

БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

№ 12 (24), декабрь 2006 г.



БЮЛЛЕТЕНЬ
КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

СОДЕРЖАНИЕ

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

Рег.№ 21719
от 16.08.05

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

Главный редактор:
Клейн Александр
Владимирович

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

КЛУБ
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Исполнительный
Вице-президент Клуба:
Гвоздев Сергей
Валентинович

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

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

ОБЗОР НОВОСТЕЙ	3
Новости отечественного авиастроения	3
Новости мирового авиастроения	27
ОБЗОР ПРЕССЫ	37
ИНТЕРВЬЮ	82
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 Интернет на сайте Клуба: www.as-club.ru/bull

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА НА БЮЛЛЕТЕНЬ

Заполните **ЗАЯВКУ**, чтобы оформить подписку на Бюллетень Клуба авиастроителей.

подробности
на **95**
стр.



15 ДЕКАБРЯ 2006 Г.:
КЛУБУ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ ИСПОЛНИЛОСЬ 3 ГОДА!

стр. **98**

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Первый совет директоров Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) утвердил состав руководства компании	3	Портфель твердых заказов на "Суперджет-100" увеличился до 61 самолета	12
Производство современных самолетов по полному технологическому циклу является главной задачей ОАК	3	Статические испытания самолета "Суперджет-100" запланированы на апрель 2007 года	12
К 2015 году российские авиастроители рассчитывают завоевать до 10% мирового рынка авиатехники	4	Боевой самолет пятого поколения будет готов к 2008 году	12
Корпорация готовится принять КАПО	4	Ан-38 только по заказу	13
"Делойт и Туш" в качестве оценщика рыночной стоимости акций ОАО "ОАК"	4	Первый опытный самолет Ил-114-300 планируется построить в середине 2007 года	13
ОАК утвердила программу ВАСО	5	Россия и Индия практически завершили согласование контракта на модернизацию 66 истребителей	13
ОАК: позицию определяет правительство	5	Военно-воздушным силам России передан первый ударный самолет Су-34	14
Готовится приказ по созданию научно-координационного совета	5	ММПП "Салют" готово к поставкам двигателей для новейших фронтовых бомбардировщиков Су-34	14
Российская "оборонка" оказывает существенное влияние на динамику основных экономических процессов в стране	6	Новый фронтовой бомбардировщик Су-34 в перспективе заменит состоящий на вооружении ВВС самолет Су-24М	15
В 2006 году объем поставок военной техники из России за рубеж составит 6 млрд дол	6	НПО "Сатурн" завершил этап предварительного проектирования двигателя пятого поколения	15
Госпакет акций ЧАПа продадут в феврале 2007 года	6	На НПО «Сатурн» успешно завершены испытания второго двигателя SaM146	16
"Рособоронэкспорт" и Лига содействия оборонным предприятиям формируют новый национальный проект по ОПК	7	Презентация пермских двигателей в Иране	16
"Рособоронэкспорт" работает над вопросами модернизации истребителей МиГ-29 и вертолетов "Ми" стран - Членов НАТО	8	Газоперекачивающий агрегат ГПА-4РМ разработки и производства НПО «Сатурн» стал дипломантом Программы «Российское качество»	17
Оборонпром" не ведет переговоров о покупке УЗГА, - заявляют в ОПК	8	"Авиакор" надеется доработать самолеты Ту-154 под новые требования ИКАО	17
Акционеры ИФК одобрили дополнительную эмиссию акций	8	Самарский "Авиакор" планирует в 2008 году начать поставки самолетов Ан-140 новому зарубежному заказчику	18
Трап не убран — зарубежные партнеры еще могут поучаствовать в МС-21	9	Для союзника нет мощностей	18
EADS обсуждает с Россией участие в производстве A350 XWB	9	"Аэрофлот" выбрал Airbus	19
НРБ открыл кредитную линию "Ильюшин финанс" на 650 млн руб. на достройку Ил-96-300 для ГТК "Россия"	9	МЭРТ предлагает снизить пошлину для дальнемагистральных самолетов	19
"Пермские моторы" высекают "Искру"	10	ОСАО "Россия" застраховало два испытательных полета самолетов Ил-96-300	19
Жуков пообещал поддержку правительства в создании самолетов Ту-334	10	Вертолетчикам делить стало нечего	20
МДМ-Банк разместил облигации УМПО на 4 000 млн рублей	11	Вертолеты имени России	20
РФФИ опять продаст "Тюменских моторостроителей"	11	Сотрудничеством с корпорацией "ВСМПО-Ависма" заинтересовалась немецкая компания Bosh	20
Кредитный комитет ЕБРР одобрил выделение кредита в 100 млн евро на проект "Суперджет-100"	11		

и другие новости

ОБЗОР НОВОСТЕЙ

за декабрь 2006 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

ПЕРВЫЙ СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ ОБЪЕДИНЕННОЙ АВИАСТРОИТЕЛЬНОЙ КОРПОРАЦИИ (ОАК) УТВЕРДИЛ СОСТАВ РУКОВОДСТВА КОМПАНИИ

Первый совет директоров Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК), по сути, лишь утвердил состав руководства компании. Председательствовать в совете директоров будет вице-премьер Сергей Иванов, а президентом компании станет совладелец "Иркута" и гендиректор "МиГа" Алексей Федоров.

Ядро ОАК - дивизион военной авиации. "Иркут", "Сухой" и "МиГ" обеспечивают 80% из примерно \$3 млрд. выручки всех предприятий, входящих в ОАК. Громко именуемые дивизионами "транспортный" и "гражданский" объединяют полумертвые заводы и КБ. Однако об эффективности новой структуры сегодня никто и не заботится. Вопрос национального производства самолетов, скорее, политический. Иванов и Федоров призваны сохранить это производство.

Но лозунг "мы за ценой не постоим" в применении к авиапрому использовать было не обязательно.

Как и любая отрасль, авиастроение - это бизнес. И как любой бизнес, лучше он получается у частных компаний. Однако в случае с ОАК правительство до сих пор не определилось даже с долями совладельца включаемого в ОАК нижегородского завода "Сокол" Сергея Недорослева, владельца блокпакета "Ильюшин-финанс" Александра Лебедева и обладателя контрольного пакета ульяновского авиазавода "Авиастар" - египетского миллиардера Ибрагима Камала и его Sirocco Aerospace. "У нас государство сейчас с частным сектором не разговаривает, - заявил Александр Лебедев "Профилю". - А если ОАК будет управлять правительство Фрадкова, то всему хана!"

источник: журнал "Профиль"
18.12.06

ПРОИЗВОДСТВО СОВРЕМЕННЫХ САМОЛЕТОВ ПО ПОЛНОМУ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОМУ ЦИКЛУ ЯВЛЯЕТСЯ ГЛАВНОЙ ЗАДАЧЕЙ ОАК

Главной задачей ОАК является производство современных самолетов различного назначения по полному технологическому циклу - от разработки до серийного производства. Об этом в опубликованном 13 декабря интервью газете "Известия" заявил вице-премьер - министр обороны РФ Сергей Иванов. Накануне он был избран председателем совета директоров ОАК.

По мнению С.Иванова, "это привилегия всего нескольких стран или надгосударственных объединений". "Россия имеет такую способность и будет ее развивать. В частности, авиапром призван обеспечить ВС России современной техникой. Прежде всего, это создание истребителя пятого поколения, постановка на вооружение УБС Як-130 и программа ремоторизации Ил-16", - подчеркнул министр обороны.

Он считает, что авиастроение - одна из немногих высокотехнологичных отраслей экономики, в которой Россия, несмотря на трудности 1990-х годов, конкурентоспособна на мировом рынке. "Вывести сложнейшую систему из кризиса на путь устойчивого развития - задача государственного уровня", - сказал вице-премьер.

И эта проблема, как считает С.Иванов, уже решается. Он отметил, что выполняются, в частности, две важнейшие федеральные целевые программы: "Развитие оборонно-промышленного комплекса Рос-

сийской Федерации на 2007-2010 годы и на период до 2015 года" и "Национальная технологическая база". Они предусматривают прямые госинвестиции в развитие высокотехнологичных отраслей. "Их объем в 2007 году составит почти 100 млрд рублей и будет увеличиваться в последующие годы", - подчеркнул министр.

При всем этом, по мнению С.Иванова, следует учесть, что господдержка - это не только прямое инвестирование, но и предоставление гарантий для инвесторов и покупателей, а также оперативное совершенствование правовой базы научно-технологического развития.

Что касается внешних инвестиций, то С.Иванов подчеркнул, что "несмотря даже на то, что стратегия развития ОАК предусматривает увеличение доли частного, в том числе иностранного бизнеса в капитале корпорации, в собственности государства будет оставаться пакет акций, необходимый для защиты национальных интересов России". Министр обороны, в частности, отметил, что "сектор военной авиации в корпорации будет закрыт для иностранного капитала в интересах национальной безопасности страны".

источник: ИТАР-ТАСС
09.12.06

К 2015 ГОДУ РОССИЙСКИЕ АВИАСТРОИТЕЛИ РАССЧИТЫВАЮТ ЗАВОЕВАТЬ ДО 10% МИРОВОГО РЫНКА АВИАТЕХНИКИ

Вице-премьер - министр обороны РФ Сергей Иванов прогнозирует, что к 2015 году Объединенная авиастроительная корпорация сможет завоевать до 10% мирового авиационного рынка.

"На полную мощность ОАК планируем вывести к 2015 году. Рассчитываем к этому времени завоевать до 10 процентов мирового рынка авиатехники и составить достойную конкуренцию двум ведущим мировым игрокам в области авиастроения, американскому "Боингу" и европейскому "Эйрбасу", - заявил С.Иванов в интервью газете "Труд", опубликованном в пятницу.

По его словам, вошедшим в ОАК ведущим российским авиастроительным компаниям теперь не нужно будет конкурировать друг с другом на рынке сбыта, а каждый из них будет занимать собственную нишу, работая на общее дело.

С.Иванов сообщил, что в структуре ОАК будут три дивизиона. Первый займется созданием военных самолетов. Второй - самолетов транспортной авиации двойного назначения. А сфера третьего - чисто гражданская авиация, наиболее проблемное направление.

"Судите сами: в прошлом году в России было построено всего лишь 8 гражданских самолетов. Полагаю, объединив усилия, положение и тут будем менять. У меня есть все основания считать, что уже в обозримом будущем наш холдинг добьется серьезных результатов", - сказал С.Иванов.

Он отметил, что приоритет в области гражданской авиации будет отдан международному проекту российского регионального самолета RRJ. "Он призван стать "прорывным" для выхода на международный рынок. Что касается дальнемагистральных авиалайнеров, а это Ту-204, Ту-214 и Ил-96, то здесь будут реализовываться проекты по улучшению их технических характеристик и повышению эксплуатационных показателей", - сказал С.Иванов.

В области военной авиации, по словам С.Иванова, приоритетной задачей является создание истребителя пятого поколения.

*источник: ИНТЕРФАКС-АВН
22.12.06*

КОРПОРАЦИЯ ГОТОВИТСЯ ПРИНЯТЬ КАПО

Совет директоров ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) на первом заседании рассмотрел вопрос о дальнейшем формировании уставного капитала ОАК.

Корпорация планирует провести допэмиссию акций, которая будет оплачена 100% акций ОАО "РСК "МиГ" и ОАО "КАПО им. С.П. Горбунова" (после завершения их акционирования). В уставный капитал ОАО ОАК в рамках размещения дополнительных акций также будут внесены находящиеся в госсобственности акции ОАО "Ильюшин Финанс Ко.", ОАО "Финансовая лизинговая компания", ОАО "Таганрогская авиация" и ЗАО "Авиастар-СП". В рамках этой эмиссии акции ОАК могут быть оплачены принадлежащими частным акционерам пакетами акций предприятий, ранее вошедших в состав ОАО ОАК. Координацией вопросов формирования уставного капитала ОАК будет заниматься правительственная комиссия по обеспечению инте-

грации предприятий авиастроительного комплекса РФ. Совет директоров также сформировал и утвердил состав правления компании из 9 человек. Председатель правления - президент ОАК Алексей Федоров. Члены правления: президент НП ОАК Валерий Безверхний, президент ОАО "НПК "Иркут" Олег Демченко, генеральный директор ОАО "МАК "Ильюшин" Виктор Ливанов, генеральный директор ОАО "АХК "Сухой" Михаил Погосян, вице-президент НП ОАК Василий Прутковский, генеральный директор ОАО "Ильюшин Финанс Ко." Александр Рубцов, вице-президент, исполнительный директор НП ОАК Олег Скорик, президент-генеральный конструктор ОАО "Туполев" Игорь Шевчук.

*источник: газета "Коммерсантъ-Казань"
13.12.06*

"ДЕЛОЙТ И ТУШ" В КАЧЕСТВЕ ОЦЕНЩИКА РЫНОЧНОЙ СТОИМОСТИ АКЦИЙ ОАО "ОАК"

Правительственная комиссия по обеспечению интеграционных процессов в авиастроительном комплексе России под председательством Виктора Христенко утвердила компанию "Делойт и Туш" в качестве оценщика рыночной стоимости акций ОАО "ОАК"

На заседании было принято решение, что оценка рыночной стоимости акций ОАО "ОАК" и акций открытых акционерных обществ, образуемых в результате приватизации ФГУП "РСК "МиГ" и ФГУП "КАПО им. Горбунова", для целей проведения дополнительной эмиссии акций ОАО "ОАК" должна осуществляться исходя из данных по состоянию на 1

октября 2006 года. Как ожидается, ФГУП "РСК "МиГ" и ФГУП "КАПО им. Горбунова" оценка будет завершена и согласована с Росимуществом России до 15 марта 2007 года. По итогам оценки Правительственной комиссией будет принято решение об условиях размещения дополнительной эмиссии.

Члены комиссии также обсудили ход выполнения Плана мероприятий по созданию ОАО "ОАК" и меры по завершению формирования уставного капитала Корпорации.

*источник: Российская газета
20.12.06*

ОАК УТВЕРДИЛА ПРОГРАММУ ВАСО

Руководство Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) утвердило ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО) программу производства 262 самолетов разных типов и 462 самолетокомплектов для Sukhoi Super Jet до 2015 года. Как сообщили на авиазаводе, программа предусматривает выпуск 27 самолетов Ил-96 (по три самолета в год в течение 2007-2015 годов) и 170 самолетов Ан-148 (в 2007-м - два самолета, в 2008-м - восемь, в 2009-м - 16, с 2010-го - по 24 самолета в год). Предусматривается выпуск 65 военно-транспортных самолетов Ил-112 (в 2010-м - два самолета, в 2011-м - четыре, в 2012-м - восемь, в 2013-м - 11, а в 2014-2015 годах - по 20 самолетов в год). Заказчиком Ил-96 и Ан-148 является лизинговая компания "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК), которая занимается реализацией самолетов в России и за рубежом. Гендиректор ВАСО Михаил Шушпанов сообщил, что в 2007 году объем производства

общества должен увеличиться в два раза - до 7-8 млрд. рублей, а к 2015 году - в четыре раза по сравнению с уровнем 2006 года. В связи с увеличением объемов производства ВАСО намерено до 2015 года принять на работу дополнительно 7,2 тыс. специалистов.

Воронежский авиазавод специализируется на выпуске дальнемагистральных широкофюзеляжных самолетов типа Ил-96 (Ил-96-300, Ил-96-400 и грузовых Ил-96-400Т). В настоящее время ВАСО строит по заказу компании ИФК десять лайнеров Ил-96, производит комплектующие для региональных самолетов Ан-148 и Sukhoi Super Jet. Предприятие ведет работы по военно-транспортным самолетам Ил-76 и Ил-112В.

*источник: газета "Коммерсантъ-Воронеж"
20.12.06*

ОАК: ПОЗИЦИЮ ОПРЕДЕЛЯЕТ ПРАВИТЕЛЬСТВО

Правительство РФ внесло ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) в перечень АО, в отношении которых определение позиции акционера - Российской Федерации - осуществляется премьер-министром или по его поручению вице-премьером РФ. Соответствующее распоряжение премьер-министр РФ Михаил Фрадков подписал 22 декабря.

Позиция правительства как акционера выражается в ходе согласования директив госпредставителям в советах директоров, внесения вопросов в повестку дня, выдвижения кандидатов для избрания в органы управления, предъявления требования о проведении внеочередного собрания акционеров, голосования по вопросам повестки дня собрания акционеров, передает Интерфакс.

ОАК была зарегистрирована в конце ноября. На

первом этапе в уставный капитал ОАК внесены следующие активы: АХК "Сухой" - 100% акций; внешне-экономическое объединение "Авиаэкспорт" - 15% акций; ОАО "Ильюшин Финанс Ко" - 38%; ОАО "Комсомольское-на-Амуре авиационное объединение им. Ю.А.Гагарина" - 25,5%; межгосударственная авиастроительная компания "Ильюшин" - 86%; Нижегородский авиастроительный завод "Сокол" - 38%; Новосибирское авиационное производственное объединение им.Чкалова - 25,5%; ОАО "Туполев" - 90,8%, ОАО "Финансовая лизинговая компания" - 58%, а также 50,09% ОАО "НПК "Иркут".

*источник: журнал "РЖД-партнер"
24.12.06*

ГОТОВИТСЯ ПРИКАЗ ПО СОЗДАНИЮ НАУЧНО-КООРДИНАЦИОННОГО СОВЕТА

В Министерстве промышленности и энергетики (Минпромэнерго) готовится приказ по созданию научно-координационного совета (НКС) по техническому сопровождению Федеральной целевой программы "Развитие гражданской авиационной техники в России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года" (ФЦП-2015), сообщил секретарь экспертного совета по техническому сопровождению ФЦП-2015 Виктор Овчинников.

По его словам, согласно приказу министра промышленности и энергетики Виктора Христенко, действующий экспертный совет по техническому сопровождению ФЦП-2015 планируется преобразовать в НКС по техническому сопровождению ФЦП-2015.

"Создаваемый НКС воспримет функции, содержание и направление деятельности пока действующего экспертного совета", - сказал В. Овчинников.

Он уточнил, что, скорее всего, приказ по Минпромэнерго о создании НКС появится до наступления 2007 года.

"На состоявшемся недавно заседании совета

рекомендовано экспертному совету продолжить свою работу, но уже в новом формате научно-координационного совета с регулярным проведением, как это прописано в действующей редакции, которая сейчас утверждена", - уточнил собеседник.

По его словам, заседания НКС должны проводиться регулярно с рассмотрением всех вопросов координации и определением приоритетов всех отраслевых научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в рамках ФЦП-2015.

Собеседник напомнил, что экспертный совет был создан еще при Росавиакосмосе, но его никто не распускал, но в тоже время не создан и новый орган, что, в частности, и обусловило необходимость создания и правового закрепления НКС.

*источник: АвиаПорт.Ru
18.12.06*

РОССИЙСКАЯ "ОБОРОНКА" ОКАЗЫВАЕТ СУЩЕСТВЕННОЕ ВЛИЯНИЕ НА ДИНАМИКУ ОСНОВНЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПРОЦЕССОВ В СТРАНЕ

Российская "оборонка" оказывает существенное влияние на динамику основных экономических процессов в стране, заявил вице-премьер - министр обороны России Сергей Иванов на V съезде Торгово-промышленной палаты России.

"Оборонно-промышленный комплекс обеспечивает на сегодняшний день производство 70% средств связи, 60% сложной медицинской техники, 30% высокотехнологичного оборудования для топливно-энергетического комплекса" - сказал министр обороны. По его словам, всего на долю оборонных предприятий приходится более 70% научной продукции и более 50% численности всех научных сотрудников в стране. "Такие отрасли российской промышленности, как авиационное машиностроение, гражданский космос, судостроение, оптическое приборостроение, производство изделий электронной техники, практи-

чески полностью представлены оборонными предприятиями", - сказал Иванов. При этом он подчеркнул, что "в оборонных отраслях новые разработки наиболее востребованы и довольно быстрокупаются". Глава Минобороны отметил, что государство должно защищать продукцию, полученную в результате научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ как внутри страны, так и за рубежом. Он, в частности, привел пример, когда за рубежом производятся без лицензии автоматы Калашникова, причем худшего качества, чем в России, что нарушает права российских производителей и подрывает репутацию российского оружия.

*источник: газета Финансовые Известия
13.12.06*

В 2006 ГОДУ ОБЪЕМ ПОСТАВОК ВОЕННОЙ ТЕХНИКИ ИЗ РОССИИ ЗА РУБЕЖ СОСТАВИТ 6 МЛРД ДОЛ

Объем поставок российской военной техники за рубеж в 2006 году составит 6 млрд дол, заявил президент России Владимир Путин. Он выступил на заседании комиссии по ВТС, посвященном вопросам производственной кооперации в этой сфере со странами СНГ.

"Что касается российской военной техники, на нее в мире высокий спрос, - сказал он. - В этом году мы выйдем на уровень 6 млрд дол".

Президент РФ предложил уделить особое внимание программам создания современных вооружений. "Именно ВТС способно помочь России и странам СНГ выйти на новые рубежи в создании современной военной техники нового поколения, поэтому разработке перспективных и современных программ должно быть уделено первоочередное внимание", - заявил глава государства.

Президент призвал провести инвентаризацию всей системы кооперационной связи между предприятиями ОПК России и других стран СНГ. "В первую очередь, нужно учитывать собственные потребности, обозначенные в программе вооружений российской армии до 2015 года, и прогнозы экспортных поставок", - подчеркнул он.

Путин также предложил участникам совещания высказаться о том, что целесообразно сделать в договорно-правовой сфере для углубления военно-технической кооперации стран СНГ. "Речь, конечно, идет о тех странах, которые заинтересованы в развитии сотрудничества", - сказал глава государства.

Он напомнил, что сегодня системообразующим документом в сфере ВТС для стран СНГ остается соглашение, подписанное в 1993 г. в Ашхабаде.

"Предложенные в его рамках экономические решения не только создали условия для работы предприятий ОПК в условиях обвального сокращения закупок, но и в немалой степени помогли сохранить оборонный потенциал", - констатировал президент.

Путин отметил, что сегодня ВТС со странами СНГ имеет важное значение. "Кооперация формировалась в течение многих десятилетий, и в единую технологическую цепочку прочно увязаны заводы, исследовательские институты, конструкторские центры в разных странах СНГ", - сказал глава государства. По его словам, в ОПК России используются тысячи наименований продукции, производимой в СНГ, партнерами российских предприятий являются 800 компаний из стран Содружества.

"Такое взаимодействие повышает эффективность оборонного комплекса СНГ, сохраняет единую технологическую базу, позволяет использовать общие нормы и стандарты", - заявил президент. "Кроме того, военно-техническая кооперация является значимым звеном в обеспечении коллективной безопасности", - добавил он.

"Устойчивая производственная загрузка предприятий ОПК - это гарантия работы для десятков тысяч рабочих и инженеров самой высокой квалификации, поддержка научно-технического уровня и сохранение подчас целых научных школ, - отметил Путин. - Современный ОПК - это конкурентоспособный и доходный сектор национальных экономик".

*источник: ИТАР-ТАСС
07.12.06*

ГОСПАКЕТ АКЦИЙ ЧАПА ПРОДАДУТ В ФЕВРАЛЕ 2007 ГОДА

Филиал Российского фонда федерального имущества (РФФИ) в Челябинской области выставил на продажу 58,239 тыс. обыкновенных акций, или 15% уставного капитала ОАО "Челябинское авиапредприятие", говорится в сообщении РФФИ. На открытый аукцион, который назначен на 20 февраля 2007 года, госпакет выставлен по начальной цене в 93,7

млн. рублей. Шаг аукциона определен в размере 4 млн. рублей, задаток на участие в аукционе - 18,74 млн. рублей. Заявки на участие в аукционе принимаются с 25 декабря 2006 года по 15 февраля 2007 года.

*источник: газета "Коммерсантъ"
22.12.06*

"РОСОБОРОНЭКСПОРТ" И ЛИГА СОДЕЙСТВИЯ ОБОРОННЫМ ПРЕДПРИЯТИЯМ ФОРМИРУЮТ НОВЫЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ ПО ОПК

Совместная конференция "Рособоронэкспорта" и Лиги содействия оборонным предприятиям по вопросу: "Технологическое развитие предприятий ОПК как основной фактор обеспечения разработки и производства ВиВТ, конкурентоспособных на мировом рынке", прошла 30 ноября.

В мероприятии приняли участие представители руководства "Рособоронэкспорта" и Лиги содействия оборонным предприятиям, генеральные директора около сотни предприятий российского ОПК.

Перед участниками конференции выступил гендиректор "Рособоронэкспорта" Сергей Чемезов, затем конференция заслушала доклад руководителя группы советников гендиректора "Рособоронэкспорта" Александра Бриндикова.

На конференции отмечалось, что основами политики РФ в области развития ОПК на период до 2010 года и дальнейшую перспективу предусматривается обеспечение его эффективного функционирования как высокотехнологичного многопрофильного сектора российской экономики.

Выступавшие высказались в поддержку проводимой "Рособоронэкспортом" политики участия в технологическом перевооружении ряда ведущих предприятий-производителей экспортной ПВН. Подчеркивалось, что это в значительной мере способствует решению проблем производства современных образцов ВиВТ и оснащения ими российских ВС.

Излагая комплекс мер по привлечению бюджетных средств на технологическое перевооружение предприятий ОПК, представители "Рособоронэкспорта" выделили следующие приоритеты:

- возмещение из федерального бюджета российским предприятиям ОПК части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях на технологическое перевооружение;

- предоставление государственных гарантий РФ по займам, осуществляемым в российских кредитных организациях на технологическое перевооружение предприятий ОПК;

- выделение дополнительных бюджетных средств в 2007-2009 годах на целевое финансирование технологического перевооружения предприятий ОПК, внесенных в реестр стратегических, в том числе в рамках ФЦП "Развитие ОПК на период до 2015 г."

Было обращено также внимание на необходимость выработки системы мер по улучшению финансово-экономического положения предприятий, повышению уровня их капитализации и инвестиционной привлекательности, стимулированию инвестиционной активности. По итогам обсуждения было признано целесообразным:

- упростить процедуру и сократить сроки возмещения НДС для экспортеров ПВН;

- освободить предприятия от начисления НДС на авансовые платежи по контрактам гособоронзаказа;

- обеспечить рентабельность работ по гособоронзаказу не ниже уровня, позволяющего вести технологическое перевооружение;

- освободить от таможенных пошлин и НДС закупаемое импортное технологическое оборудование и запасные части, не производящиеся в РФ и использу-

емые для сохранения и развития критических технологий;

- ввести льготы по налогу на имущество вводимого научными организациями нового оборудования, а также по налогу на прибыль при направлении освобождаемых от налога средств на технологическое перевооружение;

- направлять отчисления за аренду федерального имущества на технологическое перевооружение;

- ввести льготный выкуп земли для предприятий, отнесенных к категории стратегических.

В завершении конференции было принято решение о вступлении Лиги содействия оборонным предприятиям в качестве ассоциативного члена в Российский Союз машиностроителей.

Кроме того, было отмечено, что объединение усилий этих организаций, выражающих интересы ОПК, позволит повысить эффективность решения поставленных президентом РФ задач по инновационному развитию экономики России, сформировать и реализовать целевой национальный проект по технологическому перевооружению российского машиностроения.

Участники конференции наметили ряд первоочередных мероприятий Лиги содействия оборонным предприятиям, в том числе:

- совместно с Российским Союзом машиностроителей направить в правительство РФ предложения о разработке целевого национального проекта по технологическому развитию машиностроительного комплекса, инновационному развитию сырьевых отраслей и ТЭК на основе научно-промышленного потенциала ОПК в интересах обеспечения национальной безопасности России;

- совместно с Российским Союзом машиностроителей разработать и направить в Федеральное собрание Российской Федерации законодательные инициативы для нормативно-правового обеспечения процесса технологического перевооружения машиностроительного комплекса в рамках целевого национального проекта.

