационно-технического взаимодействия на принципах виртуального предприятия, реализованные во всемирно известных комплексах наукоёмкого машиностроения: российских и украинских корпорациях, предприятиях, высших учебных заведениях. Пособие предназначено для студентов, магистров, аспирантов технических университетов и институтов.

ТЕПЛООБМЕННЫЕ АППАРАТЫ И СИСТЕМЫ ОХЛАЖДЕНИЯ ГАЗОТУРБИННЫХ И КОМБИНИРОВАННЫХ УСТАНОВОК Учебник для вузов

В.Л. Иванов, А.И. Леонтьев, Э.А. Манушин, М.И. Осипов; под ред. А.И. Леонтьева. – М.: Изд-во МГТУ им. Н.Э. Баумана, 2003. – 592с.

Изложены основы расчета и проектирования теплообменных аппаратов и систем охлаждения газовых турбин, как элементов газотурбинного комплекса, все агрегаты которого влияют друг на друга, и их параметры взаимосвязаны. Для студентов высших учебных заведений энергомашиностроительных специальностей.

МАТЕРИАЛОВЕДЕНИЕ. ТЕХНОЛОГИЯ КОНСТРУКЦИОННЫХ МАТЕРИАЛОВ Учебник для вузов

Абраимов Н.В., Елисеев Ю.С., Крымов В.В. – М.: МГТУ им. Н.Э. Баумана, 2005. – 600с.

В учебнике изложены вопросы теории металлов и сплавов, методы испытаний и исследований конструкционных материалов, рассмотрены основные типы диаграмм состояния сплавов, механические свойства материалов при статическом, динамическом и переменном нагружении, основы теории газовой и электрохимической коррозии, методы защиты конструкционных материалов. Учебник предназначен для студентов, магистров, аспирантов технических высших учебных заведений, а также для специалистов НИИ, КБ, предприятий авиационно-космического комплекса.

ИСПЫТАНИЕ, ОБЕСПЕЧЕНИЕ НАДЕЖНОСТИ И РЕМОНТ АВИАЦИОННЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ И ЭНЕРГЕТИЧЕСКИХ УСТАНОВОК

Колл. авторов: Ю.С. Елисеев, В.В. Крымов, К.А. Малиновский, В.Г. Попов, Н.Л. Ярославцев. – М.: МАИ, 2005. – 537с.

Изложены вопросы надежности, эксплуатационной технологичности и увеличения ресурса, авиационных газотурбинных двигателей (ГТД), описаны современные методы контроля и технической диагностики ГТД. Книга предназначена для студентов вузов и средних учебных заведений авиационных специальностей, а так же может быть полезна для инженерно-технических работников, занимающихся эксплуатацией и ремонтом газотурбинных двигателей.

По вопросам приобретения книг обращайтесь: 105118, Москва, пр-т Буденного, дом 16. ФГУП ММП "Салют". Институт целевой подготовки специалистов по двигателестроению. Научно-техническая библиотека. Тел. (095) 369-85-98, факс: 369-80-45