По завершении конференции Александр Бриндиков был избран президентом Лиги содействия оборонным предприятиям. В состав президиума Лиги были также введены С.Чемезов, В.Артяков, А.Соколов. Председателем Лиги был избран А.Долголаптев.

источник: АРМС-ТАСС
01.12.06

МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ "АВИАЦИОННЫЙ КОМПЛЕКС РОССИИ: СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ"

Москва, 30-31 января 2007 г.
оргкомитет:
тел.: (495) 101-07-57
e-mail: borzenkova@a-sep.ru

"РОСОБОРОНЭКСПОРТ" РАБОТАЕТ НАД ВОПРОСАМИ МОДЕРНИЗАЦИИ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ МИГ-29 И ВЕРТОЛЕТОВ "МИ" СТРАН - ЧЛЕНОВ НАТО

"Рособоронэкспорт" работает над вопросами модернизации истребителей МиГ-29 и вертолетов "Ми" стран НАТО.

Об этом на пресс-конференции по итогам круглого стола "Модернизация систем вооружения российского (советского) производства, находящихся на вооружении стран - членов НАТО" сообщил заместитель генерального директора компании "Рособоронэкспорт" Виктор Комардин.

"Мы работаем по тематике модернизации истребителей МиГ-29, военно-транспортных вертолетов Ми-17 и боевых вертолетов Ми-24, - уточнил Комардин. - Кроме того, мы в кооперации с западноевропейскими фирмами работаем по выполнению кон-

трактов по модернизации ВивТ в третьих странах - Индии и Малайзии".

Помимо этого, российские и западноевропейские компании сотрудничают в создании новых систем вооружений. Сотрудничество осуществляется с компаниями Франции, Бельгии, Великобритании, Германии и Испании. С рядом этих стран, как подчеркнул замгендиректора "Рособоронэкспорта", подписаны контракты, находящиеся в стадии выполнения.

*источник:
газета "Военно-промышленный курьер"
06.12.06*

ОБОРОНПРОМ" НЕ ВЕДЕТ ПЕРЕГОВОРОВ О ПОКУПКЕ УЗГА, - ЗАЯВЛЯЮТ В ОПК

Структуры, которые ведут переговоры о покупке крупного пакета акций "Уральского завода гражданской авиации" (УЗГА), являются дружественными ОАО "ОПК Оборонпром".

Однако сам "Оборонпром" не ведет переговоров с УЗГА. Об этом сообщил пресс-секретарь ОАО "ОПК Оборонпром" Илья Якушев. При этом он отметил, что в структуре "Оборонпрома" есть ряд активов, например "Новосибирский авиаремонтный завод", которые не являются собственностью "Оборонпрома", а были переданы ему в управление теми структурами, которые ими владеют.

Также в структуре "Оборонпрома" есть и заводы, пакетами акций которых он владеет напрямую, например "Казанский вертолетный завод". "Соответственно, те компании, которые ведут переговоры [с УЗГА], будут покупать акции на себя, но при желании, конечно, могут передать их в управление "Оборонпрому", - не исключил Илья Якушев.

Ранее "Уральский завод гражданской авиации" заявлял, что в настоящее время руководство УЗГА рассматривает предложение "Оборонпрома" (дочернего предприятия ФГУП "Рособоронэкспорт") о приобретении крупного пакета акций УЗГА. А началу переговоров по странному совпадению предшествовала развернувшаяся рейдерская атака на уральский завод, о чем мы уже писали.

Отметим, что вертолетостроительный холдинг ОАО "ОПК Оборонпром" - это ведущий отечественный производитель вертолетов для гражданской

авиации и армии. Холдинг объединяет конструкторские бюро, серийные заводы и предприятия-смежники и выпускает всю гамму вертолетов марки "Ми" и "Камов". Формируемый вертолетостроительный холдинг получит название "Вертолеты России".

ОПК "Оборонпром" - многопрофильная промышленно-инвестиционная группа, акционерами которой являются Росимущество (51%), ФГУП "Рособоронэкспорт" (31,13%), Республика Татарстан (15,07%) и ОАО "Роствертол" (2,79%).

В соответствии с указом президента РФ от 29 ноября 2004 года и постановлением правительства РФ от 6 мая 2005 года корпорация является управляющей компанией вертолетостроительного холдинга, в состав которого входят ОАО "Московский вертолетный завод им. М.Л.Миля", ОАО "Камов", ОАО "Улан-Удэнский авиационный завод", ОАО "Казанский вертолетный завод", ОАО "Роствертол", ОАО "Московский машиностроительный завод "Вперед", ОАО "Ступинское машиностроительное производственное предприятие", ОАО "Камов-Холдинг".

Кроме того, ОАО "ОПК Оборонпром" контролирует ОАО "Оборонительные системы", ЗАО "Оборонпромлизинг", а также ряд других активов.

*источник: Накануне.Ру
06.12.06"*

АКЦИОНЕРЫ ИФК ОДОБРИЛИ ДОПОЛНИТЕЛЬНУЮ ЭМИССИЮ АКЦИЙ

5 декабря 2006 года прошло внеочередное общее собрание акционеров ОАО "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК).

Согласно протоколу Собрания, акционеры одобрили дополнительную эмиссию акций Общества и приняли решение об увеличении Уставного капитала ИФК путем размещения по закрытой подписке обыкновенных именных акций на сумму 6,47 млрд. рублей.

Круг лиц, среди которых производится размещение дополнительных акций, - все акционеры ОАО

"Ильюшин Финанс Ко.". На Собрании также были одобрены сделки с заинтересованностью по продаже акций дополнительного выпуска акционерам ИФК - Внешэкономбанку и Российской Федерации в лице Федерального агентства по управлению федеральным имуществом.

*источник:
компания "ОАО "Ильюшин Финанс Ко."
06.12.06*

ТРАП НЕ УБРАН — ЗАРУБЕЖНЫЕ ПАРТНЕРЫ ЕЩЕ МОГУТ ПОУЧАСТВОВАТЬ В МС-21

Проект гражданского магистрального самолета МС-21 может быть завершен в ближайшее время, об этом заявил журналистам глава правления ОАК Алексей Федоров. «Облик самолета может быть завершен в ближайшие четыре месяца», — сказала Федоров. При этом, он отметил, что окончательный вариант проекта пока не утвержден и к его разработке могут быть привлечены зарубежные партнеры, в части выработки предложений по технологиям. «Трап не убран, черта не подведена, работа продолжается», — сказал он.

Как подчеркнул Федоров, что МС-21 - самый важный наш проект. «На этот самолет ляжет основная нагрузка при осуществлении пассажирских и грузовых перевозок. МС-21 заменит Ту-154 и будет осуществлять до 80% пассажирских перевозок отечественными компаниями», — пояснил глава правления ОАК. Он также добавил, что разработкой самолета занимается ОКБ «Як» и ОКБ «Ильюшин». Федоров считает, что модель МС-21 в перспективе может продаваться не только на внутреннем, но и на внешних

рынках. В свою очередь, вице-премьер - министр обороны РФ Сергей Иванов подчеркнул, что при внедрении этого самолета необходимо в первую очередь ориентироваться на собственный внутренний рынок. «Он огромен, и мы должны удовлетворить потребности наших граждан, чтобы они могли летать на современных безопасных самолетах», — сказал Иванов.

Он обратил внимание на необходимость развития авиационной инфраструктуры. «Безопасность полетов — это не только новые самолеты, но и аэропорты, и подготовка пилотов. И сейчас правительство выделяет существенные средства на развитие инфраструктуры», — добавил вице-премьер.

«Мы можем создать прекрасный самолет, но, если он сможет сесть, зачем он нужен», — заметил Иванов.

*Источник: Росбалт,
12.12.06*

EADS ОБСУЖДАЕТ С РОССИЕЙ УЧАСТИЕ В ПРОИЗВОДСТВЕ A350 XWB

Стратегическая рабочая группа, созданная европейским концерном EADS и российской "Объединенной авиационной корпорацией" (ОАК), обсудила на первом заседании, прошедшем в Тулузе, участие российской стороны в проекте производства нового самолета компании Airbus A350 XWB.

"Мы считаем, что российская сторона может взять на себя больше ответственности в рамках A350 XWB," — сказал агентству Bloomberg исполнительный вице-президент Оливер Андриэ.

Предполагается, что объем участия российской стороны в проекте будет определен к марту. "На первом заседании стратегической рабочей группы EADS и ОАК пришли к соглашению по вопросу о необходимости рассмотрения возможностей развития сотрудничества по ряду стратегических направлений", — сообщил "Интерфаксу" представитель EADS.

По его словам, среди возможных областей сотрудничества - совместная реализация программы A350 XWB на условиях разделения рисков, а также разработка новой авиационной техники, определение статуса программы по созданию грузовой версии самолета A320, расширение инженерного центра компании Airbus в России и проведение оценки возможного сотрудничества в военной сфере, например при создании БПЛА (беспилотных летательных аппаратов).

Рабочие группы, которые планируется создать для детального рассмотрения этих тем, как ожидается, предоставят результаты своей деятельности весной 2007 года во время следующего заседания стратегической рабочей группы, подтвердил собеседник агентства. В начале декабря EADS, которому принадлежит Airbus, одобрил проект начала производства среднефюзеляжного пассажирского самолета A350 XWB, рассчитанного на дальние маршруты. Проект оценивается более чем в \$15 млрд. Планируется, что внешние поставщики возьмут на себя производство до 50% деталей фюзеляжа и крыльев по сравнению с 30% сейчас.

A350 рассчитан на перевозку до 350 пассажиров и является конкурентом модели 787 Dreamliner американской фирмы Boeing. По словам представителей EADS, новый самолет станет самым "эффективным и комфортабельным" пассажирским самолетом в мире.

Россия интересна для Airbus не только как партнер, но и как крупный рынок сбыта. Летом текущего года, воспользовавшись благоприятной конъюнктурой, российский ВТБ купил около 5% акций концерна, потратив примерно 1 млрд евро.

*Источник: ИНТЕРФАКС
11.12.06*

НРБ ОТКРЫЛ КРЕДИТНУЮ ЛИНИЮ "ИЛЮШИН ФИНАНС" НА 650 МЛН РУБ. НА ДОСТРОЙКУ ИЛ-96-300 ДЛЯ ГТК "РОССИЯ"

Национальный резервный банк открыл кредитную линию лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко." на 650 млн рублей сроком на 9 месяцев, сообщается в пресс-релизе банка. Средства будут направлены на финансирование программы по достройке

самолета Ил-96-300 для последующей его передачи в эксплуатацию ГТК "Россия".

*Источник: "Финмаркет"
19.12.06*

"ПЕРМСКИЕ МОТОРЫ" ВЫСЕКАЮТ "ИСКРУ"

Как стало известно "Ъ", совет директоров ОАО "Пермские моторы" (ПМ) готовится продать принадлежащие предприятию 24,87% акций ЗАО "Искра-Авигаз" компании, которая занимается продажами газоперекачивающих агрегатов "Газпрому".

По данным источников "Ъ", таким образом ПМ хотят погасить свой долг перед "Искрой-Авигаз". В результате этот пакет отойдет уже существующим акционерам "Искры-Авигаз", скорее всего, в пользу "Газпрома". Между тем, миноритарные акционеры ПМ утверждают, что продолжается вывод активов с ПМ.

"Пермские моторы" намерены продать свой пакет в ЗАО "Искра-Авигаз". ПМ владеют 24,87% акций поставщика газоперекачивающих агрегатов (ГПА). На одном из последних заседаний совет директоров ПМ решил провести оценку рыночной стоимости принадлежащих предприятию акций. По данным источников "Ъ" на ПМ, оценка уже состоялась.

Однако стоимость этого пакета на предприятии не раскрывают. Топ-менеджмент ПМ не комментирует, почему компания продает долю в "Искре-Авигаз". В протоколе заседания директоров причина объясняется так: "В целях обеспечения выполнения обязательств ОАО "Пермские моторы" по исполнительному производству".

ЗАО "Искра-Авигаз" было создано в середине 90-х ЗАО "Технологии моторов" (контролировались совместно "Газпромом" и бизнесменом Андреем Ховановым) и ОАО "Пермские моторы". По данным "Ъ", сейчас "Газпром" контролирует "Искру-Авигаз" через другую структуру. 24,87% акций "Искры-Авигаз" принадлежит ПМ. Предприятие поставляет "Газпрому" газоперекачивающие агрегаты (с двигателями "Пермского моторного завода", ПМЗ). В год "Газпром" заказывает на предприятиях "Пермских моторов" не менее 30 ГПА.

Как рассказал "Ъ" источник из числа топ-менеджеров холдинга, у ПМ есть "малопрятный" долг перед компанией "Искра-Авигаз". Именно для того, чтобы погасить этот долг, ПМ продают свой пакет в предприятии. По словам источника "Ъ", сумма долга и рыночная стоимость пакета сопоставимы - это несколько десятков миллионов рублей.

По информации собеседника "Ъ", пакет отойдет уже существующим акционерам "Искры-Авигаз", то есть кто-то из них попросту увеличит свою долю. По данным источника, перераспределение акций произойдет, скорее всего, в пользу "Газпрома". "Это успешно работающая на рынке компания. Вся пло-

щадка работает на "Газпром", - отметил источник. Другой источник на ПМЗ добавил, что основной ценностью "Искры-Авигаз" является наличие внешних договоров с "Газпромом".

Между тем, миноритарии ПМ считают, что эти действия направлены на вывод активов. "Такое уже было в 2004 году, и сейчас продолжается то же самое", - уверен миноритарный акционер ПМ Владимир Дитятев.

По его словам, свою оценку этой сделке должен был дать государственный финансовый орган, потому что государство является акционером ПМ, владеющим более 2% уставного капитала (Росимуществу принадлежит 14,25% акций ПМ).

По мнению Владимира Дитятева, следующим шагом руководства ПМ станет продажа акций предприятий "Перспектива-ПМ", "ПИК-ПМ" и "Управление-ПМ" или находящихся на их балансе активов. "Судя по тому, как это решение было принято (члены совета директоров ПМ голосовали заочно. - "Ъ"), продолжается вывод активов. Придется обращаться в Генпрокуратуру", - соглашается бывший руководитель ПМ и депутат ЗС Виктор Кобелев.

Также Владимир Дитятев считает продажу пакета в "Искре-Авигаз" нелогичной. По его мнению, ПМ, являясь акционером этого ЗАО, могут влиять на сроки возврата долга бытовой компании, который, по данным миноритария, составляет более 30 млн. рублей. По его информации, сумма сделки составит не более 1/10 суммы долга ПМ перед ЗАО "Искра-Авигаз".

Однако топ-менеджер одного из предприятий, связанных с производством ГПА, считает, что пакет ПМ в "Авигазе" никого из сторонних инвесторов не заинтересует, потому как компания не является монополистом на рынке и ее не связывают с ПМ эксклюзивные договора по сбыту. Так, сборкой и продажами ГПА для нужд "Газпрома" в Перми занимается еще и ООО "Искра-Турбогаз" (подконтрольная пермскому НПО "Искра", Сумскому объединению и компании, близкой к "Газпрому". - "Ъ"). При этом, по его словам, "Пермские моторы" смогут продавать газоперекачивающие агрегаты "Газпрому" и без дилера. "Они давно хотят напрямую", - утверждает источник "Ъ".

*источник: газета "Коммерсантъ-Пермь"
09.12.06*

ЖУКОВ ПООБЕЩАЛ ПОДДЕРЖКУ ПРАВИТЕЛЬСТВА В СОЗДАНИИ САМОЛЕТОВ ТУ-334

Вице-премьер РФ Александр Жуков пообещал поддержку правительства в создании самолетов Ту-334. Отвечая на вопрос депутатов Госдумы о том, будет ли поддержка производства этого типа самолетов, Жуков сказал: "Поддержка будет".

По его словам, сейчас решается вопрос о механизме осуществления этой поддержки. Он напомнил, что в настоящее время создается объединенная авиа-

ционная корпорация, в которую "отойдут и лизинговые компании". Депутаты отметили, что ряд перевозчиков уже заказал производство более 100 самолетов этого типа.

*источник: Накануне.Ру
21.12.06*

МДМ-БАНК РАЗМЕСТИЛ ОБЛИГАЦИИ УМПО НА 4 000 МЛН РУБЛЕЙ

21 декабря 2006 года состоялось размещение выпуска трехлетних облигаций ОАО "Уфимское моторостроительное производственное объединение" (УМПО) второй серии (номер государственной регистрации 4-02-30132-D от 14 сентября 2006 г) на сумму 4 000 млн. рублей. Организаторами выступили МДМ-Банк и Еврофинанс Моснарбанк, МДМ-Банк также выполняет функции андеррайтера и платежного агента.

Размещение проходило на фондовой бирже ММВБ. К 13:00 мск было подано 78 заявок от российских и иностранных коммерческих банков, инвестиционных компаний и фондов на общую сумму около 5 200 млн. рублей. Книга заявок на аукционе была сформирована на нижней границе индикативной доходности, которую организаторы прогнозировали на уровне 9,5%-9,75%, в результате ставка первого купона была определена на уровне 9,5% годовых.

Общий объем эмиссии составил 4 000 млн. рублей, номинальная стоимость одной облигации - 1 000 рублей. Купоны по выпуску будут выплачиваться каждые 6 месяцев, оферта по цене 100% от номинала назначена на 24 июня 2008 года.

В синдикате по размещению выпуска облигаций УМПО также участвовали в качестве соорганизаторов Дойче Банк Москва, Международный московский банк, Ханты-Мансийский банк, Инвестиционный банк Траст, Сбербанк, Внешэкономбанк, Связьбанк, ВТБ 24; в качестве соандеррайтеров - Судостроительный банк, Московский банк реконструкции и

развития, ИК РТК-Инвест, ИФД КапиталЪ, Инвестиционная компания Тройка Диалог, Транспортный банк, банк ICICI, Новикомбанк, НОМОС-Банк.

"Выпуском облигаций УМПО мы завершаем 2006 год на мажорной ноте, - говорит Директор управления рынков долгового капитала МДМ-Банка Антон Кириухин. - Несмотря на не самую лучшую рыночную ситуацию, нам удалось добиться существенной переподписки и разместить облигации по нижней границе планируемой доходности. На наш взгляд, это самая удачная сделка на российском рынке долгового капитала, по крайней мере, за последний месяц. Инвесторы оценили устойчивое положение УМПО, высокий запас конкурентоспособности предприятия и отличные перспективы развития", - подчеркнул Антон Кириухин.

Генеральный директор УМПО Александр Артюхов также высоко оценил результаты выпуска: "Мы довольны нашим дебютом на рынке облигаций. В книге заявок присутствуют практически все основные участники этого рынка. Наш выпуск привлек очень широкий интерес российского финансового сообщества, и мы полагаем, что это является положительной оценкой нашей работы в последние годы, нашей динамики развития и четкой стратегии, которую мы для себя определили".

*источник: компания "МДМ-Банк"
21.12.06*

РФФИ ОПЯТЬ ПРОДАСТ "ТЮМЕНСКИХ МОТОРОСТРОИТЕЛЕЙ"

Филиал Российского фонда федерального имущества в Тюменской области повторно выставил на аукцион пакет акций ОАО "Тюменские моторостроители" в размере 16,67% уставного капитала, сообщили в филиале РФФИ. Аукцион назначен на 9 февраля 2007 года. На торги выставляется весь госпакет, состоящий из 51 тыс. 654 обыкновенных акций номиналом 1 рубль. Стартовая цена продажи - 177,6 млн рублей. Заявки на участие в аукционе принимаются до 6 января 2007 года, итоги будут подведены 9 февраля

2007 года. Как сообщалось ранее, аукцион по продаже госпакета акций предприятия в декабре 2005 года не состоялся из-за отсутствия заявок. Ценные бумаги тогда выставлялись по стартовой цене 60,235 млн рублей.

*источник:
газета "Коммерсантъ-Екатеринбург"
15.12.06*

КРЕДИТНЫЙ КОМИТЕТ ЕБРР ОДОБРИЛ ВЫДЕЛЕНИЕ КРЕДИТА В 100 МЛН ЕВРО НА ПРОЕКТ "СУПЕРДЖЕТ-100"

Кредитный комитет Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР) одобрил 12 декабря выделение кредита ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" в размере 100 млн евро на реализацию проекта "Суперджет-100".

Как сообщается на сайте ЕБРР, выделяемые средства будут использоваться на закупку оборудования и техническое перевооружение производственных мощностей двух авиазаводов, а также на запуск серийного производства и продажу самолета.

Решению кредитного комитета предшествовал аудит воздействия производственного процесса на экологию, а также соответствия "Суперджет-100" нормам ИКАО по безопасности, потреблению топлива, выбросам в окружающую среду и шумам. Проведенные исследования показали отсутствие существенных

проблем в этой сфере, однако возможное шумовое воздействие от испытаний двигателей требует дополнительных исследований и, вероятно, усовершенствование сборочного процесса на КНААПО, отмечает источник.

Компания "ГСС" в этой связи обязана предоставлять ежегодный отчет ЕБРР, в том числе о проделанной работе по улучшению экологии и любым происшествиям. ЕБРР, со своей стороны, имеет право проводить периодический аудит компании на предмет выявления влияния реализации проекта "Суперджет-100" на экологию.

Как сообщается на сайте ЕБРР, общая стоимость проекта "Суперджет-100" оценивается в 1,6 млрд дол.

*источник: АРМС-ТАСС
13.12.06*

ПОРТФЕЛЬ ТВЕРДЫХ ЗАКАЗОВ НА "СУПЕРДЖЕТ-100" УВЕЛИЧИЛСЯ ДО 61 САМОЛЕТА

Портфель твердых заказов на "Суперджет-100" увеличился до 61 самолета. Сегодня компания "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) заключила очередной контракт на поставку шести таких самолетов. Заказчиком является авиакомпания "Дальавиа". Договор купли-продажи подписали в Хабаровске президент ГСС Виктор Субботин и генеральный директор "Дальавиа" Павел Севастьянов.

В соответствии с контрактом общей стоимостью более 170 млн дол, "Дальавиа" приобретает 95-местные самолеты с увеличенной дальностью полета. Два самолета будут поставлены авиакомпании в 2008 году и еще 4 - в 2009 году. Контрактом также предусмотрен опцион на 4 машины.

Как заявил на церемонии подписания П.Севастьянов, "наибольшим преимуществом этого самолета является его высокая топливная эффективность, что особенно актуально в условиях роста цен на нефть и нефтепродукты".

По его словам, "по топливной эффективности "Суперджет" вдвое превосходит самолет Ту-154. Другим преимуществом станет качественное послепродажное обслуживание. Как заверяет компания "Сухой", все традиционные для России проблемы с обслуживанием самолетов в процессе эксплуатации "Суперджет" будут решены".

П.Севастьянов подчеркнул, что "впервые мы приобретаем самолет, который еще не построен, а только спроектирован. Однако, как гарантирует компания "Сухой", все характеристики, заложенные в проекте, будут реализованы". Самолет приобретается в рамках модернизации авиапарка авиакомпании "Дальавиа", в рамках которой к 2008 году будет списана часть самолетов Ту-154 и Ил-62.

Лайнер "Суперджет" будет использоваться не только на внутрироссийских, но и на международных авиалиниях на маршрутах в Южную Корею, Японию, Китай и другие страны.

Как подчеркнул, со своей стороны, В.Субботин, "приобретение самолета до его постройки является мировой нормой и мы надеемся, что это станет традицией и для России".

Предыдущий контракт ГСС заключила 9 декабря с "ЭйрЮнион" на закупку 15 самолетов (плюс опцион на 15 машин). В ноябре совет директоров ФЛК утвердил сделку на закупку 10 самолетов "Суперджет-100". В декабре 2005 года контракт был заключен с "Аэрофлотом" на закупку 30 самолетов.

"Аэрофлот" уже проплатил первый авансовый платеж. Скоро начнут поступать платежи от ФЛК.

*источник: АРМС-ТАСС
19.12.06*

СТАТИЧЕСКИЕ ИСПЫТАНИЯ САМОЛЕТА "СУПЕРДЖЕТ-100" ЗАПЛАНИРОВАНЫ НА АПРЕЛЬ 2007 ГОДА

Статические испытания самолета "Суперджет-100" запланированы на апрель 2007 года, сообщил на церемонии подписания в Хабаровске очередного контракта на эти самолеты президент компании "Гражданские самолеты Сухого" Виктор Субботин.

По его словам, на КНААПО в настоящее время осуществляется сборка статического образца "Суперджет-100". В январе самолет с отстыкованным крылом будет доставлен на "Руслане" в ЦАГИ. До апреля будет проводиться стыковка крыла, а затем начнутся испытания собранного самолета. Примерно в то же время на КНААПО начнется сборка первого летного образца "Суперджет-100".

Только после начала статических испытаний можно будет давать оценку соответствия прочностных характеристик "Суперджет-100" заявленным показателям и выявить проблемы, если они существуют, отметил Виктор Субботин.

В феврале, напомнил он, должны начаться летные испытания двигателя SaM146 на самолете-лаборатории Ил-76ЛЛ. В августе-сентябре начнутся летные испытания самолета "Суперджет-100". Сертификат на самолет планируется получить в начале 2008 года. В том же году должны начаться поставки первым заказчикам.

Глава "ГСС" отметил, что проект "Суперджет-100" полностью обеспечен финансированием. Он напомнил, что правительство Франции субсидирует 140 млн евро на возвратной основе в форме долгосрочных кредитов на льготных условиях. Правительство России выделяет на проект 7,9 млрд руб. на безвозвратной основе, и эти средства поступают в "ГСС". Кроме того, действует кредитная схема с тремя российскими банками на сумму более 200 млн дол, а 14 декабря ЕБРР принял решение о выделении кредита в размере 100 млн евро на реализацию проекта. Средства будут поступать также от авиакомпаний, с которыми заключены контракты на поставку самолетов. Первый авансовый платеж уже осуществил "Аэрофлот", в ближайшее время начнутся проплаты от "Финансовой лизинговой компании".

Стоимость реализации проекта оценивается в сумму около 1,4 млрд дол.

*источник: АРМС-ТАСС
19.12.06*

БОЕВОЙ САМОЛЕТ ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ БУДЕТ ГОТОВ К 2008 ГОДУ

Создаваемый в России истребитель пятого поколения может совершить первый полет в конце 2007 - начале 2008 годов, об этом заявил в пятницу журналистам главнокомандующий ВВС России генерал

армии Владимир Михайлов.

*источник: Интерфакс
15.12.06*

АН-38 ТОЛЬКО ПО ЗАКАЗУ

Новосибирское авиационное производственное объединение (НАПО) им. Чкалова, входящее в холдинг "Сухой", приняло решение не выпускать в 2007 году Ан-38, если на него не будет сделан заказ. НАПО до сих пор не нашло покупателя на подобный самолет стоимостью около \$5 млн., сборка которого в настоящее время подходит к концу. Правда, в лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко" "Ъ" сообщили, что контракт с НАПО может быть заключен уже в начале 2007 года, если удастся договориться о некотором снижении цены на самолет.

Как сообщил заместитель гендиректора по маркетингу НАПО Евгений Елгаев, в минувший понедельник на совещании руководства объединения было решено "не запускать в 2007 году производство гражданского самолета Ан-38 без наличия заказа". По его словам, это связано "с загрузкой предприятия по оборонному заказу, а также в связи с тем, что на Ан-38 до сих пор нет реальных заказчиков".

Первый опытный экземпляр Ан-38 был поднят в воздух на заводе 22 июня 1994 года. Он предназначен для перевозки 2,5 т грузов или 26-27 пассажиров на местных авиалиниях. Крейсерская скорость - 340-380 км/ч, дальность полета с максимальной загрузкой - 900 км. Серийное производство начато в 1997 году. За это время построено семь самолетов Ан-38-100 и Ан-38-120 (варианты с американскими двигателями). Однако крупных заказов на машину до сих пор у НАПО нет.

Господин Елгаев уточнил, что в настоящее время завершается сборка одного такого самолета, но покупать его пока никому. Вместе с тем он сообщил, что сейчас идут активные переговоры с потенциальными заказчиками подобной авиатехники как в России, так и за рубежом. Причем, заметил он, иностранный покупатель может появиться даже быстрее, чем отечественный. Как ранее сообщал начальник отдела

маркетинга предприятия Игорь Бодров, европейский рынок более перспективный: "К Ан-38 уже проявили интерес немецкие и австрийские компании, сейчас мы ведем с ними переговоры. Партнеры даже готовы взять на себя все вопросы по сертификации. Как только получим разрешение на поставку самолетов в Европейский союз, сможем продавать до 50 самолетов в год. Стоимость каждого около \$5 млн."

В холдинге "Сухой" сообщили "Ъ", что речь идет не о сворачивании производства Ан-38 на новосибирском предприятии, а о переходе к сборке этих самолетов под конкретного заказчика. По словам источника в холдинге, на днях должно состояться подписание соглашения о поставке самолетов Ан-38 между НАПО и лизинговой компанией "Ильюшин Финанс Ко". Руководитель пресс-службы "Ильюшин Финанс" Андрей Липовецкий подтвердил факт таких переговоров. Он напомнил, что еще в августе между авиаобъединением и компанией было заключено предварительное соглашение о закупке 11 самолетов Ан-38. Тогда их заказчиком намеревалась выступить красноярская авиакомпания "Сибавиатранс". Однако, как заметил господин Липовецкий, несмотря на большой интерес к этому самолету, его стоимость для российских потребителей "излишне высокая, поэтому сегодня в рамках переговорного процесса речь идет в основном о снижении цены".

Андрей Липовецкий выразил надежду, что "первый твердый контракт с НАПО на покупку первого самолета все же будет подписан в первом квартале 2007 года". Правда, он отказался сообщить, кто будет его покупателем.

источник:
газета "Коммерсантъ-Новосибирск"
21.12.06

ПЕРВЫЙ ОПЫТНЫЙ САМОЛЕТ ИЛ-114-300 ПЛАНИРУЕТСЯ ПОСТРОИТЬ В СЕРЕДИНЕ 2007 ГОДА

Ташкентское авиационное производственное объединение разворачивает работу по строительству нового ближнемагистрального самолета Ил-114-300.

"К середине следующего года планируется построить первый опытный экземпляр Ил-114-300", - сообщает "Интерфакс-АВН" со ссылкой на генерального директора АК имени С.В.Ильюшина Виктора Ливанова. По его словам, в настоящее время завершается разработка конструкторской документации на Ил-114-300. В.Ливанов сообщил, что новый самолет будет оснащаться двумя двигателями ТВ7-117СМ повышенной мощности.

Важной особенностью самолета станет также новый бортовой комплекс радиоэлектронного оборудования, разработанный НИИ авиационного обо-

родования. Несколько изменится интерьер и компоновка пассажирского салона. По словам В.Ливанова, завершить сертификацию самолета планируется до конца 2007 года.

Авиакомплексом имени Ильюшина совместно "Ташкентским авиационным производственным объединением" уже сформирован определенный портфель заказов на Ил-114-300. Так, петербургская компания "Техноспецсталь Инжиниринг" недавно подписала контракт на покупку 30 самолетов этого типа.

источник: ИА "Press-uz.info"
19.12.06

РОССИЯ И ИНДИЯ ПРАКТИЧЕСКИ ЗАВЕРШИЛИ СОГЛАСОВАНИЕ КОНТРАКТА НА МОДЕРНИЗАЦИЮ 66 ИСТРЕБИТЕЛЕЙ

Россия и Индия практически завершили согласование контракта на модернизацию 66 истребителей МиГ-29 индийских ВВС. Стороны договорились подписать документ до 1 апреля будущего года. По оцен-

ке экспертов, стоимость контракта превысит 400 миллионов долларов.

источник: радиостанция "Голос России"
19.12.06

ВОЕННО-ВОЗДУШНЫМ СИЛАМ РОССИИ ПЕРЕДАН ПЕРВЫЙ УДАРНЫЙ САМОЛЕТ СУ-34

Военно-воздушным силам России передан сегодня первый серийный ударный самолет Су-34. Передача состоялась на Новосибирском авиационном производственном объединении им.В.П.Чкалова (-НАПО), где ведется серийное производство самолетов этого типа. Акт передачи подписали генеральный директор компании "Сухой" Михаил Погосян, руководитель НАПО Федор Жданов и главнокомандующий ВВС РФ генерал армии Владимир Михайлов.

Как сообщил В.Михайлов, два первых серийных самолета Су-34 (второй Су-34 будет передан ВВС до конца года) поступят в Липецкий центр подготовки и переучивания летного состава, где будут отрабатываться принципы боевого применения новой техники и уточняться технология ее наземного технического обслуживания. По его словам, новый фронтальный бомбардировщик Су-34 в перспективе должен заменить состоящий на вооружении ВВС самолет Су-24М аналогичного класса.

По данным Минобороны РФ, в настоящее время в боевом составе ВВС насчитывается 10 полков фронтальных бомбардировщиков Су-24М, которые планируется постепенно заменять самолетами Су-34. В их числе 222 бомбардировщика Су-24М и 100 разведчиков Су-24МР.

В соответствии с заключенным трехлетним контрактом НАПО изготовит и передаст ВВС РФ до 2009 года 18 самолетов Су-34. Согласно государственной программе вооружения на период 2007-2015 гг. ВВС РФ должны получить 57 таких самолетов. В целом В.Михайлов оценивает потребности ВВС РФ в этих машинах в 200 единиц в период до 2020 года. Они будут вводиться в состав ВВС постепенно с одновременным выводом из состава ВВС такого же количества Су-24М.

Максимальная взлетная масса самолета составляет около 39 т, максимальная скорость на большой высоте - 1900 км/ч, максимальная скорость около земли - 1400 км/ч, максимальная дальность полета с внутренним запасом топлива - 4000 км. Вооружение самолета включает в себя встроенную пушку калибра 30 мм, а также управляемые и неуправляемые бомбы

и ракеты различных классов. Су-34 способен в любых метеоусловиях, независимо от времени суток эффективно поражать как наземные, так и морские цели (в том числе и точечные) с применением всей номенклатуры авиационных боеприпасов. Возможность использования боеприпасов со спутниковой коррекцией, испытания которых завершены на Су-34 летом текущего года, делает этот самолет уникальным средством поражения малоразмерных особо важных целей.

Весь парк новейших бомбардировщиков Су-34, приобретаемых ВВС РФ в рамках программы вооружений на 2007-2015 гг., будет оснащаться модернизированными двигателями АЛ-31Ф-М1 производства ММПП "Салют". По словам гендиректора "Салюта" Юрия Елисеева, модификация АЛ-31Ф-М1 отличается от базового варианта увеличенной на 1 тонну тягой и повышенным до 750 часов межремонтным ресурсом. В дальнейшем тяга двигателя будет повышена до 14 тонн, а межремонтный ресурс - до 1000 часов.

Как заявил генеральный директор авиационной холдинговой компании "Сухой" Михаил Погосян, начало серийного производства и принятие на вооружение ВВС самолетов Су-34 "существенно облегчает выход этой продукции на внешний рынок".

"Серийное производство Су-34 создает новые условия для развития Новосибирского авиационного производственного объединения имени Чкалова, где строятся эти самолеты", - отметил он.

По словам руководителя холдинга "Сухой", оптимальная загрузка НАПО "будет обеспечена выпуском 15-20 самолетов Су-34 в год". "В целом это близко к тому, чтобы обеспечить устойчивый рынок и стабильную загрузку предприятий, а также снизить стоимость Су-34, которая составляет 1 млрд руб.", - сообщил Погосян.

*источник: АРМС-ТАСС
15.12.06*

ММПП "САЛЮТ" ГОТОВО К ПОСТАВКАМ ДВИГАТЕЛЕЙ ДЛЯ НОВЕЙШИХ ФРОНТОВЫХ БОМБАРДИРОВЩИКОВ СУ-34

ММПП "Салют" готово к поставкам модернизированных двигателей АЛ-31Ф-М1 для новейших фронтальных бомбардировщиков Су-34, сообщил на церемонии передачи ВВС России первого серийного ударного самолета Су-34 генеральный директор предприятия Юрий Елисеев

По словам Юрия Елисеева, модификация АЛ-31Ф-М1 отличается от базового варианта увеличенной на 1 тонну тягой и повышенным до 750 часов межремонтным ресурсом. В дальнейшем тяга двигателя будет повышена до 14 тонн, а межремонтный ресурс - до 1000 часов.

Модернизация базового двигателя АЛ-31Ф в вариант АЛ-31Ф-М1 полностью осуществлена на средства ММПП "Салют", подчеркнул глава московского предприятия.

В рамках создания двигателя пятого поколения ФГУП "ММПП "Салют" создает три модификации АЛ-31Ф - М1, М2, М3, напомнил Елисеев.

На модификации М2 будет стоять вместо 4-ступенчатого 3-ступенчатый компрессор низкого давления, который уже разработан на предприятии, и еще больше увеличатся тяга и ресурс. На М3 тягу планируется поднять на 20% по сравнению с базовым вариантом, и эта модификация будет максимально приближена к двигателю 5-го поколения, отметил Елисеев.

*источник: АРМС-ТАСС
15.12.06*

НОВЫЙ ФРОНТОВОЙ БОМБАРДИРОВЩИК СУ-34 В ПЕРСПЕКТИВЕ ЗАМЕНИТ СОСТОЯЩИЙ НА ВООРУЖЕНИИ ВВС САМОЛЕТ СУ-24М

Новый фронтальной бомбардировщик Су-34 в перспективе заменит состоящий на вооружении ВВС самолет Су-24М, сообщил главнокомандующий ВВС РФ генерал армии Владимир Михайлов на церемонии передачи ВВС России первого серийного ударного самолета Су-34, которая состоялась на Новосибирском авиационном производственном объединении им.В.П.Чкалова (НАПО), где ведется серийное производство самолетов этого типа.

Как сообщил В.Михайлов, два первых серийных самолета Су-34 (второй Су-34 будет передан ВВС до конца года) поступят в Липецкий центр подготовки и переучивания летного состава, где будут отрабатываться принципы боевого применения новой техники и уточняться технология ее наземного технического обслуживания.

Кроме того, ВВС получили четыре модернизированных на заводе фронтальных бомбардировщика Су-24М2.

Как сообщил главнокомандующий ВВС РФ генерал армии Владимир Михайлов, это первые с 1992 года полностью новые боевые самолеты, которые поступают на вооружение ВВС от НАПО.

По словам В. Михайлова, начало серийного производства и принятие на вооружение ВВС самолетов Су-34 свидетельствует о переходе к долгосрочной программе оснащения ВВС новой авиационной техникой.

Передаваемые ВВС первые два новых серийных самолета являются 9-м и 10-м по счету Су-34, выполненными с учетом тех технических усовершенствований,

которые по требованию ВВС были внесены в конструкцию 8-го опытного самолета.

В настоящее время в боевом составе ВВС насчитывается 10 полков фронтальных бомбардировщиков Су-24М, которые планируется постепенно заменять самолетами Су-34. В их числе 222 бомбардировщика Су-24М и 100 разведчиков Су-24МР.

В целом В.Михайлов оценивает потребности ВВС РФ в самолетах Су-34 в 200 единиц в период до 2020 года. Они будут вводиться в состав ВВС постепенно с одновременным выводом из состава ВВС самолетов Су-24М и Су-24МР. Меньшее количество необходимых самолетов Су-34 по сравнению с имеющимися сейчас в строю Су-24М и Су-24МР объясняется тем, что Су-34 - это многофункциональная машина, которая может выполнять как ударные, так и разведывательные функции (за счет подвески различных контейнеров).

В соответствии с уже заключенным трехлетним госконтрактом НАПО изготовит и передаст ВВС РФ до 2009 года 18 самолетов Су-34. Из них два самолета передаются в 2006 году и два - в 2007 году с дальнейшим наращиванием ежегодных поставок. Согласно государственной программе вооружения на период 2007-2015 гг. ВВС РФ должны получить 58 таких самолетов. В то же время прорабатывается вопрос с Минобороны о возможном увеличении заказа на самолеты Су-34 для ВВС РФ.

*Источник: АРМС-ТАСС
15.12.06*

НПО "САТУРН" ЗАВЕРШИЛ ЭТАП ПРЕДВАРИТЕЛЬНОГО ПРОЕКТИРОВАНИЯ ДВИГАТЕЛЯ ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ

В настоящее время на НПО «Сатурн», который распоряжением Правительства определен головным разработчиком и производителем двигателя пятого поколения, завершен этап предварительного проектирования. Оформлено тактико-техническое задание ВВС по новому двигателю. В основном сформирована кооперация с участием ЗИК «Климова», НПО «Салют», «Авиадвигатель», УМПО и других предприятий по разработке и серийному производству отдельных узлов и собственно двигателя. Таким образом, «Сатурн» приступил к этапу реального проектирования двигателя пятого поколения. При достаточном государственном финансировании программы российский двигатель пятого поколения поднимет новый современный истребитель в сроки, установленные МО РФ.

Затянувшийся во времени процесс создания двигателя пятого поколения наконец перешел в новую фазу. В 80-е годы в СССР была предпринята попытка создания такого двигателя, назывался он тогда И-90 для самолета 1.44. Двигатель разрабатывала фирма «Людья-Сатурн». События в России последнего десятилетия XX века были далеки от позитивных решений насущных государственных проблем. В итоге новый двигатель доведен не был. Объем выполненных работ соответствовал примерно 30% потребности, и были затрачены огромные средства.

Далее существенно поменялись требования к двигателю. В 2000 году «Сатурн» начал работу по

возобновлению этой программы, поскольку совершенно понятно, что без такого двигателя невозможно создание современного истребителя.

Стране, безусловно, необходим двигатель, который бы существенно превосходил все имеющиеся у нас и был эквивалентен зарубежным образцам и по удельному весу, и по удельной тяге, и по прочим параметрам, которые соответствуют уровню пятого поколения.

«Сатурном» уже разработаны, изготовлены опытные образцы промежуточного варианта двигателя, которые прошли стендовые и летные испытания. В ОКБ Сухого выполнены десятки полетов, двигатель полностью подтверждает расчетные характеристики и уже сегодня может использоваться в качестве промежуточной силовой установки на самолете пятого поколения.

Основное преимущество двигателя - в его удельных характеристиках, а также ресурсе и тяге, которые существенно выше, чем у всех двигателей, ныне эксплуатирующихся на самолетах семейства Су-27, Су-30. И если так пойдет дальше, то, думаю, что все боевые самолеты "Сухого" будут летать на этом двигателе, в том числе и новые модификации.

*Источник:
Служба информации
и общественных связей ВВС РФ
20.12.06*

НА НПО «САТУРН» УСПЕШНО ЗАВЕРШЕНЫ ИСПЫТАНИЯ ВТОРОГО ДВИГАТЕЛЯ SaM146

В ОАО «НПО «Сатурн» успешно завершены испытания второго двигателя SaM146. Программа испытаний двигателя SaM146 № 2 первой сборки выполнена полностью. Испытания проводились в условиях закрытого испытательного стенда НПО «Сатурн», сертифицированного ФГУП ЦИАМ, с 20 ноября по 2 декабря 2006 года. Нарботка двигателя составила 34 часа 26 мин., было выполнено 34 запуска.

В ходе испытаний получены следующие результаты:

- на максимальном режиме получена тяга взлетного режима 95-местного самолета Sukhoi SuperJet 100 (SSJ, «Сухой – Суперджет-100»);
- аэромеханические характеристики вентилятора и контура низкого давления (КНД) соответствуют требованиям технического задания;
- на установившихся и переходных режимах двигатель работает устойчиво;
- основные параметры двигателя не превышали установленных ограничений;
- характеристики контура низкого давления близки к расчетным;
- удельный расход топлива получен близкий к прогнозу;
- результаты бороскопического осмотра не выявили дефектов, препятствующих продолжению испытаний.

В настоящее время двигатель SaM146 № 2 демонтируется. После разборки двигателя будут проведены контроль и дефектация его узлов и деталей.

Разработка и изготовление самолета и двигателя продвигаются точно в соответствии с принятыми графиками для соблюдения ключевых этапов. Один из них - 1-й полет летающей лаборатории с двигателем, намеченный на 2007 год. Параметры взлетного режима двигателя для 95-местного самолета Sukhoi SuperJet 100, подтвержденные в ходе испытаний второго двигателя SaM146, являются базовыми для проведения испытаний SaM146 на летающей лаборатории.

Сертификация SaM146 намечена на март 2008 г. Всего для сертификационных испытаний будет использоваться восемь двигателей SaM146, которые

отработают 4500 рабочих циклов в ускоренном режиме. Двигатель SaM146 был выбран в апреле 2003 г. компанией «Гражданские самолеты «Сухого» для установки на региональном самолете Sukhoi SuperJet 100. Начало коммерческой эксплуатации самолета Sukhoi SuperJet 100 запланировано на конец 2008 года.

Для справки

Двигатель SaM146 является единственной интегрированной силовой установкой, специально разработанной для применения на регионально-магистральных самолетах нового поколения. Двигатель SaM146 имеет самую современную конструкцию, разработанную на основе опыта предыдущих программ и анализа конкурентных продуктов, для достижения заданной надежности и экономических показателей. Отличительными особенностями двигателя SaM146 являются высокий уровень надежности, низкие затраты на техническое обслуживание, малый расход топлива, а также полное соответствие существующим и перспективным экологическим требованиям ICAO.

Сертификация двигательной установки будет проведена по российским, европейским и американским авиационным правилам, что позволит эксплуатировать самолет Sukhoi SuperJet 100 без ограничений во всех странах. Таким образом, это будет первый отечественный гражданский двигатель, имеющий международный сертификат типа.

Программа SaM146 построена на принципах стратегического партнерства с разделяемым риском и доходами. НПО «Сатурн» и французская компания Snecma («Снекма») распределили конкретные зоны ответственности и наряду с исполнением работ обеспечивают необходимые инвестиционные вложения. С целью обеспечения единого поставщика и держателя сертификата типа на двигатель SaM146 НПО «Сатурн» и Snecma учредили совместное предприятие PowerJet («ПауэрДжет»). Программа SaM146 является одним из самых ярких примеров кооперации российской и европейской промышленности.

источник: НПО «Сатурн»
07.12.06

ПРЕЗЕНТАЦИЯ ПЕРМСКИХ ДВИГАТЕЛЕЙ В ИРАНЕ

Представители Пермского моторостроительного комплекса приняли участие в иранском авиасалоне в составе делегации Татарстана. Целью приезда российских самолетостроителей стала презентация самолетов Ту-214, оснащенных пермскими двигателями, и Ту-334 перед иранскими авиакомпаниями.

В Тегеране перед руководством министерств транспорта и обороны Ирана, руководителями авиакомпаний выступили министр торговли Татарстана Х. Салихов, генеральный директор Казанского авиационно-промышленного объединения (КАПО) им. С.П. Горбунова Н. Хайруллин, главные конструкторы самолетов. Для технического персонала иранских авиакомпаний была проведена подробная презентация самолетов. Представители Пермского моторостроительного комплекса дали исчерпывающую информацию о двигателях.

Ту-214 и Ту-334 стали центральными экспонатами салона. Летная программа Ту-214, выполненная летчиками-испытателями ОАО «Туполев», наглядно продемонстрировала превосходные летные качества самолета и вызвала восторженные отзывы и неподдельный интерес специалистов иранских авиационных компаний к российской авиатехнике.

В ходе визита были подписаны протоколы о намерениях с авиакомпанией «Эрам Эйр» о приобретении десяти Ту-214 и с авиакомпанией «Парс Эйр Кешм» о приобретении двух Ту-214 и трех Ту-334. Для пермских моторостроителей это означает, что заказ составит не менее 24 двигателей.

источник: Пермский моторостроительный комплекс

18.12.06

ГАЗОПЕРЕКАЧИВАЮЩИЙ АГРЕГАТ ГПА-4РМ РАЗРАБОТКИ И ПРОИЗВОДСТВА НПО «САТУРН» СТАЛ ДИПЛОМАНТОМ ПРОГРАММЫ «РОССИЙСКОЕ КАЧЕСТВО»

Качество газоперекачивающих агрегатов ГПА-4РМ разработки и производства НПО «Сатурн» соответствует высшему уровню, установленному программой «Российское качество». Торжественная церемония вручения НПО «Сатурн» Почетного диплома Программы «Российское качество», которого оно удостоено по результатам экспертной оценки качества газотурбинного газоперекачивающего агрегата ГПА-4РМ, состоялась 14 декабря 2006 года в Москве, в Российском союзе промышленников и предпринимателей.

Церемония вручения прошла в рамках очередной презентации Программы «Российское качество» и конкурса «Российский лидер качества», которую проводят Всероссийская организация качества (ВОК) и Российский союз промышленников и предпринимателей с участием Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии РИА «Стандарты и качество». ВОК ставит перед собой цель выявить лучшие российские товары и способствовать их продвижению на рынке. Организации, ставшие дипломантами Программы «Российское качество», получают право использовать знак «Российское качество» и имеют возможность получить европейский сертификат «Стремление к совершенству», который выдается Европейским фондом по управлению качеством. В рамках программы «Российское качество» оценивается не только качество самой продукции или услуги, но и деятельность предприятия – условия его производства и реализации продукции.

Признание со стороны ВОК – это признание на государственном уровне. НПО «Сатурн» во второй раз удостоивается высокой оценки ВОК: в этом году дипломантом в номинации «Лучшие промышленные товары» стал газоперекачивающий агрегат ГПА-4РМ, а в 2005-м впервые учрежденный статус «Гордость отечества» был присвоен газотурбинному энергетическому агрегату ГТА-6РМ в номинации

«Продукция производственно-технического назначения».

Действующая на НПО «Сатурн» система менеджмента качества неоднократно получала высокую оценку органов по сертификации. Так, система менеджмента качества предприятия отмечена Сертификатами соответствия ИСО 9001 и AS 9100 BVQI, сертификатам соответствия СМК требованиям СРПП ВТ и ГОСТ Р ИСО 9001 в системе «Оборонсертифика», сертификатами разработчика авиационных поршневых и газотурбинных двигателей и Свидетельствами об одобрении производства авиадвигателей, выданными Авиационным регистром Межгосударственного авиационного комитета. Специальные процессы, используемые на предприятии, отмечены сертификатами фирмы «Дженерал Электрик».

В 1996, 1999, 2002, 2003 годах предприятие становилось лауреатом областного конкурса по качеству, в 1999 году – дипломантом российского конкурса на соискание Премии Правительства РФ в области качества.

Широкомасштабное участие в международной кооперации, в частности по программе двигателя SaM146 для самолета «Сухой-Суперджет-100», по проектированию, изготовлению, ремонту и обслуживанию в эксплуатации авиационных двигателей дает новый толчок в развитии системы качества компании. В результате реализации программы SaM146 НПО «Сатурн» выйдет на рынок гражданской авиации с современным продуктом, предназначенным для сертификации по стандартам, установленным Европейским агентством по безопасности полетов (Европа) и Федеральной авиационной администрацией (США).

*источник: НПО «Сатурн»
14.12.06*

"АВИАКОР" НАДЕЕТСЯ ДОРАБОТАТЬ САМОЛЕТЫ ТУ-154 ПОД НОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ИКАО

Самарский авиационный завод "Авиакор" надеется доработать самолеты Ту-154 под новые требования ИКАО, сообщил заместитель генерального директора по развитию бизнеса, маркетинга и продаж самарского предприятия Владислав Раевский.

По его словам, Ту-154 в комплектации для международных авиалиний в настоящее время допускается к работе во всех странах Европы в рамках требований 3-й Главы ИКАО. Фирма "Туполев" совместно с "Авиакором" готовы расширить возможности Ту-154 под 4-ю Главу ИКАО.

"Это дешевая и очень массовая машина (стоимость Ту-154 составляет от 10 млн дол), поэтому предложение будет востребованным", - надеется Раевский. Тем же операторам, кто им не воспользуется, предлагается конвертировать Ту-154 в грузовой вариант.

Как сообщил топ-менеджер "Авиакора", по данным ГосНИИ ГА, на такое переоборудование уже есть

запросы, поскольку других грузовых самолетов в классе грузоподъемности до 20 т нет на российском рынке.

"Авиакор" в текущем году построил два новых самолета Ту-154 для авиакомпании "Кубанские авиалинии" и выполнил капитальный ремонт шести машин. В следующем году Ту-154 в VIP-версии будет построен для губернатора Самарской области и еще один самолет поставлен в рамках госзаказа. Всего в заделе на предприятии находится шесть Ту-154. На них уже имеются потенциальные заказчики, с которыми ведутся переговоры. Серийное производство этих машин "Авиакор" планирует завершить в 2008-2009 гг.

*источник: АРМС-ТАСС
09.12.06*

САМАРСКИЙ "АВИАКОР" ПЛАНИРУЕТ В 2008 ГОДУ НАЧАТЬ ПОСТАВКИ САМОЛЕТОВ АН-140 НОВОМУ ЗАРУБЕЖНОМУ ЗАКАЗЧИКУ

Самарский завод "Авиакор" планирует в 2008 году начать поставки самолетов Ан-140 новому зарубежному заказчику, сообщил заместитель генерального директора по развитию бизнеса, маркетинга и продаж предприятия Владислав Раевский.

По его словам, "в настоящее время в стадии проработки с одной из стран дальнего зарубежья находится достаточно объемный контракт. Мы планируем в 2007 году поставить один самолет Ан-140, а в 2008 году начать серийное производство в интересах этого заказчика". Раевский не назвал страну-заказчика.

Он напомнил, что в текущем году "Авиакор" построил и передал авиакомпании "Якутия" один самолет Ан-140. Сейчас в производстве на предприятии находятся две машины для "Якутии", которые будут поставлены ей в следующем году. В 2007 году для этого же авиаперевозчика будет построено еще два Ан-140.

По словам Раевского, сейчас одна линия сборки рассчитана на выпуск до 15 самолетов Ан-140 в год. В

будущем году мощность производства планируется увеличить в связи с ростом портфеля заказов на эту машину. В числе потенциальных заказчиков – авиакомпании из России, СНГ и иностранные авиаперевозчики.

В рамках этой программы самарский авиазавод тесно сотрудничает с предприятиями Украины – АНТК им.Антонова, "Мотор Сич", поставщиками некоторых систем.

Топ-менеджер "Авиакора", пожаловался на дефицит квалифицированных рабочих кадров, которых в Самаре готовы привлекать из других областей посредством достойных заработной платы и условий проживания. На самарском авиазаводе трудится 3 тыс. рабочих, дефицит кадров сегодня составляет примерно 1,5 тыс человек.

*источник: АРМС-ТАСС
09.12.06*

ДЛЯ СОЮЗНИКА НЕТ МОЩНОСТЕЙ

России негде отремонтировать казахстанские истребители. Казахстан в 2007 г. намерен потратить примерно \$450 млн. на модернизацию своих вооружений - в основном военно-воздушных сил (ВВС). Но российские предприятия не готовы к выполнению заказа - они ссылаются на перегруженность заказами для своих ВВС и экспортными контрактами. Почти гарантированные заказы от ближайшего союзника могут перехватить израильские и французские фирмы.

Экономический подъем в Казахстане позволит важнейшему военному союзнику России направить значительные средства на переоснащение вооруженных сил. В 2007 г. на закупки, модернизацию вооружений и капвложения будет потрачено 48% военного бюджета, а в 2008 г. - уже 60%, сообщил "Ведомостям" министр обороны Казахстана Мухтар Алтынбаев. Значительная доля этих средств пойдет на ВВС, налет в которых в 2006 г. составил 60 часов на летчика (в России - 40).

Но российские предприятия, по словам Алтынбаева, готовы модернизировать в 2007 г. лишь четыре истребителя Су-27 и два истребителя МиГ-31, хотя Казахстан хотел бы модернизировать весь парк (54 машины) в сжатые сроки. Алтынбаева удивляют низкие темпы модернизации, предложенные Россией.

Расходы Казахстана на модернизацию вооружений в 2007 г. могут достичь почти \$450 млн, говорит военный аналитик Марат Кенжетев. У Казахстана около 40 тяжелых истребителей ПВО МиГ-31 и 14 Су-27, напоминает он.

Менеджер одного из авиапромышленных предприятий полагает, что модернизация всех казахстанских истребителей должна стоить не менее \$200 млн. Если Россия будет тянуть с модернизацией, ситуацией могут воспользоваться ее конкуренты, например израильская фирма Elbit, имеющая опыт модернизации советских боевых самолетов в Восточной Европе, говорит Кенжетев.

Представитель РСК "МиГ" (на подконтрольном ей заводе "Сокол" производились МиГ-31) Елена Федорова утверждает, что от Казахстана пришла заявка на модернизацию МиГ-31 и МиГ-29 (этих истребителей у Казахстана тоже около 40), но эти предложения только начали обсуждать и сроки выполнения работ пока неизвестны.

А источник на заводе КнААПО (где модернизируют Су-27) говорит, что предприятию не хватает кадров - заказов становится больше после долгого простоя, поэтому заявку казахстанцев там не отвергли, но ограничились согласием на модернизацию лишь четырех машин. В 2007 г. на КнААПО предстоит построить около десятка Су-30 МКВ2 для Венесуэлы, закончить два новых пассажирских самолета Су-100 Superjet. Еще предстоит начать модернизацию полка Су-27 для ВВС России, причем 10 машин уже перегнали на завод, хотя ВВС еще не заплатили заводу 1 млрд руб. за модернизацию 24 Су-27 СМ в 2004-2006 гг. В советское время завод делал примерно 70 Су-27, но сейчас резкое расширение производства невозможно, сетует источник на заводе.

Российские власти должны предпринять энергичные меры, чтобы получить и исполнить заказ Казахстана, считает директор Центра анализа стратегий и технологий Руслан Пухов. На прошлой неделе президент Владимир Путин заявил о приоритетности военно-технического сотрудничества с союзниками по СНГ в сфере модернизации военной техники. Если западным компаниям станет известно, что Россия не справляется с модернизацией, долго ждать их предложений Казахстану не придется.

*источник: газета "Ведомости"
15.12.06*

"АЭРОФЛОТ" ВЫБРАЛ AIRBUS

Не получив разрешения чиновников на покупку дальнемагистральных самолетов Boeing 787 Dreamliner, "Аэрофлот" решил сотрудничать с его конкурентом – Airbus. Авиакомпания возобновила с ним переговоры о покупке самолетов А-330 и А-350. При этом перевозчик настаивает на предоставлении ему максимальных льгот и скидок. "Аэрофлот" может добиться своего, считают эксперты.

"Аэрофлот" – крупнейшая авиакомпания России. В 2005 г. вместе с "дочками" перевез 8,1 млн пассажиров, выручка по МСФО составила \$2,5 млрд, чистая прибыль – \$190 млн. Государство владеет 51,2% акций "Аэрофлота", около 30% – у Национальной резервной корпорации (НРК).

Почти два года назад "Аэрофлот" объявил конкурс на поставку 22 новых дальнемагистральных самолетов. Борьба развернулась между новинками Boeing (B-787 Dreamliner) и Airbus (A-350). По каталогу первый стоит \$143-188 млн и появится в продаже в 2008 г. А-350 крупнее, дороже (\$189-242 млн) и появится на пять лет позже – в 2013 г. Менеджмент "Аэрофлота" хотел выбрать Boeing и неоднократно предлагал одобрить такой контракт совету директоров. Но чиновники настаивали на партнерстве с Airbus. После недавней покупки ВТБ около 6% акций EADS (Airbus – его 100%-ная "дочка") они хотят договориться с европейским концерном о стратегическом сотрудничестве в авиастроении.

В итоге менеджмент "Аэрофлота" уступил чиновникам. Один из членов совета директоров авиакомпании рассказал "Ведомостям", что "Аэрофлот" уже начал переговоры с Airbus о поставке лайнеров. По его словам, совет поручил менеджерам "проработать вопрос" о покупке десятка новых самолетов А-330 с поставкой в 2008-2010 гг. до того, как А-350 появится

на рынке. Другой член совета добавил, что чиновники "признали целесообразной" такую сделку, "ведь самолеты нужны уже завтра". Однако это "не ставит крест" на возможном контракте с Boeing, говорит он.

В "Аэрофлоте" комментировать факт переговоров с Airbus не стали. Глава российского представительства европейской Airbus Сергей Ермолаев подтвердил, что "компания обсуждает поставки А-350 и временные альтернативные варианты, включая А-330". А близкий к "Аэрофлоту" источник добавил, что на прошлой неделе авиакомпания уже предложила Airbus условия по поставке как А-330, так и А-350. Они "очень жесткие", заметил собеседник "Ведомостей".

"Аэрофлот" решил по максимуму отыгаться на Airbus", – добавляет знакомый с ходом переговоров источник. "Аэрофлот" попросил максимальные скидки, льготное гарантийное обслуживание и гарантию возврата остаточной стоимости А-330. Последнее требование "Аэрофлота" сводится к тому, что с покупкой А-350 или В-787 (что может произойти в 2013 г. или в 2011 г. соответственно) компания продаст А-330 по остаточной цене. Если другие перевозчики не захотят ее заплатить, то Airbus либо купит их сам, либо возместит разницу с предложенной другими компаниями ценой.

"Аэрофлот" может получить все льготы с учетом последних проблем Airbus, считает аналитик Rye, Map & Gor Securities Олег Судаков. Поставки суперлайнера А-380 задерживаются на два года, продажи А-350 – на три года. "Аэрофлот" – опытный и жесткий переговорщик", – признает близкий к Airbus источник.

*источник: газета "Ведомости"
13.12.06*

МЭРТ ПРЕДЛАГАЕТ СНИЗИТЬ ПОШЛИНУ ДЛЯ ДАЛЬНЕМАГИСТРАЛЬНЫХ САМОЛЕТОВ

Вопрос о предоставлении тарифной льготы для широкофюзеляжных самолетов, временно ввозимых в Россию по договорам лизинга на срок от одного до трех лет, будет рассмотрен во вторник на заседании комиссии по защитным мерам во внешней торговле и таможенно-тарифной политике, сообщила пресс-служба Минэкономразвития. Сейчас ставка ввозной пошлины на иностранную авиатехнику составляет 20% от стоимости. "Завтра на комиссии будет обсуждаться, до какой величины может быть снижена эта ставка", – уточнила представитель пресс-службы.

Ранее глава Минэкономразвития Герман Греф заявлял журналистам, что считает целесообразным отменить ввозные пошлины на всю импортную авиатехнику, аналоги которой не производятся в России. В первую очередь речь идет о дальнемагистральных самолетах. Греф считает также, что нужно отменить и уплату НДС как в отношении иностранных, так и отечественных самолетов.

*источник: Газета.Ru
18.12.06*

ОСАО "РОССИЯ" ЗАСТРАХОВАЛО ДВА ИСПЫТАТЕЛЬНЫХ ПОЛЕТА САМОЛЕТОВ ИЛ-96-300

ОСАО "Россия" заключило с ОАО "Ильюшин Финанс Ко." договор страхования воздушного судна Ил-96-300 на период проведения двух тестовых полетов. Страховая сумма составила 110 млн. долл.

Договор предусматривает страховую защиту на случай гибели или повреждения воздушного судна как в полете, так и на земле. Данный договор является первым в рамках реализации долгосрочного проекта о сотрудничестве между ОСАО "Россия" и ОАО "Ильюшин Финанс Ко."

Самолет Ил-96-300 (модификация самолета Ил-96) прошел сертификацию для серийного производства в 1992 году. Оборудован четырьмя двухконтурными реактивными двигателями ПС-90А. Длина лайнера - 55 м, взлетная масса 250 т, дальность полета 11000 км, крейсерская скорость 850-900 км/ч.

*источник: Страхование в России
22.12.06*

ВЕРТОЛЕТЧИКАМ ДЕЛИТЬ СТАЛО НЕЧЕГО

В России создана Ассоциация вертолетной индустрии (АВИ), объединяющая свыше 60 предприятий отрасли. Ее главной задачей станет разработка концепции выхода из тяжелого кризиса отечественной вертолетной промышленности.

О том, что ситуация в отрасли близка к катастрофе, говорит хотя бы такой факт, что никто точно не знает количества вертолетов в России, а соответственно, ни потенциальных возможностей производителей, ни потребностей рынка. Ориентировочно в России около 2 тыс. винтокрылых машин, средний возраст которых превышает 20 лет. Еще 20 лет назад наша доля на мировом рынке составляла более 30%, сейчас же упала до 5 - 6%, причем продолжает неуклонно сокращаться. Только за последние два года иностранные вертолетостроительные фирмы продали в нашей стране своей продукции на \$150 млн.

В прошлом году государство решило собрать все активы под крылом холдинга "Оборонпром", куда вошли и два еще недавно конкурирующих между собой конструкторских бюро Миля и Камова. "Только совместными усилиями, в рамках единой корпоративной структуры возможно эффективно конкурировать на мировых рынках, дать новый импульс развитию вертолетной индустрии России", - заметил на учредительном съезде АВИ генеральный директор ОАО "ОПК Оборонпром" Денис Мантуров. Как сообщил "Гудку" избранный на съезде председатель пра-

вления Ассоциации вертолетной индустрии Михаил Казачков, еще несколько лет - и вся отрасль могла бы пройти "точку невозврата", когда были бы безнадежно утрачены рынки сбыта и все конкурентные преимущества великолепной российской школы вертолетостроения. И тогда делить российским вертолетчикам стало бы уже нечего. А сейчас те сегменты рынка, в которых эффективно использование моделей "Ми" и "Ка", уже фактически определены. И вхождение в единую структуру может стать относительно безболезненным.

"Появление такой организации, как АВИ, востребовано еще и бурным ростом в стране строительного рынка и соответственно ростом грузовых перевозок, монтажных и иных видов работ, которые невозможны без использования вертолета, - считает Михаил Казачков. - Важно, чтобы этот рост использовали наши, а не иностранные производители".

В отношении вертолетостроения и особенно его экспортного потенциала у российского правительства большие планы. "Россия за десять лет может занять до 10% мирового рынка в сфере вертолетостроения и выйти в течение этого времени на уровень продаж \$7 - 10 млрд", - заметил недавно министр экономического развития и торговли Герман Греф.

*источник: газета "Гудок"
15.12.06*

ВЕРТОЛЕТЫ ИМЕНИ РОССИИ

Правительство РФ поддержало предложение Минюста РФ и разрешило использовать слово "Россия" в названии вертолетостроительного холдинга, который создается ОПК "Оборонпром".

Как отметили корреспонденту "Гудка" в "Оборонпроме", соответствующее распоряжение подписал премьер-министр Михаил Фрадков. Новый холдинг получит название "Вертолеты России".

Он создается как дочерняя компания ОПК "Оборонпром" (100% акций) для управления вертолетостроительными активами. Сегодня в состав ОПК "Оборонпром" входят ОАО "Московский вертолетный завод им. М. Л. Миля", ОАО "Камов", ОАО "Улан-Удэнский авиационный завод", ОАО "Казанский вертолетный завод", ОАО "Роствертол", ОАО "Московский машиностроительный завод "Вперед", ОАО "Ступинское машиностроительное производственное предприятие", ОАО "Камов-Холдинг".

СОТРУДНИЧЕСТВОМ С КОРПОРАЦИЕЙ "ВСМПО-АВИСМА" ЗАИНТЕРЕСОВАЛАСЬ НЕМЕЦКАЯ КОМПАНИЯ BOSCH

Как сообщили "Новому компаньону" в пресс-службе ОАО "Корпорация ВСМПО-Ависма", Bosch заинтересован в поставках предприятием деталей из магниевых сплавов для технических инструментов.

Как пояснил директор по правовым вопросам и связям с общественностью титановой корпорации Артем Кисличенко, сейчас в опытно-промышленных масштабах выпускается 1-1,5 тыс. т изделий в год, между тем производственные мощности рассчитаны

на 2,5-5 тыс. т продукции. В проект механической обработки уже инвестировано \$6-7 млн. "Чтобы выйти на точку безубыточности, необходимо вложить еще столько же", - отмечает Артем Кисличенко.

Решение об экономической выгоде развития проекта будет принято на ближайшем совете директоров корпорации, дата которого еще не определена.

*источник: газета "Новый Компаньон"
19.12.06*

"РОСТВЕРТОЛ" ПОДГОТОВИЛ К ОТПРАВКЕ В ВЕНЕСУЭЛУ ВЕРТОЛЕТЫ МИ-35М И МИ-26Т

"Роствертол" изготовил и подготовил к отправке в Венесуэлу партию из четырех боевых вертолетов Ми-35М и одного многоцелевого транспортного вертолета Ми-26Т. Об этом сообщил ПРАЙМ-ТАСС.

Партия вертолетов изготовлена в рамках выполнения контракта на поставку 10 вертолетов Ми-35М и трех Ми-26Т. Ранее, в июле 2006 г., "Роствертол" отправил в Венесуэлу в счет этого контракта четыре вертолета Ми-35М. По информации компании, венесуэльские специалисты высоко оценили пилотажные и боевые возможности российской машины. Кроме того, в рамках выполнения контракта авиаспециалисты Венесуэлы прошли обучение по летной и техниче-

ской эксплуатации вертолетов и получили соответствующие сертификаты.

Круглосуточный всепогодный транспортно-боевой вертолет в экспортном варианте Ми-35М создан в результате глубокой модернизации базовой модели Ми-35 (Ми-24), эксплуатируемой более чем в 30 странах. Многоцелевой вертолет Ми-26Т способен перевозить грузы массой до 20 т в грузовой кабине или на внешней подвеске.

*источник:
газета "Военно-промышленный курьер"
15.12.06*

ВВС РОССИИ ПОЛУЧИЛИ НОВЫЙ КОМПЛЕКСНЫЙ ТРЕНАЖЕР ВЕРТОЛЕТА МИ-8МТВ1

Военно-воздушные силы России приняли в эксплуатацию новый комплексный тренажер военно-транспортного вертолета Ми-8МТВ1. Тренажер развернут в Центре боевого применения и переучивания летного состава (ЦБПиПЛС) армейской авиации ВВС в городе Торжок Тверской области. Тренажер изготовлен компанией "Р.Е.Т.Кронштадт", финансирование проекта стоимостью 40 млн руб. осуществила компания "Рособоронэкспорт".

Как пояснил генеральный директор компании "Р.Е.Т.Кронштадт" Евгений Комраков, современные компьютерные технологии позволяют эффективно выполнять до 80-90 процентов задач подготовки летчиков на наземных тренажерах. На тренажерную подготовку делается ставка в армейской авиации как ведущих стран мира, так и развивающихся государств. По оценкам специалистов, в европейских странах 70 проц. боевой подготовки летчиков ведется только на наземных тренажерах, что позволяет существенно снижать стоимость жизненного цикла вертолетного парка.

Авиационный тренажер Ми-8 в Торжке может быть использован для решения навигационных задач, первоначального обучения пилотированию, выполнения тренировочных полетов по приборам днем и ночью в простых и сложных метеоусловиях, ведения визуальной ориентировки, отработки навыков эксплуатации бортовых систем вертолета, действий в ложных и аварийных ситуациях, а также взаимодействия и технологии работы членов экипажа.

"Тренажер в Торжке будет использоваться как для летной подготовки российских летчиков, так и для обучения летчиков иностранных государств, имеющих на вооружении или приобретающих российскую вертолетную технику", - проинформировал руководитель компании.

Тренажер может работать круглосуточно с двухчасовым перерывом на проведение регламентных работ, что позволит оптимально распределить время на подготовку как российских, так и зарубежных летчиков.

По словам Е.Комракова, стоимость экспортных контрактов компании "Рособоронэкспорт" по поставкам тренажеров всех типов инозаказчикам в 2006 году превысила 200 млн дол, причем 25-30 проц. этого объема приходится на компанию "Р.Е.Т.Кронштадт".

Первоначально на тренажере Ми-8МТВ1 будет вестись обучение российских военных летчиков. На основе полученных данных ВВС России разработают техническое задание, согласно которому "Р.Е.Т.Кронштадт" осуществит доработку программного обеспечения и доведет тренажер до уровня вертолета Ми-8МТ, на котором предусматривается применение бортовых систем вооружения.

*источник: АРМС-ТАСС
01.12.06*

УГО ЧАВЕС ВЫРАЗИЛ ПРИЗНАТЕЛЬНОСТЬ РОССИИ ЗА ТВЕРДУЮ ПОЗИЦИЮ ПО ПОСТАВКАМ В ВЕНЕСУЭЛУ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ

Благодаря солидарности и твердости России венесуэльские ВВС получили первые два истребителя "Сухой", заявил 10 декабря президент Венесуэлы Уго Чавес. Он выступил после парада в честь Дня ВВС южноамериканской страны, участие в котором впервые приняли два многоцелевых истребителя Су-30МК2.

Венесуэльский лидер выразил признательность российскому руководству за послание с поздравлениями в связи с переизбранием на пост президента Венесуэлы, которое перед началом парада ему вру-

чил посол РФ в Венесуэле Михаил Орловец. Чавес отметил, что введенное США эмбарго на экспорт вооружений и военной техники в Венесуэлу преследует цель лишить страну "минимальной способности обороняться". США стремились навязать это эмбарго всему миру, указал президент. Глава государства подчеркнул, что Россия решительно отвергла эти дискриминационные санкции.

*источник: ИТАР-ТАСС
11.12.06*

ИНДИИ ПОНРАВИЛИСЬ РОССИЙСКИЕ САМОЛЕТЫ

Совет по оборонным закупкам одобрил приобретение для военно-воздушных сил Индии дополнительной партии российских истребителей Су-30МКИ, об этом в воскресенье сообщил журналистам министр обороны Араккапарамбил Антони. По его словам, приобретение дополнительной техники должен согласовать кабинет министров страны. Сами самолеты будет собирать корпорация "Иркут", по оценкам специалистов, сумма сделки превысит 1,2 млрд. долл.

"Путь к новой сделке открыт, и теперь дело за принятием решения на уровне кабинета министров", - сказал в Дели Араккапарамбил Антони. Напомним, что командование ВВС недавно поставило перед правительством Индии вопрос о необходимости ускоренного переоснащения флота истребительной авиации. В настоящее время в индийских ВВС насчитывается немногим более трех эскадрилий Су-30МКИ, закупленных в России.

Представители исполнителя контракта корпорации "Иркут" от комментариев отказались. Эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко считает, что индийские ВВС в первую очередь не удовлетворены темпами лицензионного производства самолетов корпорацией HAL. "На сегодняшний день парк индийских ВВС состоит из 30 самолетов Су-30МКИ и около 300 МиГ-21, которые постепенно выходят из строя.

Стране важно поддерживать численный состав ВВС", - отмечает эксперт. Инвесторы считают, что новый контракт на руку "Иркуту": он повысит доходы компании и оценку ее акций при формировании ОАК. Фундаментальные показатели деятельности корпорации "Иркут" не влияют на динамику рыночной стоимости акций компании, отмечает аналитик ИК "Брокеркредитсервис" Севастьян Козицын. По его словам, если суммировать портфель заказов, то выручка "Иркута", по прогнозам самой компании, без учета нового индийского контракта, будет равна объему заказов корпорации в 2007 году. "Но, к сожалению, ставшее неожиданным решение правитель-

ства так дешево оценить "Иркут" приведет к тому, что стоимость акций не изменится, даже после новости о таком большом контракте", - говорит эксперт. На сегодняшний день портфель заказов НПК "Иркут" составляет 5,121 млрд. долл.

В него входит поставка в Малайзию 18 самолетов Су-30МКИ на 373 млн. долл., контракт с Алжиром на 28 Су-30МКА на сумму 848 млн. долл. и 16 самолетов Як-130 на сумму 216 млн. долл., поставка комплектующих для концерна EADS на 332 млн. долл. Также большую часть портфеля заказов составляет контракт на 140 тяжелых истребителей стоимостью 1,964 млрд. долл., который был заключен в декабре 2000 года, в соответствии с которым "Иркут" до 2017 года должен обеспечить поставку машинокомплектов Су-30МКИ и организацию сборки самолетов на заводах Hindustan Aeronautics Ltd. (HAL).

Индийское Минобороны боится того, что новый тендер по покупке 126 средних истребителей до сих пор не объявлен, а правительство еще долго будет торговаться с потенциальными его исполнителями. Из-за этого ВВС могут вообще остаться без ударной силы. "Поэтому они сейчас производят и закупают самолеты", - говорит эксперт.

В самом тендере уже изъявили желание участвовать Boeing с самолетом F-18 E/F SH, Lockheed Martin с самолетом F-16, Dassault Aviation (Франция) Rafale, SAAB (Швеция) Gripen и российская РСК "МиГ" с самолетом МиГ-35, индийская версия которого будет представлена на выставке в феврале.

По словам источников, близких к переговорам, на сегодняшний день российской сторона не получила технического задание по тендеру, тем не менее она заочно является в нем фаворитом.

*источник: газета "RBC Daily"
19.12.06*

ИНДИЯ ПРОСИТ ПРИОБЩИТЬ ЕЕ К СОЗДАНИЮ ИСТРЕБИТЕЛЯ ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ

Индия подтверждает свою заинтересованность сотрудничать с Россией в разработке истребителя пятого поколения и надеется, что предметный разговор состоится на заседании Межправительственной комиссии по Военно-техническому сотрудничеству двух стран в январе. Об этом в интервью российским журналистам сообщил сегодня министр иностранных дел Индии Пранаб Мукерджи.

"Мы очень интересуемся этим проектом. Совместная разработка истребителя пятого поколения, мы надеемся, будет в повестке дня предстоящего заседания Межправительственной комиссии по Военно-техническому сотрудничеству. Полагаем, что этот вопрос будет обсужден предметно", - сказал министр.

Глава индийского МИД ожидает также, что Россия будет широко представлена на авиасалоне в Бангалоре

в будущем году. "Мы приглашаем большое количество производителей, бизнесменов, ожидаем серьезные торговые переговоры, - сказал министр. - В прошлом году на таком салоне Россия была очень широко представлена, на очень хорошем уровне, надеюсь, и в этом году на не меньшее российское участие".

Российский истребитель пятого поколения, промежуточный двигатель для которого уже создан и установлен на учебно-боевых самолетах Як-130, поднимется в воздух в 2009 году.

*источник: Известия.Ру
22.12.06*

КОРПОРАЦИЯ "ИРКУТ" И КОМПАНИЯ "ИЛЬЮШИН" СТАНУТ ПАРТНЕРАМИ ИНДИЙСКОЙ ХАЛ В ПРОЕКТЕ МТА

Соглашение между Россией и Индией на разработку, производство и маркетинг военно-транспортного самолета (ВТС) МТА может быть подписано в ходе январского визита в Индию президента России Владимира Путина, сообщила индийская газета "Хинду". Партнерами индийской ХАЛ в проекте МТА, как ожидается, станут корпорация "Иркут" и компания "Ильюшин". В ноябре их представители побывали в Индии для завершения переговоров по разработке и производству самолета, распределению участия каждой из сторон, созданию группы для контроля деятельности будущего СП. По данным официальных источников, доля ХАЛ в разработке МТА составит 35 проц., а 65 проц. отойдет российским компаниям. Индийская сторона разработает переднюю часть фюзеляжа и крылья перспективного самолета, а российские компании - заднюю и центральную части фюзеляжа.

Окончательная сборка будет производиться как в России, так и в Индии. Стороны будут строить равное количество самолетов. В Индии финальную сборку будет производить дивизион транспортной авиации компании ХАЛ.

Хотя окончательного решения по двигателю для МТА пока принято не было, источник газеты "Хинду" информирует, что предложение о поставках силовых установок может получить американская "Пратт энд Уитни", которая уже ведет переговоры с ХАЛ. Планируется, что первый полет МТА состоится через 4,5 года после заключения межправсоглашения, а сертификация военными - через 6 лет.

По прогнозу ХАЛ, объем российского и индийского рынков ВТС типа МТА составит 200 машин. В ХАЛ рассчитывают, что индийско-российское партнерство сможет составить конкуренцию компаниям "Боинг" и "Эрбас". ВВС Индии в настоящее время располагают 80 устаревшими самолетами Ан-32 с грузоподъемностью 5,5 т и вмещающими 42 десантника. МТА сможет десантировать до 100 человек. На его основе в перспективе может быть разработан 100- или 120-местный пассажирский лайнер.

*источник: АРМС-ТАСС
08.12.06*

БОЛЕЕ 40 СТРАН ПОДТВЕРДИЛИ СВОЕ УЧАСТИЕ В ШЕСТОМ МЕЖДУНАРОДНОМ АЭРОКОСМИЧЕСКОМ САЛОНЕ "АЭРО ИНДИЯ-2007"

Более 40 стран подтвердили свое участие в шестом международном аэрокосмическом салоне "Аэро Индия-2007", который будет проходить на авиабазе Елаханка близ города Бангалор 7-11 февраля.

Как сообщили организаторы мероприятия, свою продукцию представят около 450 индийских и зарубежных компаний. Посетителям будут продемонстрированы свыше 60 самолетов и других образцов авиатехники.

Предстоящий салон будет крупнейшим за всю историю его проведения. По сравнению с предыдущим смотром количество участников возросло на 40 проц. Организаторы связывают это со стремлением ведущих производителей авиатехники вступить в борьбу за крупнейшие контракты, заключить которые планирует Индия. Прежде всего, речь идет о закупке в рамках программы модернизации индийских ВВС 126 многоцелевых истребителей.

Общая сумма контракта оценивается в 6,5-7 млрд дол. Среди основных претендентов на эту сделку рассматриваются российский МиГ-35, французский "Рафаль", шведский JAS-39 "Грипен", американские

F/A-18 и F-16 а также "Еврофайтер" EF-2000. Все они будут продемонстрированы на авиасалоне.

Большую активность проявляют и производители вертолетной техники. Это связано с планами приобретения для нужд аэромобильных частей индийской армии в течение ближайших 10 лет около 500 легких вертолетов. Армейское командование уже известило о намерении заключить контракт на закупку до конца следующего года почти 200 винтокрылых машин на сумму 700 млн дол. Помимо этого ВВС Индии готовы к подписанию сделки на поставку для них 80 вертолетов Ми-17, а ВМС - 16 новых боевых вертолетов, предназначенных для противолодочной борьбы.

В перечне запросов министерства обороны страны значатся также военно-транспортные самолеты, самолеты-заправщики, разведывательные самолеты морского базирования.

*источник: АРМС-ТАСС
22.12.06*

ФОНД БОРТНИКА ОБЪЯВИЛ КОНКУРС НА УЧАСТИЕ В ПРОГРАММЕ "СТАРТ - 2007"

Фонд содействия развитию малых форм предприятий в научно-технической сфере (Фонд Бортника) объявил конкурс на участие в программе "СТАРТ" на 2007 г. Она направлена на финансирование инновационных проектов, находящихся на начальной стадии развития. При этом предполагается, что для реализации этой задачи будет образована наукоемкая компания. Срок выполнения проекта - 3 года, за это время фонд готов инвестировать в его развитие до 4,5 млн рублей. Деньги предоставляются на безвоз-

вратной основе, на них проводят исследования, разработывают прототип продукта, проводят испытания, патентуют, составляют бизнес-план.

Заявки принимаются до 31 января 2007 г. Тем, кто хочет принять участие в конкурсе, нужно заполнить заявку на сайте www.fasie.ru или обратиться в представительство фонда в Петербурге - ЗАО "ИЛИП".

*источник: ИА "Альянс Медиа"
13.12.06*

МАЛЫЕ ИННОВАЦИОННЫЕ КОМПАНИИ БУДУТ ФИНАНСИРОВАТЬ РВК

На конференции, посвященной государственным инвестициям в России, выступила Назира Шандиева (Департамент стратегии социально-экономических реформ МЭРТ РФ), рассказавшая о создаваемой Российской венчурной компании (РВК) и частно-государственном партнерстве в сфере инноваций.

Деятельность по совершенствованию инновационной сферы, напомнила Н.Шандиева, инициирована Президентом России В.Путиным, потребовавшим от соответствующих государственных органов создать максимальное количество предпосылок для перехода российской экономики от "сырьевой" к "технологической".

Малые инновационные предприятия ("стартапы"), считают в МЭРТ, являются идеальной средой для развития венчурного финансирования, и здесь ключевым элементом финансирования выступают венчурные фонды, сказала Н.Шандиева.

Одних госинвестиций для поднятия инвестиционной сферы на должный уровень явно недостаточно: малые предприятия испытывают слишком острую нехватку средств, и помочь им здесь смогут структуры, исполняющие роль не фискалов, а экспертов и советников, хотя в обязанности руководства венчурного фонда входит прежде всего отбор проектов и их финансирование.

Изучая зарубежный опыт, в МЭРТ пришли к выводу, что финская модель венчурного финансирования уступает израильской. Таким образом, принципы израильского "Фонда фондов" Йожма (Yozma), созданного в 2000 году, были в конце концов взяты за основу РВК. Герман Греф высказался за принципы Yozma на заседании правительства, состоявшемся 9 августа 2006 года. Напомним: средства Yozma по-

дают к малым инновационным компаниям через десятки малых отраслевых и региональных венчурных фондов.

Согласно проекту, 100% акций РВК принадлежат государству, его финансирование предполагается из инвестиционного фонда. В частности, в 2007-ом году на его счет поступит 10 млрд рублей. Таким образом, общий объем средств РВК составит 15 млрд рублей.

Финансирование проектов будет осуществляться на конкурсной основе, фондов, подотчетных РВК, будет не больше десяти, но и не меньше восьми (летом, напомним, предполагалось, что 10-15), и у каждого будет своя управляющая компания. Каждый из фондов, функционирующих по модели закрытых паевых, "разовьет", по словам Н.Шандиевой, от ста до двухсот "стартапов", причем нижний предел оборотных средств каждого фонда составит сумму 600 млн, а верхний предел - 1,5 млрд рублей.

В венчурных фондах будет введен механизм независимых директоров, который, по сообщению Н.Шандиевой, был заимствован "из англо-саксонского права". Это значит, что частно-государственное партнерство проявит себя в том числе на стадии принятия решений: государственные директора будут конкурировать и одновременно сотрудничать с независимыми на едином направлении. Также в каждом фонде будет введена должность "венчурного управляющего", сказала в завершении доклада Назира Шандиева.

*источник: ИА "Альянс Медиа"
14.12.06*

ВЕДУЩИЕ РОССИЙСКИЕ БАНКИ ФИНАНСИРУЮТ ПОСТАВКИ АВИАТЕХНИКИ НА КУБУ

Синдикат российских банков и компания Aviaimport S.A. (Куба) подписали сегодня в Москве кредитное соглашение.

"Росэксимбанк, являющийся агентом Правительства РФ по финансовой поддержке экспорта, получил статус организатора кредита и агента по обеспечению. Еще одним организатором кредита и платежным агентом стал ВТБ. Внешэкономбанк выступил в качестве соорганизатора кредитора", - говорится в совместном пресс-релизе российских банков.

В рамках соглашения они предоставят синдицированный кредит в объеме до \$203,4 млн сроком на 12 лет для финансирования контрактов на поставку ОАО "Ильюшин Финанс Ко." самолетов Ил-96-300 и самолетов Ту-204 в Республику Куба. Федеральный бюджет на 2006 год предусматривает предоставление банкам-кредиторам государственной гарантии Российской Федерации по данному проекту. Кубинская сторона в качестве обеспечения обязательств по кредиту предоставляет суверенную гарантию Республики Куба и передает в залог приобретаемые самолеты.

"Данный экспортный контракт является крупнейшей в современной российской истории сделкой по экспорту гражданских воздушных судов российского производства и вторым крупным долгосрочным про-

ектом в рамках системы государственной финансовой (гарантийной) поддержки экспорта промышленной продукции", - подчеркивается в пресс-релизе.

Ранее в рамках данной системы была профинансирована поставка российской компанией "Ильюшин Финанс Ко." кубинской Aviaimport S.A. двух самолетов Ил-96-300. Поставка первого самолета произведена в декабре 2005 года, второго - в марте 2006 года. Синдикатом российских банков в составе Внешэкономбанка, ВТБ и Росэксимбанка было оплачено 85% стоимости указанного контракта.

Как указывается в сообщении, реализация нового крупного экспортного контракта является "важнейшим шагом на пути к становлению системы государственной поддержки промышленного экспорта, основанной на существующих в Российской Федерации механизмах государственных гарантий, способствует дальнейшему расширению банковского финансирования экспорта высокотехнологичной продукции российской промышленности и повышению конкурентоспособности российских товаров на международных рынках".

*источник: aksnews.ru
25.12.06*

ДЕПУТАТЫ МОСКОВСКОЙ ГОРОДСКОЙ ДУМЫ ПРИНЯЛИ ЗАКОН "О ГОРОДСКОЙ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММЕ ВОЗРОЖДЕНИЯ И РАЗВИТИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ МАЛОЙ АВИАЦИИ НА 2007-2010 ГОДЫ".

13 декабря депутаты Московской городской Думы приняли Закон "О городской целевой программе возрождения и развития региональных перевозок с использованием малой авиации на 2007-2010 годы".

По словам руководителя Департамента транспорта и связи города Москвы Леонида Липсица, еще в середине 90-х годов планировалось завершить разработку целого семейства малых воздушных судов нового поколения, но с начала экономических реформ и кризиса транспортной системы эта работа была прекращена.

Сегодня состояние и уровень малой авиации в России не соответствует мировому уровню и потенциалу страны. Сейчас предпринимаются шаги по исправлению сложившейся ситуации: вносятся изменения в Воздушный Кодекс РФ, готовится проект федерального закона о малой авиации, но основная работа проводится в субъектах РФ, которые в наибольшей степени заинтересованы в возрождении и развитии отрасли.

Разработанная Программа направлена на восстановление и развитие воздушных перевозок внутри и между регионами, обеспечение трансферта между аэропортами Московского авиационного узла, между столицей, областью и другими регионами.

Основными задачами Целевой программы являются: создание и восстановление объектов наземной инфраструктуры для обеспечения полетов малой авиации (аэропортов и вертодромов, посадочных площадок, сети технического обслуживания, а также сети подготовки специалистов и пилотов), создание условий для управления воздушными судами, в том числе на высотах ниже нижнего эшелона, в соответствии с требованиями гражданской авиации и нормами безопасности, обеспечение взаимодействия между операторами по предоставлению услуг авиаперевозок, клиентами и авиаперевозчиками.

Сформированы основные направления реализации Программы: разработка нормативно-правовой базы, градостроительных и архитектурных решений, бизнес-плана, систем управления, авиационной безопасности и безопасности полетов. Планируется создание, в том числе путем восстановления, воздушного сообщения в пределах 800-километровой зоны вокруг города Москвы, включая строительство и ввод

в эксплуатацию аэропортов и терминалов деловой авиации, в том числе на базе существующих аэропортов Московского воздушного узла и региональных аэропортов. Все это будет способствовать формированию спроса на коммерческие перевозки воздушными судами малой авиации (самолетами и вертолетами). В результате будет создан благоприятный инвестиционный климат и произойдет снижение инвестиционных рисков для финансовых и промышленных инвесторов. Большое значение имеет восстановление воздушного сообщения по местным воздушным линиям между административными центрами и городами Центрального федерального округа. В этой связи предполагается реконструкция и восстановление деятельности региональных аэропортов городов Калуги и Иваново, на базе которых предусматривается создать еще и центры по переподготовке летного состава.

Общий объем финансирования мероприятий Программы составит 12 млрд. 390 млн. рублей, из которых средства бюджета города Москвы - 1 млрд. 267 млн. рублей, а средства из внебюджетных источников - 11 млрд. 123 млн. рублей. При этом вклад города планируется только в основные элементы проекта: проектно-сметную документацию и систему управления, а само строительство и закупка авиатехники будут осуществляться инвесторами на конкурсной основе.

В результате реализации Программы к 2010 году емкость годового рынка услуг региональных авиаперевозок составит около 16 млрд. рублей, а объем инвестиционных вложений в объекты наземной авиационной инфраструктуры, производственные объекты и объекты сервиса - более 7 млрд. рублей. Говоря о необходимости развития малой авиации, депутат Степан Орлов (фракция "Единая Россия") заявил, что речь идет о развитии целой отрасли городского хозяйства, создании дополнительных возможностей для москвичей и московских предприятий. Развитие малой авиации позволит укрепить экономические и социальные связи столицы с регионами центральной России. Депутаты проголосовали за принятие Программы.

*источник: Мосгордума
13.12.06*

МОСКОВСКИЙ АВИАЦИОННЫЙ ИНСТИТУТ ПОЛУЧИЛ ГРАНТ АВИАКОМПАНИИ ТРАНСАЭРО

Авиакомпания 'Трансаэро' в честь 15-летия своего первого полета приняла решение о предоставлении государственным образовательным учреждениям гражданской авиации России специальных грантов на проведение научно-исследовательских и учебно-методических работ.

По условиям конкурса на получение грантов 'Трансаэро' в нем могли принять участие молодые специалисты, аспиранты и студенты очной формы обучения. Если работа выполнялась коллективами, то не менее 70% их состава должны были составлять люди моложе 30 лет. На конкурс поступили десятки заявок.

Экспертная комиссия 'Трансаэро' признала победителями конкурса темы, представляющие практическую ценность для отрасли в целом и являющиеся значимыми для деятельности авиакомпании:

За тему, посвященную разработке перспективных направлений в создании авиационной техники, грант предоставлен Московскому авиационному институту.

Авиакомпания 'Трансаэро' желает всем получателям ее грантов больших успехов.

*источник: AVIA.RU
22.12.06*

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

А-380 доказал свою летную состоятельность	27
Чистое небо для А350	27
DaimlerChrysler сократит долю в EADS, но Германия сохранит свое влияние в холдинге	28
Airbus будет собирать лайнеры Airbus-A320 в Индии и Китае	28
Airbus поставляет первую VIP-модификацию авиалайнера А340-600 компании SAAD Air	29
Австралия строит беспилотные самолеты для своих ВВС	29
Минобороны хочет достроить Ан-70	30
Харьковский авиазавод передал "Авиакому" второй фюзеляж самолета Ан-140	30
Украина сертифицирует Ан-148 для Европы	31
Бразильская Embraer инвестирует в самолеты \$2,6 млрд	31
Солнечные батареи от Boeing-Spectrolab установили мировой рекорд по эффективности	31
Boeing поставляет первый грузовой самолет марки Boeing 747-400ER для компании TNT и инвестиционной фирмы Guggenheim Aviation Partners	32
Boeing поставит Пентагону 10 самолетов С-17 за \$2 млрд	32
Бомбардировщик В-52 перевели на синтетическое топливо	33
Первый полет F-35 прошел успешно	33
Китайские военные создают "самолет-невидимку"	33
Банк Китая скупил акции крупнейшей в Азии компании по лизингу самолетов	34
Испытания вертолета	34
Индийские легкие вертолеты получают пушки	34
Индия приобрела поддержанные американские вертолеты	34
США пригрозили миру супероружием	35
Компания Rolls-Royce получила награду Embraer как лучший поставщик года	35

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

А-380 ДОКАЗАЛ СВОЮ ЛЕТНУЮ СОСТОЯТЕЛЬНОСТЬ

Самолет-гигант Airbus A-380 получил сегодня навигационный сертификат, что фактически открывает путь к его коммерческой эксплуатации. Документ, подписанный представителями европейских и американских властей гражданской авиации, был вручен руководителем Airbus в штаб-квартире компании в Тулузе.

"Это двойное подтверждение является важным этапом в развитии программы Airbus, - подчеркнул на церемонии глава компании Луи Галлуа. - Сертификат удостоверяет технические характеристики А-380, подтверждая, что самолет отвечает самым высоким требованиям".

Документ выдан после выполнения 18-месячной программы испытаний. Пять А-380 совершили около

800 испытательных полетов в различных странах общей продолжительностью 2600 часов.

Airbus уже получил 149 заказов на этот самолет и ведет переговоры еще с 17 потенциальными клиентами. Первый А-380 должен быть поставлен компании "Сингапур Эйрлайнз" через десять месяцев.

Технические проблемы на предприятиях Airbus, однако, заставили администрацию компании объявить о задержках предстоящих поставок, а корпорацию EADS - потерять в третьем квартале 195 млн. евро против прибыли в 279 млн. евро за аналогичный период прошлого года.

*источник: ИТАР-ТАСС.
12.12.06*

ЧИСТОЕ НЕБО ДЛЯ А350

Административный совет Европейской аэрокосмической и оборонной корпорации (EADS), которой принадлежат свыше 80% акций самолетостроительной компании Airbus, дал зеленый свет производству среднефюзеляжного пассажирского авиалайнера А350 ХВВ.

"А350 будет самым современным коммерческим самолетом и шагом вперед по сравнению с его конкурентами", - утверждают в Airbus.

Рассчитанный на дальние маршруты и перевозку 350 пассажиров, А350 задуман как прямой конкурент американскому Boeing 787 Dreamliner, который клиенты получат уже в 2008 году и на который оформлено свыше 400 заказов.

Airbus, со своей стороны, пока же может похвастаться лишь одной сотней заказов на свой будущий авиалайнер, начало эксплуатации которого запланировано на 2013 год.

На "аппетитах" потенциальных покупателей А350, безусловно, сказалась ситуация с другим детищем европейского самолетостроителя - суперлайнером А380, сроки поставок которого клиентам Airbus уже несколько раз откладывал из-за возникших финансовых трудностей.

Между тем стоимость реализации проекта А350 оценивается в 10 млрд. евро. Эти средства Airbus еще предстоит изыскать. Основные акционеры - компания Lagardere и Daimler-Chrysler - предоставить их на сегодняшний день не в состоянии ввиду проблем с финансированием производства А380.

В этой ситуации Airbus придется либо позволить EADS увеличить долю в своем капитале, либо пойти на заимствования под государственные гарантии.

Последнее представляется менее вероятным с учетом того факта, что в середине ноября текущего года США направили в ВТО жалобу на Евросоюз, который Вашингтон подозревает в предоставлении

Airbus незаконных многомиллиардных госсубсидий, в частности со стороны правительств Франции, Германии, Испании и Великобритании.

Airbus, со своей стороны, готовит в ВТО встречную жалобу. Еврокомиссия намерена предъявить Вашингтону претензии по поводу предоставления Boeing субсидий на общую сумму \$20 млрд. в виде военных заказов и налоговых освобождений. Между тем стало известно, что о расширении сотрудничества в области авиастроения договорились российская "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) и EADS. Представители сторон в ходе недавней встречи в штаб-квартире Airbus в Тулузе обсудили, в частности, возможности сотрудничества в реализации программы производства А350.

По словам вице-президента Airbus Оливера Андриэ, российские компании готовы принять более активное участие в создании нового самолета.

"Мы заинтересованы в данном проекте, но сначала нам необходимо изучить вопрос о том, как именно мы сможем в нем участвовать", - сказал журналистам, в свою очередь, президент ОАК и председатель правления Алексей Федоров.

Стороны планируют определить объем сотрудничества к марту 2007 года. Аналитики Airbus ожидают, что спрос на А350 составит 5,7 тыс. единиц в течение 20 лет.

Всего планируется производить три модификации самолета: Airbus А350-800, способный перевозить 270 пассажиров; Airbus А350-900, рассчитанный на 314 человек; и Airbus А350-1000, который сможет принять на борт 350 пассажиров. Дальность полета всех трех авиалайнеров составит более 15 тыс. километров.

*источник: газета "Гудок"
14.12.06*

DAIMLERCHRYSLER СОКРАТИТ ДОЛЮ В EADS, НО ГЕРМАНИЯ СОХРАНИТ СВОЕ ВЛИЯНИЕ В ХОЛДИНГЕ

Правительство ФРГ и консорциум банков, возглавляемый Deutsche Bank и Commerzbank, наконец придумали, как сохранить влияние Германии в франко-германском авиакосмическом холдинге European Aeronautic Defence and Space Company (EADS), если автоконцерн DaimlerChrysler AG, владеющий 22,5% акций, сократит свой пакет до 15%. Как стало известно, разработанный правительством ФРГ механизм предполагает передачу этой доли немецким банкам в виде привилегированных акций без права голоса на срок до 2010 года.

Чтобы 7,5% акций EADS, от которых намерен избавиться глава DaimlerChrysler Дитер Зетче, не достались иностранному инвестору (в частности, российскому банку ВТБ, который уже приобрел почти 7% и не против увеличить свою долю) и не ослабили позиции Германии в холдинге, правительство уговаривает немецкие банки пойти на патриотичный шаг и поучаствовать в сделке - купить акции у DaimlerChrysler. Но владение производственными активами видится кредитным организациям слишком рискованным. Пытаясь минимизировать риски, руководство банков противится покупке в чистом виде. Правительство ФРГ, выступающее в качестве посредника и организатора сделки, выработало механизм, который устраивает всех участников.

По информации газеты Handelsblatt, в минувшую среду в аэропорту Франкфурта представители Commerzbank, Deutsche Bank, Goldman Sachs и банковско-инвестиционной группы KfW встречались для заключительных переговоров с советником по экономическим вопросам канцлера Ангелы Меркель Йенсом Вайдманном.

Как заявил один из участников встречи, пожелавший остаться неназванным, по сути, о продаже акций речь не идет. Банки и правительство договорились о том, что 7,5-процентная доля DaimlerChrysler будет превращена через механизм производных финансовых инструментов (деривативов) фактически в привилегированные акции без права голоса. В итоге этот пакет будет передан во владение консорциуму банков на срок, который, по предварительным данным, составит около четырех лет (он может быть впоследствии продлен на произвольный срок). Все это время Daimler будет сохранять право голоса в EADS в полном объеме.

Преимуществом этого решения эксперты называют то, что к 2010 году акции снова вернутся к Dai-

mlerChrysler. Одновременно, при благоприятной рыночной ситуации, консорциум банков выиграет от положительной динамики цен на акции. По сведениям РБК daily, банки рассчитывают на доход выше 4% годовых. "Фактически речь идет о подобию сделки РЕПО: банки получают сертификаты, которые выпускаются вместо акций, и предоставляют DaimlerChrysler деньги. Через четыре года происходит обратная сделка", - пояснил РБК daily аналитик инвестиционного банка "Траст" Евгений Шаго. Источник в одном из немецких банков-участников сказал РБК daily, что срок в четыре года выбран из-за неуверенности в ситуации на рынке авиастроения. "Никто не знает, что будет дальше, - отметил он. - До 2010 года многое может произойти. Для нас особенно важно, что DaimlerChrysler сохранит право голоса в EADS. С финансовой точки зрения очевидно, что банки хотят получать некую выгоду с денег, проинвестированных в акции компании".

В немецких СМИ появлялась информация, что сделка будет оформлена до наступления католического Рождества. Однако, по информации источников РБК daily, это вряд ли осуществится. Скорее всего все произойдет не раньше начала января, когда завершатся праздничные каникулы. "Более того, еще не решен вопрос о составе банковской группы. Она сформирована не окончательно, и любой немецкий банк или инвестиционная компания еще могут присоединиться к сделке с акциями EADS. Правительство ФРГ выжидает, когда инвесторов наберется достаточно", - утверждает собеседник РБК daily в консорциуме банков. Кроме того, предложенное решение еще должно быть согласовано с французскими акционерами EADS.

Выручка EADS в 2005 году составила 22 млрд евро. Концерну принадлежат 80% Airbus, 100% Eurocopter, 47% Dassault (военное направление компании), 40% MBDA (ракетное подразделение) и др. Компанию контролирует франко-германский акционерный консорциум в составе DaimlerChrysler (22,3%), правительства Франции и компании Lagardere SA (29,75%).

*источник: газета "RBC Daily"
18.12.06*

AIRBUS БУДЕТ СОБИРАТЬ ЛАЙНЕРЫ AIRBUS-A320 В ИНДИИ И КИТАЕ

Европейская компания Airbus, крупнейший в мире производитель пассажирских авиалайнеров, объявила о планах строительства в Индии крупного инженерного центра, а также центра подготовки пилотов в городе Бангалор.

Эти планы стали частью соглашения с правительством Индии о покупке 43 лайнеров Airbus для индийской государственной авиакомпании на сумму \$2,25 млрд. Общий объем инвестиций Airbus в Индии в течение 10 лет может превысить \$1 млрд, передаёт Радио Свободы.

В конце октября Airbus объявила, что построит свой первый сборочный завод за пределами Европы в Китае. Он разместится в городе Тяньцзинь на восточном побережье страны. Первые лайнеры Airbus-A320, рассчитанные на перевозку 160 пассажиров, будут собраны здесь в 2009 г. Стартовая мощность завода - 4 самолёта в месяц.

*источник: РИА "ОРЕАНДА"
07.12.06*

АIRBUS ПОСТАВЛЯЕТ ПЕРВУЮ VIP-МОДИФИКАЦИЮ АВИАЛАЙНЕРА А340-600 КОМПАНИИ SAAD AIR

Airbus поставил первую VIP-модификацию сверхдальнемагистрального А340-600 группе частных компаний SAAD Air из Саудовской Аравии.

А340-600 обладает наибольшей длиной фюзеляжа среди всех эксплуатируемых в мире магистральных самолетов, и SAAD Air является первым заказчиком VIP-модификации этого авиалайнера.

Пассажирскую кабину А340-600, поставленного SAAD Air, еще предстоит оборудовать в VIP-вариант, предусматривающий размещение примерно 80 пассажиров. На самолете установлены двигатели Trent-500 фирмы Rolls-Royce.

SAAD Air динамично развивает бизнес по всему миру и является известным пользователем корпоративных самолетов. У SAAD Air уже есть корпоративный А320 Prestige, поэтому пополнение ее парка более вместительным широкофюзеляжным лайнером Airbus является логичным шагом.

Такие качества А340-600, как более просторная пассажирская кабина, исключительно большая дальность полета и четырехдвигательная схема, позволяющие перевозить VIP-пассажиров в условиях самого высокого комфорта, куда они хотят и когда хотят, предоставят SAAD Air преимущества.

SAAD Air также ведет переговоры об удвоении своего самолетного парка в будущем, рассматривая широкий ряд моделей самолетов для предоставления услуг по перевозке своим VIP-клиентам.

Airbus располагает самым современным модельным рядом корпоративных авиалайнеров, который открывает А318 Elite, продолжают А319 АСJ и А320 Prestige, далее развивают модификации Prestige самолетов семейства А330/А340 и венчает А380 Flying Palace.

Благодаря четырехдвигательной схеме лайнеры А340 и А380 могут летать по любым проложенным над необитаемыми территориями маршрутам, поскольку они свободны от ограничений ETOPS (накладываемых на полеты двухдвигательных самолетов по маршрутам большой протяженности).

Модельный ряд корпоративных авиалайнеров Airbus в полной мере востребован.

В этом году число продаж таких самолетов превысило 20 единиц, что является рекордным достижением. Общее число продаж самолетов А318 Elite, А319

АСJ и А320 Prestige приближается к 80 единицам, тогда как около 40 широкофюзеляжных лайнеров Airbus уже используется или будет оборудовано для корпоративных перевозок.

"Если вы хотите максимума в корпоративных самолетах, касается это более просторной пассажирской кабины, более современной конструкции или просто крупнейшего лайнера в своем классе, Airbus предложит вам решение, - сказал исполнительный коммерческий директор Airbus Джон Лехи (John Leahy). - Самолеты Airbus пользуются заслуженной репутацией за предоставление большего комфорта пассажирам авиакомпаний, и это в еще большей мере характерно для VIP-салонов корпоративных лайнеров мирового класса".

В корпоративных самолетах Airbus, подобно их пассажирским родоначальникам, воплощено много инноваций с целью дать больше преимуществ заказчикам. В их числе топливосберегающие аэродинамические схемы, широкое применение обеспечивающих снижение веса композиционных материалов, современные и идентичные компоновки кабин экипажа, электродистанционная система управления, надежные бортовые системы и прочный высокоресурсный планер.

Для обеспечения надежной эксплуатации самолетов Airbus также разработан и используется самый полный набор средств обнаружения и устранения неисправностей.

Эксплуатация самолетов Airbus обеспечивается мировой сетью центров технической поддержки, обучения и материально-технического обеспечения.

К настоящему времени Airbus получил в общей сложности около 7000 заказов и поставил заказчикам свыше 4500 самолетов. Количество заказчиков и эксплуатантов самолетов Airbus приближается к 350.

*источник: компания "Airbus"
21.12.06*

АВСТРАЛИЯ СТРОИТ БЕСПИЛОТНЫЕ САМОЛЕТЫ ДЛЯ СВОИХ ВВС

Австралийское отделение компании Boeing подписало контракт на поставку правительству первых образцов беспилотных тактических самолетов для австралийской армии, сообщает The Engineer.

Помимо Boeing, в проекте участвует израильская компания Israel Aircraft Industries (IAI). Самолет способен обнаруживать, идентифицировать и осуществлять постоянный мониторинг различных целей на расстоянии до 150 км от места старта.

Вместе с самолетом поставляют удаленные видеотерминалы, позволяющие непосредственно получать изображения местности.

Среди других особенностей самолета - либо обычный, либо катапультируемый взлет, возможность полностью автоматического возвращения на землю с помощью парашютирующего крыла и использование стандартов связи, устанавливающих прямой контакт с союзными войсками.

*источник: CNews
19.12.06*

МИНОБОРОНЫ ХОЧЕТ ДОСТРОИТЬ АН-70

Министерство обороны Украины заинтересовано в достройке военно-транспортного самолета Ан-70. Об этом сказал командующий Воздушными Силами Вооруженных сил Украины, генерал-полковник Анатолий Торопчин.

"Ан-70 нужен Вооруженным силам Украины и непосредственно Воздушным силам", - сказал Торопчин. Он отметил, что на этот проект уже израсходован 1 миллиард 100 миллионов долларов и его готовность зависит от выполнения 295 испытательных полетов.

По словам командующего, у самолета остаются нюансы по двигателям и по модернизации навигационного оборудования. Торопчин также отметил, что деньги на закупку Ан-70 в будущем году не предусмотрены. По его словам, на встрече министров обороны Украины и России Анатолия Гриценко и Сергея Иванова будут обсуждаться дальнейшие перспективы Ан-70.

Он сообщил, что 72% предприятий, принимающих участие в этом проекте, - российские, поэтому нужно, чтобы в случае выхода России из этого проекта была возможность на двусторонней основе сотрудничать с теми предприятиями РФ, которые изготавливают комплектующие для этого самолета.

Торопчин также сообщил, что Ан-70 должен заменить 50% транспортных самолетов Ил-76, парк которых насчитывает 20 машин. Остальные Ил-76 будут использоваться после проведения модернизации. Одновременно он сообщил, что Воздушные силы и государственная компания "Украинская авиационная транспортная компания" уже заказали по 10 самолетов Ан-70.

Создание самолета Ан-70 - совместный украинско-российский проект. Самолет Ан-70 предназначен для транспортировки грузов массой до 47 тонн, десантирования парашютистов и техники. Среди военно-транспортных самолетов только Ан-70 садится на грунтовые площадки длиной 600-900 метров и может перевозить всю номенклатуру военных грузов стран СНГ и НАТО.

В июле 2006 года правительство России приняло решение начать переговоры с Украиной о прекращении совместного проекта по созданию и серийному производству военно-транспортного самолета Ан-70.

16 августа в Сочи украинский премьер-министр Виктор Янукович предложил России еще раз подумать над совместным завершением проекта Ан-70. "Мы в очередной раз предложили завершить проект и провести его сертификацию", - сказал Янукович.

24 октября в Киеве глава правительства Российской Федерации Михаил Фрадков заявил об окончательном выходе России из проекта Ан-70. Вместе с тем он отметил, что пока остаются нерешенными вопросы, связанные с определением расходов участников проекта и интеллектуальной стоимости этих расходов, а также вопросы взаимных финансовых обязательств сторон. "Поэтому нужно определенное время для того, чтобы закрыть одну тему и с не меньшим энтузиазмом продолжить сотрудничество по другим темам авиационной промышленности", - сказал Фрадков.

Украина призывает Россию погасить долги по проекту Ан-70.

*источник: Подробности.ua
02.12.06*

ХАРЬКОВСКИЙ АВИАЗАВОД ПЕРЕДАЛ "АВИАКОРУ" ВТОРОЙ ФЮЗЕЛЯЖ САМОЛЕТА АН-140

13 декабря специалисты Харьковского государственного авиационного производственного предприятия отправили в Самару фюзеляж Ан-140. В 2006-м году это вторая поставка фюзеляжа в составе комплекта самолета, трудоемкость производства которого достигает 70% аналогичного показателя готовой машины.

Полгода назад - 23 мая - фюзеляж Ан-140 впервые был доставлен из Харькова в Самару автомобильным транспортом. Эта операция потребовала специальной подготовки. Для того чтобы исключить влияние дорожного покрытия на местную прочность авиационной конструкции, были изготовлены уникальные ложементы, определен оптимальный маршрут автопоезда, приглашена московская компания, специализирующаяся на доставке габаритных грузов. Таким образом, технология наземной доставки крупных агрегатов самолета Ан-140 освоена и в будущем будет использована наряду с доставкой авиационным транспортом.

Успешная презентация российского Ан-140 на авиасалоне САКС-2006 позволяет "Авиакору" рассчитывать на увеличение портфеля заказов российских авиакомпаний, а харьковскому авиационному заводу - на продолжение сотрудничества и рост поставок самолетоконструкций. Так только на Фарн-

боро-2006 "Ильюшин Финанс Ко", "Авиакор - авиационный завод", АНТК им. Антонова и ХГАПП подписали генеральное соглашение о поставке 25 самолетов Ан-140-100 авиакомпаниям Российской Федерации в течение ближайших пяти лет. В связи с увеличением объема заказов ОАО "Авиакор - авиационный завод" и ХГАПП в следующем году планируют увеличить мощности производства по программе Ан-140.

Справка:

Производственная кооперация ХГАПП и ОАО "Авиакор - авиационный завод" активизировалась в 2003 году после организации СП "Международный авиационный проект - 140", целью создания которого является производство и сбыт самолетов Ан-140 на территории РФ.

В настоящее время Ан-140-100 является одним из перспективных региональных турбовинтовых самолетов, призванных заменить устаревшие Ан-24, в массовом порядке выбывающие из парков авиакомпаний. По подсчетам экспертов, российским авиаперевозчикам в ближайшее время понадобится не менее 100 таких машин.

*источник: компания "ХГАПП"
13.12.06*

УКРАИНА СЕРТИФИЦИРУЕТ АН-148 ДЛЯ ЕВРОПЫ

Украина будет сертифицировать Ан-148 для европейского рынка. Договоренность об этом достигнута во время рабочего визита 18-19 декабря Министра транспорта и связи Украины Николая Рудьковского во Францию.

"Украине необходимо вывести самолет Ан-148 на европейский рынок. Для этого нужно провести сертификацию самолета", - сказал он.

Возможности сертификации Ан-148 производства госпредприятия "Киевский авиационный завод "Авиант" на европейском рынке Н.Рудьковский обсудил с руководством Европейского аэрокосмического оборонного концерна (EADS). По его словам, Ан-148 - это один из наиболее конкурентоспособных самолетов в своем классе, поэтому Украина продолжит его сертификацию. По данным Н.Рудьковского, сертификация Ан-148 на рынке СНГ состоится в декабре 2007 года. Процесс европейской сертификации займет от года до двух.

EADS - Европейская аэрокосмическая корпорация, созданная вследствие слияния компаний "Aerospatiale-Matra" (Франция), "Construcciones Aeronauticas" (Испания) и "DaimlerChrysler Aerospace AG" (Германия). Занимается разработкой, производством и поставками гражданских и военных воздушных судов, ракет космического и военного назначения и смежной продукции. Вторая по величине аэрокосмическая компания в мире (после "Boeing") и второй европейский производитель вооружения (после "BAE Systems").

Самолеты семейства Ан-148 предназначены для пассажирских, грузо-пассажирских и грузовых перевозок на региональных и ближнемагистральных авиалиниях. Они рассчитаны на перевозку до 80 пассажиров на дистанцию 2000-5000 км.

*источник: ЛІГАБізнесІнформ
19.12.06*

БРАЗИЛЬСКАЯ EMBRAER ИНВЕСТИРУЕТ В САМОЛЕТЫ \$2,6 МЛРД

Бразильская авиастроительная компания Embraer инвестирует 2,6 млрд долл. в различные проекты в течение следующих 5 лет, заявил президент компании Маурисиу Ботелью.

Финансовые средства пойдут на разработку нового реактивного самолета, на тестирование новых самолетов Embraer, на технологические усовершенствования предыдущих моделей. В 2007г. объем инвестиций составит 500 млн долл.

Как сообщило руководство компании, Embraer стала третьей в мире авиастроительной компанией по объему рыночной капитализации, обогнав канадскую Bombardier, передает (С) Associated Press.

Последняя крупная сделка компании была заключена в августе с.г., когда Embraer и китайская авиакомпания Hainan Airlines Co. заключили контракт на поставку 100 самолетов E145 и E190. Сумма сделки составила 2,7 млрд долл.

По условиям контракта, 50 самолетов E145 будут производиться на принадлежащем Embraer предприятии в г.Харбине (Китай), а 50 самолетов E190 - на территории Бразилии. Начало поставок самолетов запланировано на 2007г.

*источник: spews
15.12.06*

СОЛНЕЧНЫЕ БАТАРЕИ ОТ BOEING-SPECTROLAB УСТАНОВИЛИ МИРОВОЙ РЕКОРД ПО ЭФФЕКТИВНОСТИ

Специалисты компании Boeing-Spectrolab, дочернего предприятия авиаконцерна Boeing, разработали солнечную батарею, которая преобразует 40,7% получаемого солнечного света в электроэнергию. Мировой рекорд по эффективности солнечной батареи подтвердили в Национальной лаборатории возобновляемых источников энергии Министерства энергетики США. У самых распространенных и доступных в настоящее время солнечных батарей эффективность составляет лишь 13-22%.

Новый фотоэлемент оснащен концентратором и выполнен из нескольких слоев полупроводников разных типов, каждый из которых способен поглощать световые волны определенной длины. Данная технология позволяет сделать солнечное электричество более конкурентоспособным.

Фотоэлектрические системы из новых батарей могут производить электроэнергию по цене всего 3 доллара США за ватт. Для сравнения, используемые сегодня кремниевые солнечные элементы производят электричество стоимостью 8 долларов США за ватт. По прогнозам экспертов, через несколько лет электричество, получаемое путем преобразования солнечной энергии, может сравняться в цене с тем,

что генерируется традиционными энергосистемами. Новые фотоэлементы предназначены для использования в наземных энергетических станциях и могут производиться на существующих промышленных линиях.

Работы над солнечными батареями с высоким коэффициентом полезного действия Boeing-Spectrolab проводила в рамках программы High Performance Photovoltaics Project, начатой министерством энергетики США в 2001 году с целью добиться повышения энергоотдачи от наземных солнечных батарей. В 2003 году компания создала фотоэлементы, способные преобразовывать в электрический ток 36% солнечной энергии.

Boeing-Spectrolab уже заключила многомиллионный контракт на производство новых сверхэффективных солнечных батарей и рассчитывает в ближайшее время подписать еще несколько подобных договоров. Основным полем деятельности исследовательской компании является конструирование солнечных батарей для космических кораблей.

*источник: AVIAPORT.RU
07.12.06*

BOEING ПОСТАВЛЯЕТ ПЕРВЫЙ ГРУЗОВОЙ САМОЛЕТ МАРКИ BOEING 747-400ER ДЛЯ КОМПАНИИ TNT И ИНВЕСТИЦИОННОЙ ФИРМЫ GUGGENHEIM AVIATION PARTNERS

Компания Boeing объявила о поставке первого грузового самолета Boeing 747-400ER для компаний TNT и Guggenheim Aviation Partners (GAP).

Самолет, создание которого считают вехой в гражданской авиации, был приобретен на средства инвестиционной компании Guggenheim Aviation Partners и будет эксплуатироваться компанией TNT - мировым лидером в сфере экспресс-доставки корпоративных грузов и отправок.

"Появление первого Boeing 747, являющегося собственностью TNT, - важный шаг к достижению нашей стратегической цели, а именно - занять первое место в экспресс-перевозках между Азией и Европой", - заявил Питер Баккер (Peter Bakker), Главный исполнительный директор группы компаний TNT. "Этот самолет станет естественным звеном воздушной и автодорожной сети TNT в Европе.

Его появление в авиапарке компании говорит о том, что наши клиенты получают самое короткое и гарантированное время доставки в Европе, при этом будет обеспечена полная прозрачность и контроль со стороны компании над грузопотоком с помощью интегрированных информационных технологий, используемых TNT. В результате будут сокращены расходы, связанные с использованием техники, а также материально-техническим обслуживанием, а степень удовлетворения запросов клиентов возрастет".

В настоящее время парк самолетов TNT насчитывает 46 машин, в том числе шесть грузовых самолетов типа Boeing 737 и один грузовой самолет Boeing 757.

В сотрудничестве с GAP весной 2007 года компания введет в строй второй грузовой самолет Boeing 747-400ER. "Мы поздравляем TNT с началом эксплуатации грузового самолета Boeing 747, который отлично зарекомендовал себя в грузовых перевозках", - заявил Марлин Дэйли (Marlin Dailey), вице-президент компании Boeing по продажам грузовых самолетов в Европе, России и Центральной Азии. "Превосходные экономические показатели машины Boeing 747 и ее соответствие жестким критериям охраны окружающей среды объясняют длительный успех и лидерство семейства грузовых самолетов Boeing 747".

Инвестиционные фонды, управляемые компанией GAP, в настоящее время имеют в своем парке 31 самолет марки Boeing. Сегодняшняя поставка - первая из заказа на шесть грузовых самолетов Boeing 747-400ER, размещенного в июне 2005 г. Компания, расположенная в США, специализируется на инвестициях в авиационный транспорт. В этом году она разместила также дополнительные заказы на четыре грузовые машины Boeing 747-8 и три грузовые машины Boeing 777.

Компания Boeing является бесспорным лидером на рынке воздушного грузового транспорта и обеспечивает более чем 90 процентов от существующей во всем мире грузоподъемности. Одно лишь семейство грузовых самолетов Boeing 747 обеспечивает половину всемирной потребности в воздушных грузовых перевозках. Boeing 747 имеет свою отличительную черту - грузовую рампу в носовой части воздушного корабля, которая позволяет размещать нестандартные грузы.

В сочетании с боковым люком обеспечивается превосходная эффективность и гибкость при осуществлении погрузочно-разгрузочных работ.

В своем исследовании, посвященном воздушным грузовым перевозкам в мире в 2006-2007 гг., компания Boeing предсказывает, что рост международных воздушных грузовых перевозок, как ожидается, будет расти в среднем на 6.1 процентов в течение следующих 20 лет.

На европейские воздушные грузовые перевозки приходится приблизительно треть мировых. TNT располагает эффективными сетями в Европе и Азии и наращивает свои операционные возможности по всему миру, чтобы максимально эффективно использовать свою глобальную транспортную сеть.

источник: компания "TNT Express"
25.12.06

BOEING ПОСТАВИТ ПЕНТАГОНУ 10 САМОЛЕТОВ C-17 ЗА \$2 МЛРД

Американский авиастроительный концерн Boeing Co. заключил с Министерством обороны США контракт на поставку 10 транспортных самолетов C-17 в дополнение к ранее заказанным Пентагоном 180 аналогичным машинам.

Сумма сделки составит 2 млрд долл. Средства включены в расходную часть американского военного бюджета на 2007-2008 финансовый год, который начнется 1 октября 2007г. Поставки запланированы на октябрь 2009г.

Решение увеличить число заказанных самолетов связано не только с активным их использованием в Ираке и Афганистане, но и с нежеланием Пентагона прерывать производственный цикл, уточняет (с) Reuters.

Текущий заказ на поставку 180 самолетов C-17 будет закрыт в 2008г., и при отсутствии спроса на эти машины их производство планировалось прекратить. Новый контракт позволит сохранить технологические мощности.

Отметим, что чистая прибыль Boeing за 9 месяцев 2006г. снизилась на 42% - до 1,23 млрд долл. по сравнению с 2,11 млрд долл. (2,62 долл./акция), полученными за аналогичный период годом ранее. Выручка компании за отчетный период увеличилась на 10,7% и составила 43,99 млрд долл. против 39,72 млрд долл., полученных за июль-сентябрь 2005г.

источник: РБК
19.12.06

БОМБАРДИРОВЩИК В-52 ПЕРЕВЕЛИ НА СИНТЕТИЧЕСКОЕ ТОПЛИВО

Стратегический бомбардировщик В-52 Stratofortress провел успешный полет с использованием синтетического горючего во всех восьми двигателях, сообщает Defencetalk.

Двигатели "Стратосферной крепости" во время полета работали на смешанном горючем, в пропорции 50/50 состоящем из стандартного авиакеросина JP-8 и синтетического топлива, полученного из природного газа.

Полет стал очередным этапом испытаний топлива нового поколения для ВВС США. Первый этап прошел в конце сентября 2006 года, когда В-52 нес на борту синтетическое горючее для питания двух из восьми двигателей.

Следующий этап испытаний будет проведен в условиях низких температур. Его целью станет выяснение способности синтетического горючего сохранять свои свойства в экстремальных условиях. Синтетическое топливо, полученное по методу Фишера-

Тропша, по своим свойствам практически аналогично авиационному керосину. Оно может вырабатываться также из каменного угля, торфа и горючих сланцев.

Министерство обороны США надеется к 2016 году покрыть за счет альтернативных источников горючего как минимум 50 процентов потребности ВВС в авиатопливе. В случае успеха испытаний ВВС США намерены уже в 2008 году приобрести не менее 100 миллионов галлонов (378 миллионов литров) синтетического горючего. В дальнейшем на топливо нового поколения могут быть переведены корабли военно-морского флота, использующие газотурбинные установки, и наземная техника.

*источник: Lenta.Ru
18.12.06*

ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ F-35 ПРОШЕЛ УСПЕШНО

Истребитель F-35 успешно завершил первый тестовый полет, сообщается в пресс-релизе корпорации Lockheed Martin.

Полет истребителя продолжался 35 минут вместо запланированного часа. Самолет, эскортируемый двумя F-16 и одним F/A-18, поднялся на высоту 15000 футов (4572 метра). Летчик-испытатель провел серию маневров с целью проверки двигателя и подсистем.

Представители Lockheed Martin считают летные испытания успешными, несмотря на некорректную работу датчиков скорости и высоты полета истребителя. Отказ датчиков не позволил провести дополнительные проверки систем самолета при посадке.

Летчик-испытатель, проводивший тесты, назвал полет "потрясающим", а работу систем истребителя "безупречной". По словам летчика, ощущения от полета "намного превосходят симулятор".

Напомним, что ранее, 11 декабря, первый полет F-35 был отложен из-за плохой погоды. Туман и ветер не позволили завершить этап наземных испытаний.

F-35 Joint Strike Fighter начал разрабатываться в 1996 году. Летные испытания прототипов истребителя под индексом X-35 начались в 2000 году. Летом 2006 F-35 получил собственное имя - Lightning II ("Молния-2").

Общая стоимость программы нового истребителя составит 276 миллиардов долларов с учетом цены разработки и серийного производства машин. До 2027 года планируется произвести более 3000 самолетов, 2400 из которых предназначены для ВВС США и Великобритании.

*источник: Lenta.Ru
18.12.06*

КИТАЙСКИЕ ВОЕННЫЕ СОЗДАЮТ "САМОЛЕТ-НЕВИДИМКУ"

Китайские военные приступили к разработке "самолета-невидимки", который, подобно американским самолетам, построенным по технологии Steals, будет невидим на экранах радаров.

Об этом говорится в статье январского номера гонконгского журнала Kanwa Defense Review, который поступит в продажу 20 декабря, передает РИА "Новости".

Автор статьи ссылается на собственный источник в Пекинском институте авиационных материалов, который является главным китайским исследовательским центром по разработке покрытий для военных и гражданских самолетов КНР.

По словам источника журнала, китайцы смогли получить доступ к технологиям, используемым на американском "самолете-невидимке" F-117. "Мы получили эти технологии по специальным каналам", - отметил источник журнала, отказавшись сообщить подробности.

Kanwa Defense Review отмечает, что в экспертном сообществе появилась информация о том, что Китаю удалось получить какие-то детали F-117, сбитого над территорией Югославии во время операции НАТО против режима Слободана Милошевича в 1999 году.

"Учитывая хорошие отношения между Китаем и прежними властями Югославии, такой вариант не кажется невозможным при условии, что китайцы предложили хорошую цену", - отмечает журнал.

По словам источника, "самолет-невидимка" будет создаваться на базе китайского истребителя-бомбардировщика JH-7A, который по своим характеристикам близок к российскому самолету Су-24.

*источник: газета "Взгляд"
18.12.06*

БАНК КИТАЯ СКУПИЛ АКЦИИ КРУПНЕЙШЕЙ В АЗИИ КОМПАНИИ ПО ЛИЗИНГУ САМОЛЕТОВ

Банк Китая объявил о приобретении всех акций Сингапурской компании по лизингу самолетов Singapore Aircraft Leasing - крупнейшей в Азии, передает Украинформ. Стоимость покупки составила 965 млн. долларов США.

По состоянию на конец сентября 2006 года общий объем активов компании достиг 3,1 млрд. долларов США. Ее клиенты существуют в 20 странах. Singapore Aircraft Leasing обладает 63 собственными самолетами и от имени третьих сторон распоряжается еще 14 самолетами, а также держит заказы на покупку еще 28 самолетов. 70 процентов самолетного парка компании составляют машины типа Boeing 737 и Airbus A320.

Цель приобретения сингапурской компании, по словам представителя Банка Китая, - одна из стратегических мер по диверсификации направлений финансового обслуживания. В дальнейшем Банк Китая готов оказать содействие в расширении бизнеса компании по всему миру, особенно на крупном авиарынке Китая.

источник: ИА "Украина промышленная"
22.12.06

ИСПЫТАНИЯ ВЕРТОЛЕТА

В Китае прошли испытания по боевому применению вертолета огневой поддержки "Чжи-11". С борта винтокрылой машины, разработанной авиастроительным объединением "Чанхэ", была проведена стрельба по воздушным и наземным мишеням, в ходе которой также прошла проверку система управления огнем. "Чжи-11" - первый вертолет, полностью разработанный и серийно выпускаемый в Китае с 2000 года в варианте для

гражданской авиации. В настоящее время проходит испытание его модификация для китайских ВВС. Вертолет способен выполнять боевые задачи в любое время суток, осуществлять поиск и уничтожение различных воздушных и наземных целей.

источник: газета "Красная звезда"
25.12.06

ИНДИЙСКИЕ ЛЕГКИЕ ВЕРТОЛЕТЫ ПОЛУЧАТ ПУШКИ

Индийские вертолеты ALH (Advanced Light Helicopter) будут оснащены 20-миллиметровыми пушками и наשלемными системами целеуказания, сообщает Defense-Aerospace.

В носовой части вертолетов будут размещены пушки М-631 во вращающихся установках. Пушки этой модели отличаются малым весом и пониженной отдачей, что обеспечивает высокую точность стрельбы на больших дистанциях.

Пушки будут наводиться на цель с помощью наשלемной системы целеуказания. Для попадания пилоту достаточно будет удерживать прицельную марку на цели, следя за ней взглядом.

На первом этапе новое вооружение получат 20 вертолетов ALH. В дальнейшем это число может возрасти. Вертолеты ALH выпускаются индийской корпорацией HAL и оснащаются французскими двигателями.

Максимальный взлетный вес этих машин составляет 5,5 тонн, скорость - до 280 километров в час. Радиус действия вертолета - 400 километров.

источник: Lenta.Ru
25.12.0

ИНДИЯ ПРИОБРЕЛА ПОДЕРЖАННЫЕ АМЕРИКАНСКИЕ ВЕРТОЛЕТЫ

ВМС Индии приобрели партию подержанных противолодочных вертолетов американского производства, сообщает Defencetalk. Вертолеты SH-3 Sea King будут базироваться на палубах фрегатов индийского флота. Они могут обнаруживать и уничтожать подводные лодки с помощью торпед и глубинных бомб, атаковать надводные цели с помощью противокорабельных ракет малой дальности, осуществлять поисково-спасательные операции и высаживать группы спецназа на побережье.

Вертолет Sea King создан в конце 50-х годов. Серийное производство машины продолжалось около 30 лет. В настоящее время SH-3 в различных модификациях состоит на вооружении ВМС США и многих других стран.

Взлетный вес вертолета составляет 9,3 тонны, максимальная скорость - 270 километров в час, крейсерская - 220. Дальность полета превышает 1000 километров. В транспортном варианте вертолет может перевезти до трех тонн груза. Вооружение SH-3 состоит из противолодочных торпед (до двух единиц), глубинных бомб и гидроакустических буев, предназначенных для обнаружения подлодок. Машины также оснащаются погружаемой гидроакустической станцией.

источник: сайт "Lenta.Ru"
19.12.06

США ПРИГРОЗИЛИ МИРУ СУПЕРОРУЖИЕМ

Если в России при упоминании словосочетания "август 1998 г." на ум приходит проклятый дефолт, то в США этот месяц запомнился в первую очередь провалом военной операции по уничтожению Усамы бен Ладена. Тогда, если кто забыл, группа боевых кораблей ВМС США, находившихся в Аравийском море, выполняя приказ Билла Клинтона, выпустила несколько крылатых ракет "Томагавк" по лагерю террористической организации "Аль-Каэда" в Афганистане, где в тот момент находился террорист "номер один". Чтобы преодолеть расстояние в 1760 км, этим ракетам-убийцам, развивающим скорость до 880 км/ч, понадобилось почти два часа. Когда же "Томагавки" достигли цели, бен Ладена уже и след простыл: хитроумный злодей умудрился сбежать из лагеря за час до взрыва.

По всей видимости, именно тогда у разочарованных американских военных появилась идея создания гиперзвуковой крылатой ракеты, которая смогла бы уничтожить любой объект за считанное количество минут после своего запуска. И вот, похоже, их мечты постепенно превращаются в реальность: в январском номере журнала Popular Mechanics сообщается о том, что в настоящее время полным ходом идет разработка абсолютно нового "глобального ударного оружия", которым станет крылатая ракета X-51 "Уэйврайдер".

По словам главного конструктора этой ракеты Марка Льюиса, с виду X-51 будет мало чем отличаться от хорошо знакомых нам ракет класса "земля-воздух": ее длина составит 3,5 м, а изготовят ее из специального никелевого сплава. Однако скорость

новой ракеты будет поистине фантастической: предполагается, что она сможет "разогнаться" до 6 тыс. км/ч, что в семь раз (!) превышает максимальную скорость тех же "Томагавков". То есть в описанной выше ситуации "Уэйврайдер" смог бы уничтожить бен Ладена через 20 мин. после запуска!

Правда, для этого ей необходимо пройти соответствующие испытания, которые администрация Джорджа Буша запланировала на 2008 год. Если все пройдет нормально, то США получат уникальное оружие, которое позволит наносить очень быстрые точечные удары в любой точке земного шара, что является необходимым условием для успешной борьбы с терроризмом.

"Мы знаем, как ударить точно и быстро, - сообщил изданию заместитель командующего Стратегическим командованием США генерал-лейтенант Роберт Келер. - И мы знаем, как нанести удар по удаленному объекту... Наша цель - получить возможность ударить по любой точке земного шара менее чем за 60 минут. И сейчас это - вопрос времени". Правда, как именно будет использоваться X-51 и кто станет ее первой целью, в Пентагоне не сообщают. "Я не уверен, что у них есть четкий план использования этой ракеты", - отметил в интервью изданию представитель Конгресса.

*источник: Утро.Ру
21.12.06*

КОМПАНИЯ ROLLS-ROYCE ПОЛУЧИЛА НАГРАДУ EMBRAER КАК ЛУЧШИЙ ПОСТАВЩИК ГОДА

Компания Rolls-Royce признана "Поставщиком года 2006" компанией Embraer в номинации "механические системы". Награда присуждена за своевременность поставок, высокое качество продукции, соответствие запросам клиентов и гибкость при сотрудничестве с Embraer. Более 1000 самолетов Embraer по всему миру эксплуатируются с двигателями Rolls-Royce AE3007A, которые являются эксклюзивными для всех региональных самолетов Embraer вместимостью 30-50 мест и для самолета бизнес-класса Embraer Legacy 600. Награда была вручена представителям компании Rolls-Royce 28 ноября на ежегодной Конференции партнеров и поставщиков Embraer в Сан-Паулу. На церемонии присутствовали представители около 130 компаний-поставщиков.

"Такое признание со стороны Embraer - высокая честь для всех сотрудников корпорации Rolls-Royce. Награда отражает дух прочного партнерства, созданного нами в ходе реализации программы ERJ 145, - партнерства, в основе которого лежит стремление принести успех нашим клиентам", - отметил старший вице-президент по корпоративным и региональным самолетам, исполнительный директор по сотрудничеству с Embraer Джо Данн (Joe Dunne).

Эксплуатация самолетов Embraer, оснащенных двигателями AE 3007A, началась в 1997 году. Сегодня эти двигатели установлены на 20 моделях региональных самолетов Embraer ERJ 145, ERJ 140 и ERJ 135, самолете бизнес-класса Embraer Legacy 600 и модификациях ERJ-145MP/RS/AEW.

Справка:

Двигатель AE 3007, производимый в Индианаполисе, штат Индиана, отвечает строжайшим требованиям чартерных и региональных авиакомпаний и военных заказчиков; двигатель надежен и эффективен в эксплуатации, соответствует ограничениям по шуму и выбросам вредных веществ.

Двигателями AE 3007 оснащено более 1200 самолетов региональных авиакомпаний, а также военных и корпоративных самолетов: за 10 лет эксплуатации общий налет воздушных судов, оснащенных двигателями этого типа, составил 25 миллионов летных часов. В 2007 году Embraer и Rolls-Royce отметят 10 лет существования программы ERJ. Ранее компания Rolls-Royce получала такую награду в 2001 году.

Обширная клиентская база Rolls-Royce включает 600 авиакомпаний, 4000 эксплуатантов служебных самолетов, самолетов общего назначения и вертолетов, 160 военных и более 2000 морских заказчиков, в том числе 70 военно-морских. В энергетическом секторе Rolls-Royce сотрудничает с заказчиками в 120 странах. Rolls-Royce - лидер в сфере технологий, в компании работают около 37000 человек в сфере управления, производства и обслуживания в 50 странах.

*и источник: компания "Rolls-Royce"
15.12.06*

ОБЗОР ПРЕССЫ

ОАК: Гудбай, Америка!	37
Авиапром расправляет крылья	40
Создание ОАК избавит российские компании от конкуренции между собой	41
Управление авиапромом доверили банкирам и чиновникам	42
Корпорация надежд	43
Объединенную авиастроительную компанию возглавил Алексей Федоров	44
Выбор России: Развивать российский авиапром поможет EADS	44
ОАК займется региональным самолетом	46
1112 самолетов за \$12 млрд.	46
"МиГ" рассчитывает на высокую оценку	48
Рейтинговое агентство "Эксперт РА" присвоило ФГУП "РСК "МиГ" рейтинг кредитоспособности В++	48
МиГ заводят на посадку	49
Российский авиапром после ВТО: выживут единицы	50
Сергей Чемезов отвоевал монополию	52
Госпосредник превращается в управляющую компанию	53
"Кремлинализация" российской экономики ("Les Echos", Франция)	54
"Система" соберет двигатели для государства	56
Производителя трансмиссий продадут "системно"	57
Акционирован "Завод им. В.Я. Климова"	58
"Мотор Сич" уходит на Восток?	58
Удар ниже двигателя	59
Казанские вертолеты станут "Вертолетами России"	60
Прогнозы по рынку военных самолетов на ближайшие 10 лет	61
Мировой авиапром: в зоне высокой турбулентности	62
Офис в облаках летит...	73
Входной билет	74
За поддержкой к Путину	75
Экономике поможет ВПК	76
Поддерживать одни лишь "стартапы" недостаточно, считают эксперты	77
Правительство займется повышением качества инноваций	78
Россия открывает первый зарубежный бизнес-инкубатор в Сингапуре	78
Если авиапром Украины не успеет влиться в евросоюзскую авиакомпанию, он исчезнет	79

ОБЗОР ПРЕССЫ

за декабрь 2006 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

ОАК: ГУДБАЙ, АМЕРИКА!

12 декабря состоялось первое заседание Совета директоров Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). Вице-премьер — министр обороны РФ Сергей Иванов, избранный председателем Совета директоров авиахолдинга, не исключил международного сотрудничества ОАК с иностранными партнерами. И прежде всего европейскими, то есть EADS. Впрочем, полагают эксперты, есть шансы и у Boeing. Правда, партнерство с ним вряд ли будет спокойным, а сотрудничество с Европой укрепит наши связи и позволит создать противояс американскому гиганту.

ПРИСТЕГНИТЕ РЕМНИ

Решение об учреждении ОАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (ОАК) было принято 2 ноября 2006 года на заседании правительственной комиссии по обеспечению интеграции предприятий авиастроительного комплекса РФ, прошедшем под председательством главы Минпромэнерго Виктора Христенко.

20 ноября ОАО «ОАК» получило свидетельство о регистрации и постановке на учет в налоговом органе.

На первом этапе в уставный капитал корпорации внесены следующие активы: АХК «Сухой» — 100% акций; внешнеэкономическое объединение «Авиаэкспорт» — 15% акций; ОАО «Ильюшин Финанс Ко» — 38%; ОАО «Комсомольское-на-Амуре авиационное объединение им. Ю.А.Гагарина» — 25,5%; межгосударственная авиастроительная компания «Ильюшин» — 86%; Нижегородский авиастроительный завод «Сокол» — 38%; Новосибирское авиационное производственное объединение им. Чкалова — 25,5%; ОАО «Туполев» — 90,8%, ОАО «Финансовая лизинговая компания» — 58%, а также 50,09% ОАО «НПК «Иркут».

12 декабря 2006 года на первом заседании Совета директоров ОАО «ОАК» было принято решение об избрании вице-преьера — министра обороны РФ Сергея Иванова председателем Совета директоров авиахолдинга.

На заседании были также рассмотрены меры по формированию уставного капитала ОАК и вопрос о приобретении контрольного пакета акций компаний, которые войдут в холдинг. Итак, на втором этапе фор-

мирования Объединенной авиастроительной корпорации, который планируется завершить к 1 апреля 2007 года, в ее состав войдут РСК «МиГ» и «Казанское авиационное производственное объединение».

Кроме того, была утверждена структура холдинга, определен порядок его финансирования, намечены первоочередные задачи, касающиеся гражданской авиации.

«В остальных секторах (авиации) ситуация благополучная, как в боевой, так и транспортной авиации. Там есть хорошая перспектива, в том числе — по продажам на внешних рынках», — сказал Иванов. При этом министр отметил, что «в гражданской авиации — беда». «Хотя у нас есть неплохие проекты — Ил-96, Ту-204, Ту-214, перспективный проект RRJ, а также МС-21, который призван заменить Ту-134», — отметил Иванов.

Он также сообщил, что «оценка корпорации закончена и пока она составляет порядка 96 млрд рублей, но эта сумма может быть увеличена за счет включения в состав ОАК новых авиастроительных предприятий».

В свою очередь, председатель правления ОАК Алексей Федоров отметил, что Совет директоров принял решение о финансировании хозяйственной деятельности корпорации и дальнейшем наращивании объемов затрат.

МЫ ЛЕТИМ НА ПОСЛЕДНЕМ КРЫЛЕ

Напомним, что еще 22 февраля 2005 года президент РФ Владимир Путин, поручая правительству подготовить указ с планом действий по исполнению стратегии создания ОАК, заявлял: «От того, как мы сможем решить этот вопрос, будет зависеть лицо России и сможет ли она быть интеллектуальной страной, или мы все больше будем скатываться в разряд третьестепенных стран. Такие отрасли (как авиапром) нуждаются в поддержке государства».

Опасения главы государства по поводу «скатывания в разряд третьих стран» имели и имеют веские основания. В начале 2005 года министр транспорта РФ Игорь Левитин публично признал, что половина из пяти тысяч эксплуатируемых в стране гражданских самолетов годится только на запчасти. «Россия подошла к черте, когда кризис в авиационной промышленности стал угрожать национальной безопасности», — заявил он.

В прошлом году, по данным Роспрома, отечественные авиазаводы выпустили всего 8 новых пассажирских самолетов (два Ил-96 предназначались пра-

вительству Кубы) — на 5 меньше, чем в 2004 году. Но кроме выпущенных машин российские авиакомпании приобрели 26 поддержанных зарубежных лайнеров. И пусть приобретение б/у импорта с учетом налогов и пошлин обошлось значительно дороже российской новой техники, расходы на эксплуатацию (текущий ремонт, топливозатраты) в дальнейшем компенсируют издержки.

А в одном из выступлений в октябре 2004 года руководитель департамента оборонно-промышленного комплекса Минпромэнерго РФ Юрий Коптев обнародовал пессимистический прогноз, по которому «через пять лет российские авиакомпании пересядут на продукцию Boeing и отечественное гражданское самолетостроение умрет, если правительство не примет его «спасать». «А затем наступит «очередь» и военной авиации», — предупреждал чиновник. По его оценкам, в 2003 году доля авиапромышленности в ВПК составляла 45%. Однако с 1993 года российские ВВС не заказывали новые самолеты. «Объем же экспорта истребителей в Китай и Индию вскоре упадет», — прогнозировал Коптев.

В итоге 24 апреля 2006 премьер-министр РФ Михаил Фрадков подписал постановление «О мерах по реализации Указа президента Российской Федерации от 20 февраля 2006 г. №140 «Об открытом акционерном обществе «Объединенная авиастроительная корпорация». И тогда же из уст замминистра промышленности и энергетики РФ Андрея Реуса прозвучало, что государственные инвестиции в развитие авиационной промышленности России на период до 2015 года запланированы в размере около \$10 млрд.

Предполагается, что в результате реализации мер стратегии развития авиастроительной отрасли к этому времени доля российского авиапрома на мировом рынке продаж гражданской авиатехники составит в физическом выражении 5%. Впрочем, звучали заявления чиновников с претензиями на «-порог» в 15-20%.

«Новая компания получит всемерную поддержку со стороны государства в виде прямого финансирования НИОКР, капитальных инвестиций и производственных заказов. Это может дать импульс развитию российской авиационной промышленности, которая в течение последнего десятилетия находилась в стагнации. Однако положительный эффект проявится, скорее всего, не раньше чем через два-три года», — прогнозировали в ФК «УРАЛСИБ» на момент выхода президентского указа.

Собственно, тогдашние внутриэкономические экспертные оценки актуальны и поныне. «Конечно, есть определенная вероятность, что предприятия будут противиться объединению, но ведь решение принято на самом высоком уровне, — отмечал в интервью ИА «АКС-Реальный сектор» директор по управлению активами ИФК «Уником партнер» Виталий Калугин. — Да и одного-двух лет организационных преобразований вполне достаточно, чтобы участники процесса осознали, насколько он им выгоден».

«Российская экономика — экспортно-ориентированная, а серьезные экспортные решения, активность, высокий оборот могут быть только у крупных игроков, — пояснял генеральный директор Агентства политических и экономических коммуникаций Дмитрий Орлов. — Только они могут быть конкурентоспособными. Кроме того, курс президента Путина и правительства по созданию макрокорпораций сходен в том,

что компании являются основой экономического развития, политической мощи, суверенитета и конкурентоспособности».

А директор Управления авиационно-космического и морского страхования компании «РОСНО» Александр Смирнов сказал, что не видит в монополизации авиарынка никаких угроз для имеющих соответствующие лицензии страховых компаний. «Сейчас на рынке, в основном, страхуют риски в данной сфере порядка десяти компаний, и основные игроки все равно останутся. Все равно в авиаотрасли будут существовать небольшие предприятия, также нуждающиеся в страховых услугах», — полагает он.

РАЗБОР ПОЛЕТОВ

Однако пока вопрос пребывал «на летних каникулах», положение в российском авиапроме не улучшалось. Это позволило президенту Татарстана Минтимеру Шаймиеву, выступавшему 12 декабря на заседании Совета при полпреде президента РФ в Приволжском федеральном округе (ПФО), во многом повторить президентские гневные слова почти двухлетней давности.

«Сегодня в стране нет единой политики по авиастроению, глубина кризиса в отрасли и его причины всем известны», — констатировал президент Татарстана. Он напомнил, что авиапредприятия России сегодня фактически отстранены от реализации перспективных национальных авиационных проектов типа проекта создания самолетов Sukhoi SuperJet-100 (прежнее название — RRJ), они «вынуждены периодически конкурировать между собой за государственные заказы», и «за годы реформ утеряти главное стратегическое преимущество — интеграцию, кооперацию и политику согласованных действий по развитию отрасли».

Шаймиев подчеркнул, что «Россия создала такие условия», при которых отечественное авиастроение вынуждено выживать, в то время как «агрессивное политическое лобби мировых авиакомпаний» способствует производству зарубежной авиатехники, аналогичной отечественной.

Президент Татарстана также выразил особое беспокойство в связи с высокой степенью «чиновничьего произвола» по отношению к авиастроителям. Одним из его показателей является хотя бы тот факт, что контроль над положением в авиационной отрасли переведен на «пятый-шестой уровень государственного управления РФ». «Мы даже не знаем, кто этим сегодня занимается», — в сердцах воскликнул Шаймиев.

Ситуацию в российском авиастроении он назвал «критической». По его словам, потери персонала на авиапредприятиях страны за последние годы составили две трети, средний возраст ведущих специалистов достигает 48-53 лет, зарплата в отрасли ниже, чем в среднем по промышленности и едва дотягивает до 6 тыс. рублей. В результате «сегодня можно говорить о том, что в стране возник критический разрыв в поколении авиастроителей», считает президент Татарстана.

Он также обратил внимание на то, что «без поддержки федерального центра невозможно возрождение отечественного авиастроения». Тем временем сегодня авиаторам сложно планировать свои действия на перспективу, так как федеральный центр постоянно меняет правила игры, из-за чего предприятия поставлены в неравные условия по отношению к

зарубежным производителям. Так, из госпрограммы поддержки отечественного авиастроения за последние годы исключено 90% проектов, ранее включенных в них. В период 2002-2006 годов Россия инвестировала в отрасль всего \$1 млрд, в то время как вложения, к примеру, Франции в один только проект А-308 оцениваются в \$18 млрд, Германии – \$12 млрд и т.д.

«В то время как богатый отечественный опыт авиастроения в условиях нынешнего уклада экономики России оказался не востребован, федеральное правительство разрешает ввоз авиационного секонд-хенда – «Боингов», «Аэробусов» – аналогов отечественных Ту-214 и Ту-204», – сетовал Шаймиев.

Он признался, что все еще не теряет надежды на то, что федеральный центр одумается и изменит подходы к авиастроителям. «Надежда умирает последней. Думаю, сегодняшнее обсуждение станет реальным вкладом в возрождение национального авиастроения», – заключил президент Татарстана и призвал руководство Приволжского федерального округа «ставить эти вопросы со всей остротой».

Со своей стороны полпред в ПФО Александр Коновалов, выслушав докладчика, решил сбавить градус выступления. Он напомнил известную боксерскую поговорку о том, почему нельзя опускать руки. «Опустишь руки – получишь в дыню», – процитировал «Росбалт» реакцию Коновалова на доклад Шаймиева.

И прозвучавшие уже в Москве заявления выглядят более чем кстати. «Я приложу все свои усилия и весь свой ресурс для развития и процветания Объединенной авиационной корпорации», – сказал Иванов.

ШТУРМАНСКИЙ ПЛАНШЕТ

Есть у рассматриваемого события еще один аспект. На заседании Совета директоров авиастроительного холдинга министр обороны сообщил, что рассчитывает на сотрудничество ОАК с иностранными партнерами и прежде всего с европейским аэрокосмическим и оборонным концерном EADS.

Как объяснил Иванов, холдинг будет вести работу по трем основным направлениям авиастроения: военная и боевая авиация, транспортная и гражданская. По его мнению, именно в секторе гражданской авиации существует хорошая перспектива международного сотрудничества для ОАК. «Рынок есть рынок, и в первую очередь нам важен европейский партнер – EADS», – цитировал «Росбалт» слова вице-премьера в ответ на вопрос о том, кого он видит ближайшим партнером ОАК.

Вопрос имел подоплеку. Дело в том, что, как сообщил 8 декабря ИТАР-ТАСС, в ходе первого раунда переговоров ОАК и EADS договорились о расширении сотрудничества в области авиастроения.

При этом двумя днями ранее помощник президента РФ Игорь Шувалов, выступая перед членами Американско-российского делового совета в Вашингтоне, заявил, что России нужно развивать партнерство с европейским аэрокосмическим концерном EADS. «Сомневаюсь, что можно создать реальное партнерство с Boeing для строительства самолетов в обеих странах – США и России.

А вот с EADS можно: они уже сейчас демонстрируют кооперацию, при которой разные части самолетов собираются в разных странах», – сказал Шувалов. Здесь стоит напомнить, что в конце июля текущего

года Госдепартамент США ввел санкции в отношении компании «Сухой» и ФГУП «Рособоронэкспорт». Им инкриминировалось нарушение принятого в 2000 году внутреннего американского закона «О нераспространении в отношении Ирана», налагающего запрет на сотрудничество с этой страной в сфере распространения оружия массового уничтожения. С компании «Сухой» санкции были сняты 20 ноября, с «Рособоронэкспорта» – пока нет.

Поэтому ничто не мешает искать в публичных заявлениях российских официальных лиц долю обиды.

Как отметил в интервью ИА «АКС-Реальный сектор» эксперт сектора машиностроения НКГ «2К Аудит – Деловые консультации» Давид Рурик, «Сергей Иванов дал понять, что больше всего шансов получить многомиллионные заказы имеет европейский концерн EADS, производящий гражданские Airbus. В этом случае, прямой конкурент Airbus – американский Boeing – остается не у дел», – считает аналитик.

«Первоначальный выбор EADS не случаен, – пояснил он. – Своим намеком на то, что будущим партнером ОАК по созданию гражданской авиатехники может стать именно европейский концерн, Иванов дал понять, что действия США по вводу санкций в отношении «Рособоронэкспорта» и «Сухого» были ошибочны. Если EADS действительно станет стратегическим партнером ОАК, Boeing, а значит и США, понесет значительные потери».

«Впрочем, пока нельзя с уверенностью говорить о том, что выбор ОАК остановится именно на EADS, – подчеркнул Рурик. – Иванов не назвал концерн, а лишь сказал, что рассматривается возможность привлечения к сотрудничеству европейских партнеров, не исключив при этом других компаний. Таким образом, шансы Boeing на участие в совместном проекте с ОАК есть, и они могут увеличиться».

По мнению аналитика, «с точки зрения перспективности, думается, что сотрудничество с Европой более полезно и выгодно России. Такое партнерство будет, с одной стороны, способствовать проникновению российского бизнеса в Европу, насыщению нашего авиастроения передовыми технологиями, над разработками которых европейские страны давно работают сообща, с другой стороны, для ЕС это будет некой компенсацией за энергетическую зависимость и несогласие России пускать иностранцев в свои нефте- и газопроводы. США же все еще считают, что на Россию можно воздействовать силовыми методами. Поэтому партнерство с ними, возможно, и выгоднее в плане объемов рынка, но вряд ли будет спокойным.

Сотрудничество же с Европой укрепит наши связи и позволит создать противовес «Боингу», – полагает эксперт.

Игорь Чубаха

*источник: ИА "Росбалт"
13.12.06*

АВИАПРОМ РАСПРАВЛЯЕТ КРЫЛЬЯ

На состоявшемся в конце декабря совещании в Кремле Владимир Путин сделал акцент на развитие отечественного авиапрома – одной из конкурентоспособных и перспективных отраслей реальной экономики России.

По мнению Путина, которое он довел до премьеры, профильных министров и руководителей авиационных корпораций, мобилизация авиапромышленности должна быть направлена на увеличение производства в десятки раз, а Россия должна вернуть себе статус одной из ведущих авиастроительных держав.

О нынешнем состоянии отечественной авиационной промышленности говорят нелицеприятные факты - по словам президента, сейчас летают лайнеры, выпущенные 20-30 лет назад, так как за последние 10 лет некогда ведущая авиационная держава с трудом осилила 50 новых гражданских самолетов. Неужели 5 самолетов в год - потолок спроса для российского авиарынка, заваленного контрафактными запчастями и машинами, что совершенно не стыкуется с главным поставленным приоритетом - безопасностью полетов?

Во-первых, президент отметил проблемы производственного и инновационного подхода к восстановлению авиапрома. По его мнению, стране необходима технологическая модернизация самой авиационной промышленности и ее смежников. Очевидно, что это можно будет сделать, опираясь на сбалансированный подход закупки передовых зарубежных технологий и эффективную реализацию собственных разработок.

Объединенная авиастроительная корпорация (-ОАК), созданная месяц назад, должна сыграть свою роль - как в развитии производства и маркетинга наших самолетов, так и в привлечении инноваций и инвестиций. В ОАК на сегодня входят 5 крупнейших производителей: "Миг", "Сухой", "Ильюшин", "Иркут" и "Туполев". Этот мощный технологический кулак может претендовать на конкуренцию даже с такими гигантами авиационного судостроения, как Boeing и Airbus, тем более, что государство выделяет на развитие отрасли более 20 млрд рублей - на период в 10 лет.

Этот подход уже приносит свои плоды - как сообщает государственный телеканал "Россия", в рамках нового российского авиастроительного гиганта воронежский завод уже закупил новую линию, так что вместо двух Ил-96 в год планирует выпускать не менее 10-ти этих дальнемагистральных лайнеров.

При этом новые Илы будут качественно иными. По словам директора ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" Михаила Шушпанова, самолет, который предназначен для передачи в эксплуатацию на Кубу, и будет поставлен 23 декабря, имеет более высокий уровень оснащения

кабины пилотов, более высокую комфортабельность салона и другие новшества.

К тому же в соседних цехах уже началась сборка новых партий региональных самолетов - и уже проверенных Ан-148, и только разрабатываемых самолетов "Суперджет", на которые Россия делает сейчас ставку - ведь в этом сегменте ОАК может рассчитывать на 15-20% мирового рынка.

Повышение производства продукции, очевидно, потребует и дополнительных мер по ее продвижению на рынок и защиты отечественных производителей - это понимают и в руководстве страны. Владимир Путин специально подчеркнул, что "сейчас, когда Россия стоит буквально в шаге от членства в ВТО, мы будем работать над этим и дальше. Важно защитить отечественного авиапроизводителя с использованием принятых в глобальной мировой экономике методов. Мы видим, насколько жестко и последовательно отстаивают свои позиции зарубежные авиакорпорации. И у нас в этой связи должна быть своя стратегия и тактика защиты собственных интересов".

Вместе с тем президент РФ обратил внимание не только на проблемы производства, но и на проблемы подготовки квалифицированных кадров - как для полетов, так и для производства и обслуживания авиатехники: "В этой сфере нет и не может быть мелочей. Нельзя экономить ни на топливе, ни на подготовке летного состава, ни на ресурсе техники. Речь - о жизни наших граждан: и экипажей, и пассажиров".

"Среди первоочередных задач - массовая подготовка кадров, пригодных для работы в новой технологической среде. - Это касается всех категорий авиастроителей: рабочих, техников, инженеров и, что не менее важно, организаторов производства, современных менеджеров", - пояснил он, отметив, что особое внимание нужно уделить качественному обучению молодых специалистов.

Кстати, на воронежском предприятии эти потребности отразились в том, что здесь снова появились вакансии и едва ли не конкурс на места. Между тем потребность в квалифицированных кадрах, которую мы так долго ждали, возникла не сама по себе, а в результате масштабного госзаказа (что может иллюстрировать общий принцип, как поднять российскую промышленность и побороть безработицу). Так, по сведениям государственного интернет-канала "Россия", российское правительство уже заказало до 2010 года 105 магистральных самолетов на общую сумму порядка \$3 млрд.

Президент призвал в полной мере использовать все имеющиеся возможности для подъема отечественной авиации. "Россия была, есть и, конечно, останется крупной авиационной державой. Усилия нескольких поколений у нас были заложены и развивались прочные традиции авиастроения. И нужно максимально использовать все имеющиеся возможности для подъема отечественной авиации в условиях XXI века и требований сегодняшнего дня", - говорит Владимир Путин. Это не просто напутствие

авиастроителям от президента, а фактически установка на ближайшее десятилетие. "Вместе с тем для качественного развития авиапрома еще очень многое предстоит сделать", - признал Путин.

Этот призыв не остался без ответа: по окончании трехчасового совещания у президента вице-премьер, министр обороны Сергей Иванов заявил, что государство и правительство, как это принято во всем мире, будут рыночными методами поддерживать отечественную авиапромышленность и создавать условия для ее развития. "Авиация является стратегически важной отраслью в России и при всей либерализации экономики, интеграции в мировое разделение труда мы понимаем, что в России от авиации зависят практически все, учитывая размеры нашей страны", - сказал Иванов журналистам

В частности, он сообщил, что в части пошлин и налогообложения на узлы и агрегаты, которые не производятся в России для наших авиастроителей, будут даны соответствующие поручения, а также рассказал о том, что в I квартале 2007 года в правительстве будет рассмотрен вопрос о создании хабов (крупных транспортных узлов наземной инфраструктуры и аэродромной сети). Аэродромная сеть, по словам мини-

стра обороны, также будет модернизироваться с учетом интересов гражданской авиации и обороноспособности страны.

Таким образом, власти РФ всерьез взялись за возрождение и развитие объемов производства и технологий российского авиастроения. Отметим, что возрождение отрасли через госзаказ и соинвестирования означает не только увеличение рабочих мест, но и косвенное влияние на потребность в наукоемких технологиях, в обновлении и улучшении системы подготовки квалифицированных кадров (в том числе ученых), повышение общего инновационного потенциала экономики. Конечно, при условии, что господдержка будет не иссякать, а усиливаться.

Александр Туманов

*источник: www.KM.ru
21.12.06*

СОЗДАНИЕ ОАК ИЗБАВИТ РОССИЙСКИЕ КОМПАНИИ ОТ КОНКУРЕНЦИИ МЕЖДУ СОБОЙ

Глава Федерального агентства по промышленности (Роспром) Борис Алешин считает, что для компаний, вошедших в Объединенную авиастроительную корпорацию, выгоды несут перспективный характер. Однако неоспоримым плюсом он назвал избавление от внутренней конкуренции на рынке самолетостроения.

Алешин напомнил, что цель создания ОАК - консолидация усилий и ресурсов, активов, которыми располагает российский авиапром, для выхода на мировой рынок.

"Сразу выгоды в такой организации достаточно трудно получить. Но если говорить о том явлении, которое процветало несколько лет назад, - конкуренции между ними (российскими компаниями), то вот этот вопрос однозначно будет снят в ближайшее время", - сказал Алешин во вторник в интервью информационному телеканалу "Вести-24".

"Все они испытывали тяготы от того, что конкурировали между собой... Это было не на живот, а на смерть", - отметил глава Роспрома.

По его мнению, необходимости в такой конкуренции на внутреннем рынке просто нет.

"Нам необходимо рассматривать конкурентов мирового толка и уж в последнюю очередь - конкурировать финишной продукцией у себя", - подчеркнул Алешин.

"Зачастую мы, борясь внутри, проигрывали третьему конкуренту из другой страны", - напомнил глава Роспрома.

В среднесрочной перспективе, отметил Але-

шин, безусловные выгоды - в сокращении "колоссальных" накладных расходов. По его словам, после создания ОАК нет смысла держать десятки конструкторских бюро - будет мощное конструкторское подразделение.

Алешин отметил, что многие страны шли по тому же пути в авиапроме, что и Россия. "На рынке сейчас мировом несколько крупных игроков всего лишь", - сказал он.

*источник: РИА Новости
12.12.06*



ЭЛЕКТРОННАЯ ВЕРСИЯ

**БЮЛЛЕТЕНЬ
КЛУБА
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ**

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

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

УПРАВЛЕНИЕ АВИАПРОМОМ ДОВЕРИЛИ БАНКИРАМ И ЧИНОВНИКАМ

Совет директоров Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) на первом заседании избрал председателем вице-преьера Сергея Иванова. Помогать ему, по сведениям Ъ, в качестве руководителей комитетов ОАК будут главы Сбербанка и ВТБ Андрей Казьмин и Андрей Костин, а также помощник президента РФ Игорь Шувалов. Эксперты говорят, что эти назначения демонстрируют важность ОАК для государства, однако занятость госчиновников и банкиров отразится на работе компании.

Совет директоров ОАК вчера официально утвердил своим председателем вице-преьера, министра обороны РФ Сергея Иванова. Это ожидаемое событие. Гораздо большим сюрпризом стало решение об образовании трех комитетов при совете директоров ОАК и назначение в качестве их глав высокопоставленных госчиновников и банкиров. По сведениям Ъ, главой комитета по аудиту стал председатель правления Сбербанка Андрей Казьмин, комитет по кадрам и вознаграждениям возглавил председатель правления ВТБ Андрей Костин. Ключевой комитет - по стратегии - было предложено возглавить помощнику президента РФ Игорю Шувалову.

Текущую работу по дальнейшему формированию ОАК, выработке стратегии развития авиапрома и определению продуктового ряда совет директоров оставил профессионалам. Еще при юридическом оформлении ОАК ее президентом был назначен гендиректор РСК "МиГ" Алексей Федоров. По данным Ъ, первым вице-президентом по управлению программами и разработками станет гендиректор госхолдинга "Сухой" Михаил Погосян, а исполнительным вице-президентом по корпоративному управлению и развитию - президент некоммерческого партнерства ОАК Валерий Безверхний.

ВТБ традиционно обслуживает российские оборонные и авиационные предприятия, одним из его крупнейших клиентов является "Рособоронэкспорт". Летом ВТБ приобрел около 6% акций европейского аэрокосмического и оборонного концерна EADS. Однако в банковских кругах отмечают, что ВТБ, традиционно соперничающему со Сбербанком за клиентуру, пришлось смириться с тем, что оба банка будут работать с ОАК. У ВТБ меньше размер собственного капитала, его лимит на одного заемщика - около \$760 млн., у Сбербанка - около \$3 млрд. "Мы, безусловно, заинтересованы в таком клиенте, как ОАК", - сообщили Ъ в ВТБ, отметив, что Андрей Костин не планирует делегировать работу в ОАК кому-то из топ-менеджеров банка.

Для господина Шувалова авиапром - достаточно новый сегмент деятельности. Сейчас чиновник пред-

ставляет интересы государства в совете директоров РЖД и является главой совета директоров судоходной компании "Совкомфлот". Между тем его новое назначение подтвердило ориентацию российского авиапрома на кооперацию с европейскими партнерами. По данным Ъ, именно он изначально вел переговоры с EADS. А в прошлый четверг сделал в Вашингтоне программное заявление о том, что России нужно развивать партнерство с европейским концерном EADS, усомнившись в возможности партнерства с Boeing.

По сути, четыре высокопоставленных чиновника и банкира будут отвечать за все стратегические вопросы реформирования российского авиапрома. "Концентрация ресурсов наблюдается явная", - говорит президент РСПП Александр Шохин. - Состав совета директоров говорит о том, что ОАК - это ключевой политический проект, и влиятельные представители власти и госбанков смогут с помощью своих структур не только задать, но и поддержать стратегию развития ОАК". Свои цели в этой области вчера уже объявил господин Иванов: "Пользуясь спортивными терминами, хочу сказать, что мы сможем вернуть нашу корпорацию в топ- или премьер-лигу ведущих мировых игроков в авиационной сфере".

Представители отрасли считают, что эти назначения позволят осуществлять жесткий госконтроль за деятельностью ОАК, что уже следовало из 90-процентной доли государства в корпорации. "Изначально при формировании ОАК была достигнута договоренность, что в совет директоров войдут представители министерств и ведомств, но в ранге замов, непосредственно курирующих авиапром, - заявил вчера Ъ член правления ОАК Василий Прутковский. - Однако в итоге в совет директоров вошли первые лица, что показало интерес к этому проекту кремлевской администрации и глав крупнейших госбанков". Правда, представители предприятий авиапрома считают, что "подъем статусности совета директоров снизил его работоспособность". "Такому составу будет проблематично регулярно собираться на заседания, - заявил источник Ъ в отрасли. - Кроме того, эти чиновники - широкого профиля, а не узкие специалисты в авиапроме".

*Константин Лантратов
Александра Грицкова
Елена Киселева
Иван Сафронов*

*источник: газета "Коммерсантъ"
13.12.06*

КОРПОРАЦИЯ НАДЕЖД

Сегодня в мире есть 2 глобальных игрока в области авиастроения. Это американская компания Boeing и европейский концерн Airbus. Но уже в ближайшее время конкуренцию им должна составить отечественная Объединенная авиастроительная корпорация, объединяющая активы ведущих российских самолетостроительных компаний. В Доме Правительства РФ состоялось первое заседание Совета директоров ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК). Первым пунктом в его повестке стало избрание председателя Совета директоров ОАК. Им единогласно был избран заместитель председателя Правительства РФ – министр обороны России Сергей Иванов. Также были рассмотрены вопросы улучшения взаимодействия госорганов и авиастроительных предприятий, самые острые проблемы формирования холдинга.

Как отметил Сергей Иванов, он приложит "все свои усилия и весь свой ресурс для развития и процветания Объединенной авиастроительной корпорации". "Пользуясь спортивными терминами, хочу сказать, что мы сможем вернуть нашу корпорацию в топ-лигу премьер-лигу ведущих мировых игроков в авиационной сфере", - заявил он.

В первую очередь ОАК сконцентрирует усилия на создании гражданских самолетов. Этот вопрос, по словам заместителя председателя Правительства РФ - министра обороны России, важен тем, что его решение позволит сохранить целостность транспортной инфраструктуры России. При этом Сергей Иванов назвал гражданскую авиацию наиболее проблемным направлением в авиапроме. "Там у нас беда", - сказал он.

Так, в прошлом году в России было построено только 8 гражданских самолетов. При этом вице-премьер отметил, что в России есть неплохие проекты в области создания авиатехники. Среди них Сергей Иванов назвал самолеты Ил-96, Ту-214, а также новый российский региональный самолет RRJ и перспективный среднемагистральный MC-21, который призван заменить Ту-154.

Заместитель председателя Правительства РФ - министр обороны России также напомнил, что в структуре ОАК будут три дивизиона. Первый займется созданием военных и боевых самолетов, второй - самолетов транспортной авиации двойного назначения, а сфера ответственности третьего - "чисто гражданская авиация".

В последнем дивизионе мы прежде всего должны быть ориентированы на свой собственный рынок и на то, как нам нужно удовлетворить потребности людей, сказал Сергей Иванов. Он заявил, что с ростом каче-

ства российского гражданского авиастроения во многом решается проблема безопасности полетов, но она не замыкается на самолеты, поскольку затрагивает и другие вопросы безопасности, в том числе подготовку пилотов.

Сергей Иванов подчеркнул, что, помимо развития гражданского авиастроения, необходимо усовершенствовать авиационную инфраструктуру. Также в сфере гражданского авиастроения возможна и будет приветствоваться международная кооперация. "Мы не исключаем международного сотрудничества, особенно в секторе гражданской авиации", - заявил он. Среди перспективных партнеров, например, европейцы, то есть концерн EADS.

Напомним, что Объединенная авиастроительная корпорация создается в соответствии с указом Президента РФ от 20 февраля 2006 года. Ее основная задача - консолидация активов авиапрома. В числе приоритетных целей - сохранение и развитие научно-производственного потенциала отрасли, концентрация интеллектуальных, производственных и финансовых ресурсов для реализации перспективных программ создания авиационной техники. При этом корпорация будет заниматься не только военными, но и гражданскими проектами, развивать международную кооперацию.

Отметим, что на данный момент уже сформирован уставной капитал ОАК, его общий объем с учетом государственных инвестиций - 96 млрд. 700 млн. рублей. В него вошли активы ведущих авиастроительных предприятий, таких как авиационная холдинговая компания "Сухой", межгосударственная авиастроительная компания "Ильюшин", ОАО "Туполев".

Доля государства в холдинге превышает 90 процентов. В последующем, при доведении акций других предприятий, эта доля может быть снижена, но она составит не менее 75 процентов.

Формирование холдинга планируется полностью завершить к 1 апреля 2007 года. На этом этапе, по словам Сергея Иванова, в холдинг войдут такие крупные предприятия, как ПСК "МиГ" и Казанское авиационно-производственное объединение.

Андрей Гаравский

*источник: газета "Красная звезда"
15.12.06*

ОБЪЕДИНЕННУЮ АВИАСТРОИТЕЛЬНУЮ КОМПАНИЮ ВОЗГЛАВИЛ АЛЕКСЕЙ ФЕДОРОВ

Правительство завершило первый этап формирования Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). Совет директоров компании назначил ее президентом совладельца "Иркут" и гендиректора РСК "МиГ" Алексея Федорова. Помогать ему руководить компанией с активами стоимостью \$5 млрд будут 2 вице-президента – гендиректор "Сухого" Михаил Погосян и другой совладелец "Иркут" Валерий Безверхний.

12 декабря состоялось первое заседание совета директоров ОАК. Первым делом директора корпорации избрали своим председателем вице-преьера – министра обороны Сергея Иванова. Кроме того, совет утвердил состав правления ОАК. В нем будет девять мест. Три займут совладельцы "Иркут" – Алексей Федоров, президент некоммерческого партнерства "ОАК" (курирует создание корпорации) Валерий Безверхний и президент "Иркут" Олег Демченко, четыре – руководители вошедших в ОАК госкомпаний: гендиректор АХК "Сухой" Михаил Погосян, глава МАК "Ильюшин" Виктор Ливанов, директор "Ильюшин финанс" Александр Рубцов и генконструктор "Туполева" Игорь Шевчук. Оставшиеся два кресла достанутся представителям НП "ОАК", объявила вчера корпорация. В сообщении компании также говорится, что у Федорова будет 2 заместителя – первый вице-президент по управлению программами и разработками, а также исполнительный вице-президент по корпоративному управлению. Имена этих менеджеров представители ОАК назвать отказались.

Два источника, близких к правлению ОАК, говорят, что пост первого вице-президента должен получить Погосян, а корпоративными вопросами займется Безверхний. "Обе кандидатуры известны были давно и практически не обсуждались", – отмечает

один из собеседников "Ведомостей". Не обсуждалось, по его словам, и назначение Погосяна на еще одну руководящую должность в ОАК – главы военного дивизиона.

У ОАК будут еще два дивизиона – транспортной и гражданской авиации, сообщил Иванов. Транспортный, по словам близкого к ОАК источника, должен возглавить Ливанов, а руководителя дивизиона гражданской авиации Федорову предстоит выбрать из двух кандидатов – Безверхнего и Рубцова. Погосян, Безверхний и Рубцов вчера это не комментировали, с Ливановым связаться не удалось.

Эксперты считают закономерным приход в ОАК трех совладельцев "Иркут". "Они уже доказали, что умеют доводить начатое до конца, – говорит аналитик "Тройки Диалог" Гайрат Салимов. – "Иркут" успешно провел первое в отрасли IPO, компания обзавелась ТАНК им. Бериева и КБ "Яковлева", а ее обороты выросли за пять лет почти в 3,5 раза". Впрочем, все прежние успехи в "Иркуте" они вряд ли смогут быстро повторить и в ОАК, полагает аналитик Deutsche UFG Александра Мельникова. Ведь в новой корпорации команде Федорова придется согласовывать все решения как с правительством, так и с военными. Публичной ОАК станет не скоро, ведь только на "рассекречивание" одного "МиГа" уйдет около двух лет, резюмирует аналитик.

Совет директоров ОАК также решил сформировать 3 комитета при совете – по аудиту, по кадрам и вознаграждениям и по стратегии. Первые два возглавят независимые директора – предправления Сбербанка Андрей Казьмин (по аудиту) и предправления ВТБ Андрей Костин (по кадрам и вознаграждениям). Комитет по стратегии возглавил помощник президента России Игорь Шувалов.

Елена Мазнева

*источник: газета "Ведомости"
13.12.06*

ВЫБОР РОССИИ: РАЗВИВАТЬ РОССИЙСКИЙ АВИАПРОМ ПОМОЖЕТ EADS

Россия впервые публично обозначила, с кем будет поднимать свой авиапром. Серьезное партнерство с американским Boeing вряд ли осуществимо, а вот с европейским концерном EADS – возможно, заявил помощник президента России Игорь Шувалов.

Для подъема российского авиапрома "можно и нужно" развивать "реальное партнерство" с EADS, зая-

вил вчера Шувалов перед членами Американско-российского делового совета в Вашингтоне. "Сомневаюсь, что можно создать реальное партнерство с Boeing для строительства самолетов... А вот с EADS можно", – заметил он. Ведь европейцы "уже сейчас демонстрируют кооперацию, при которой разные части самолетов собираются в разных странах". Как такая позиция может отразиться на уже существующих проектах Boeing в России, у представителей администрации президента вчера выяснить не удалось. Но сразу два чинов-

ника профильных ведомств считают, что такое заявление Шувалова может отразиться на них негативно. "Такое заявление, да еще и на чужой территории, вряд ли было сделано случайно", — полагает один из собеседников "Ведомостей".

Boeing работает в России с 1991 г. и, по собственным данным, к 2006 г. потратил на российские проекты почти \$2,5 млрд. В их числе — создание московского КБ (инженерные разработки для трех моделей лайнеров Boeing), консультирование проекта госхолдинга "Сухой" по производству регионального лайнера Superjet-100. В прошлом году и Boeing, и EADS почти одновременно предложили российскому правительству долгосрочную программу сотрудничества — на 20-30 лет, пообещав заказы для российской промышленности на \$25-27 млрд. Большую часть суммы — \$18 млрд — Boeing пообещал потратить на закупку титана у "ВСМПО-Ависмы". В августе Boeing подписал соглашение о создании СП с титановой корпорацией. Но с середины года "вектор партии, похоже, сменился на европейский", считает близкий к "ВСМПО-Ависме" источник.

Летом Внешторгбанк скупил на рынке около 6% акций EADS. А в ноябре был создан национальный авиастроительный концерн — Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК), которая сразу же начала обсуждать с EADS программу сотрудничества. СП Boeing и "ВСМПО-Ависмы" пока не зарегистрировано. Но оно обязательно будет создано в начале 2007 г., заверил "Ведомости" гендиректор "ВСМПО-Ависмы" Владислав Тетюхин. Уже идет заказ оборудования и строится площадка под новое производство. Подтверждает это и источник в "Рособоронэкспорте" (основной акционер "ВСМПО-Ависмы"). Получить комментарии "Сухого" не удалось.

Представители Boeing были немногословны. Boeing доволен сегодняшним сотрудничеством с Россией и надеется на такое же плодотворное сотрудничество в будущем, включая создание СП с ВСМПО, отметил представитель Boeing Майкл Тулл. Президент ОАК Алексей Федоров от комментариев отказался, как и представители EADS. Глава российского представи-

тельства EADS Вадим Власов лишь отметил, что как раз вчера руководство ОАК и EADS впервые встретились, чтобы обсудить "возможности интеграции".

Экспертов заявление Шувалова не удивило. "EADS изначально создавалась как межгосударственная корпорация, — рассуждает эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко. — Плюс Европа, в отличие от США и Китая, может поделиться с нами своими технологиями и взять ОАК в партнеры". Единственным сдерживающим фактором к сотрудничеству с Россией может стать кризис в управлении самой EADS, который привел к срыву в поставках сразу двух новинок — суперлайнера A-380 и A-350.

ОАК И EADS СБЛИЖАЮТСЯ

В Тулузе (Франция) прошло первое заседание экспертной группы по вопросам "промышленной кооперации" EADS и ОАК с участием главы ОАК Алексея Федорова, гендиректора АХК "Сухой" Михаила Погосяна и двух сопрезидентов EADS. По словам Вадима Власова, EADS и ОАК договорились "изучить перспективы сотрудничества" в нескольких направлениях. В их числе — программа производства нового дальнемагистрального лайнера Airbus-350 XWB, совместное предприятие по конвертации в грузовые версии самолетов A-320 и разработка беспилотных летательных аппаратов. Все это предстоит изучить нескольким рабочим группам, итоги их работы будут рассмотрены в начале марта 2007 г.

*Елена Мазнева
Юлия Федоринова*

*источник: газета Ведомости
08.12.06*



БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА ДЛЯ ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ

Для оформления подписки заполните **95**
ЗАЯВКУ НА ПОЛУЧЕНИЕ СЧЁТА на стр. **95**
и вышлите ее факсом по номеру,
указанному в Заявке.

ОАК ЗАЙМЕТСЯ РЕГИОНАЛЬНЫМ САМОЛЕТОМ

Министр транспорта России Игорь Левитин рассказал о некоторых деталях совещания по вопросам авиастроения. По словам министра, было решено, что Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) сконцентрируется на проектировании всего двух самолетов: регионального SuperJet-100 и ближне-среднемагистрального МС-21.

Производство выпускаемых сейчас моделей будет продолжено как минимум до 2015 года, когда предполагается начать серийное производство самолетов нового поколения. Кроме того, для защиты отечественного авиастроения Россия еще на семь лет сохранит существующие запретительные пошлины на ввоз иностранных воздушных судов определенных классов. А пошлины на ввоз подержанных самолетов будут даже повышены.

По словам г-на Левитина, на совещании в Кремле был определен перечень перспективных проектов ОАК ("модельный ряд"). Он состоит всего из двух позиций: SuperJet-100 (его проектирует Авиацонная холдинговая корпорация "Сухой") и МС-21, над которым совместно работают конструкторское бюро им. Яковлева (входящее в состав корпорации "Иркут") и ОАО "Авиацонный комплекс им. Ильюшина". Первый из этих самолетов должен "закрывать" внутрирегиональные маршруты, а второй - обеспечить перевозки средней дальности, сменив "рабочую лошадку" современной российской авиации Ту-154М.

Решено, что проектировать новый дальнемагистральный широкофюзеляжный самолет ОАК в ближайшем будущем не будет. "Мы по-прежнему будем предлагать нашим авиакомпаниям выпускаемый сейчас серийно Ил-96", - сказал министр газете "Время новостей". Как подчеркнул г-н Левитин, определение перспективного модельного ряда не означает, что уже налаженный выпуск других самолетов будет немедленно свернут, а готовившиеся к внедрению в серийное производство проекты заморожены. Г-н Левитин сказал, что выпуск семейства лайнеров Ту-204/214 (их собирают на Ульяновском и Казанском авиазаводах) запланирован до 2015 года. По словам министра, ОАК рассматривает также возможность своего участия в производстве самолетов Ан-140, Ан-148 и Ан-124, разработанных киевским АНТК им. Антонова. Правда,

будущее этих проектов в России, подчеркнул министр, зависит от результата идущих сейчас переговоров с украинскими партнерами.

Михаил Шушпанов, генеральный директор воронежского авиазавода ВАСО, где собирают упомянутые г-ном Левитиным Ил-96, сообщил вчера Интерфаксу, что руководство ОАК уже утвердило для ВАСО программу производства 262 самолетов разных типов и 462 самолетоккомплектов Sukhoi SuperJet до 2015 года. По словам г-на Шушпанова, эта программа предусматривает выпуск 27 самолетов Ил-96 (по три в год в течение 2007-2015 годов) и 170 самолетов Ан-148 (в 2007 году - 2 самолета, в 2008 - 8, в 2009 - 16, с 2010 - по 24 самолета в год). Кроме того, по этой программе предусматривается выпуск 65 военно-транспортных самолетов Ил-112. Сбыт Ил-96 и Ан-148 будет идти, как и до сих пор, через лизинговую компанию "Ильшин Финанс Ко".

Министр Левитин сказал, что, несмотря на будущее вступление России в ВТО, наша страна продолжит использовать фискальные меры для защиты отечественного авиастроения. Он подчеркнул, что у России есть соглашение с этой организацией о переходном 7-летнем периоде с момента вступления. На это время национальный режим налогообложения может быть сохранен. Сейчас, по российским правилам, пошлина на импорт практически всех типов воздушных судов в сумме с НДС составляет 40% таможенной стоимости.

Этот режим и будет сохранен, однако не для всех классов самолетов, а лишь для тех, в которых ОАК намеревается осуществлять перспективные проекты (- т.е. в классах региональных и среднемагистральных самолетов). ОАК даже предлагает поднять пошлины на "старые" импортные самолеты, сказал г-н Левитин. Правда, он уточнил, что еще предстоит решить, самолет какого возраста будет считаться "старым".

Пошлины на импорт других классов (т.е. дальнемагистральные лайнеры и самолеты деловой авиации), как выразился г-н Левитин, "будут регулироваться Минэкономразвития". Это ведомство, ответственное за контакты России с ВТО, должно, в частности, организовать постепенное снижение импортных пошлин на авиатехнику.

Михаил Кукушкин

*источник: газета "Время новостей"
22.12.06*

1112 САМОЛЕТОВ ЗА \$12 МЛРД.

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) не хочет без борьбы сдавать российский рынок Airbus и Boeing. К 2015 г., по оценкам ОАК, авиакомпании закажут 1100-1800 новых самолетов. Корпорация готова построить почти все эти лайнеры, если получит из бюджета \$12 млрд. госгарантий.

ОАК учреждена в ноябре 2006 г. по указу президента Владимира Путина. По замыслу Минпромэнерго ОАК должна стать пятой по величине авиастроительной корпорацией мира. А ее оборот должен вырасти с нынешних \$2,5 млрд. до \$7,5 млрд. к 2015 г. До конца 2007 г. ОАК должна объединить почти два десятка компаний, чтобы получить контроль над шестью ведущими авиазаводами и пятью КБ. Корпора-

ция будет поделена на три дивизиона - гражданской, транспортной и военной авиации. Пока в уставный капитал ОАК внесены госпакеты девяти компаний (крупнейший - 100% АХК "Сухой") и 38,2% акций НПК "Иркут". У государства - 90,1% акций ОАК, у бывших и нынешних менеджеров "Иркута" - 9,9%.

После развала СССР российский авиапром едва выпускал по десятку гражданских самолетов в год. Для сравнения: Airbus в 2005 г. поставил 378 самолетов, собрав заказы еще на 1111 лайнеров. Boeing выпустил 290 гражданских лайнеров и получил заказы еще на 1029 (оба - без учета региональных самолетов). Прошлым летом на авиасалоне МАКС-2005 руководители обоих гигантов обещали поделить российский рынок в ближайшие 10 лет.

ОАК хочет спутать им карты. Зарегистрированная в ноябре корпорация в феврале-марте представит стратегию развития совету директоров, который возглавляет вице-премьер - министр обороны Сергей Иванов. Предварительный план уже обсуждался и на совещании у президента 19 декабря, сообщили два близких к ОАК источника и чиновник одного из министерств.

Менеджер, близкий к ОАК, и его коллега из другой авиастроительной компании ознакомили "Ведомости" с некоторыми деталями этого плана. ОАК считает, что до 2015 г. российским авиакомпаниям понадобится 1100-1800 новых гражданских лайнеров всех размеров, рассказали они. Государственный НИИ гражданской авиации полагает, что спрос на ближайшие девять лет будет ниже - 648 новых самолетов, но ОАК считает такие прогнозы консервативными. Серийный выпуск самолетов сейчас возможен на семи авиазаводах, включая принадлежащий "Базовому элементу" самарский "Авиакор" (его включение в ОАК пока только обсуждается). Если авиапром получит поддержку государства, то все семь заводов смогут выпустить до 2015 г. 1112 новых лайнеров всех размеров (подробнее см. таблицу), нарастив объемы производства до 150-160 самолетов в год уже с 2010 г.

Но, как говорят собеседники "Ведомостей", ОАК претендует и на серьезную господдержку - инвестиции в модернизацию заводов на 23,4 млрд. руб., а также миллиардные госгарантии по кредитам для заводов и будущих покупателей их самолетов. Только на 2007-2012 гг. нужны почти \$7,5 млрд. госгарантий по кредитам для поставок на внутренний рынок и еще \$3,9 млрд. - на внешний (с учетом процентов), рассказывают они, ссылаясь на материалы ОАК. Еще более \$700 млн. нужно выделить из бюджета, чтобы субсидировать часть лизинговых платежей. Ведь и сейчас, и потом авиазаводы будут тратить на производство минимум 60% заемных средств, объясняет один из источников "Ведомостей". И все эти суммы без учета новых проектов ОАК. Другой источник, близкий к ОАК, указывает еще на одну проблему: половина производственной программы должна приходиться на украинские самолеты КБ Антонова (принадлежит одноименной госкорпорации). Сейчас ОАК только договаривается о разделении прав на "Аны" с властями Украины.

Запросы ОАК сопоставимы с размерами помощи, которую от своих правительств получают Boeing и Airbus. По данным Евросоюза, с 1992 по 2004 г. Boeing получил от администрации США \$23 млрд. субсидий в виде налоговых освобождений и прочей помощи, а США утверждают, что правительства Франции, Гер-

мании, Испании и Британии предоставили Airbus не менее \$15 млрд. Владимир Путин тоже обещал не экономить на авиации. "Должен быть определен механизм финансирования, позволяющий максимально загрузить мощности наших отечественных авиационных предприятий", - цитирует декабрьское выступление президента сайт Kremlin.ru. Перечислить все возможные механизмы финансирования, а также планы по международной кооперации президент поручил ОАК до 1 апреля, напоминает чиновник одного из ведомств. Пока план ОАК должны оценить чиновники более низкого ранга. Минпромэнерго готово поддержать корпорацию, но Минэкономразвития возражает против предоставления госгарантий, особенно по поставкам на внутренний рынок, утверждает сотрудник одного из этих ведомств. Выяснить позицию Минфина вчера не удалось.

Представители Airbus и Boeing не стали комментировать планы будущего конкурента. Источник, близкий к Airbus, считает, что у российского авиапрома велики шансы нарастить продажи - хотя бы потому, что мировые авиастроители загружены контрактами до 2010-2011 гг., поддержанная техника слишком дорога из-за ввозных пошлин. Перевозчики скептически относятся к прогнозам ОАК. "Пока наши заводы не выпустят по 500 самолетов каждой модели, они так и останутся уникальным, а не серийным продуктом", - рассуждает гендиректор "ЮТэйр" Андрей Мартироsov. - А значит, придется переплачивать за самолеты и их техническое обслуживание".

Тип самолета	Каталожная цена (без учета скидок)	Программа выпуска в 2007-2015 гг.	
	\$ млн	шт.	\$ млрд
Sukhoi SuperJet-100	26	440	11,4
Ан-140	10	177	1,777
Ан-148	25	170	4.25
Ан-38	5	155	0,78
Ту-204	45	140	6,3
Ил-96-400	90	28	2,52
Ан-124	-	2	-
Итого		1112	до 27

Елена Мазнева

источник: газета "Ведомости"
26.12.06

"МИГ" РАССЧИТЫВАЕТ НА ВЫСОКУЮ ОЦЕНКУ

К апрелю будущего года РСК "МиГ" должна войти в состав Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). Чтобы активы компании были оценены подороже, "МиГ" намерен в ближайшее время завершить присоединение нескольких активов. Что именно собирается присоединить "МиГ", в компании не раскрывают. Однако эксперты уверены, что речь в первую очередь идет о Московском машиностроительном предприятии имени Чернышева, которое производит авиадвигатели для истребителей.

О том, что РСК "МиГ" собирается до конца 2006 года завершить консолидацию активов, РБК daily сообщил руководитель одной из авиастроительных компаний. "Все делается для того, чтобы корпорация при вхождении в ОАК была оценена по максимуму", - отметил он. По его словам, после этого будет произведено акционирование предприятия и его акции к 1 апреля 2007 года будут переданы в уставный капитал ОАК. Источник не уточнил, какие активы могут быть присоединены к предприятию.

Впрочем, эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко уверен, что речь идет об ОАО "Московское машиностроительное предприятие имени Чернышева". "Сейчас у этого завода есть заказы на производство порядка 150 двигателей для истребителей", - говорит эксперт. Кроме того, отмечает он, предприятие располагается в Москве в районе Тушина и владеет немалым участком земли. Директор Центра анализа стратегий и технологий Руслан Пухов предполагает, что в качестве присоединяемых к "МиГу" активов также могут рассматриваться фирма "Камов" и Завод имени Климова.

Помимо вхождения в ОАК РСК "МиГ" в ближайшее время должен решиться вопрос и с другим активом, который войдет в состав корпорации. В конце января корпорация "Иркут" выставит своим акционе-

рам, несогласным с условиями вхождения компании в состав ОАК, оферту на продажу акций. По словам президента "Иркута" Олега Демченко, стоимость выкупа акций будет рассчитываться исходя из средневзвешенной цены бумаг за последние полгода. По расчетам аналитика "Брокеркредитсервиса" Севастьяна Козицина, цена выкупа может составить 1,05-1,06 долл. "Это очень мало. Даже по самым консервативным оценкам акционеры могли выручить по 1,15 долл. за акцию, а оптимистичные прогнозы предусматривали цену в 1,5 долл. за одну бумагу", - говорит аналитик. Сейчас на рынке обращается около 20% акций корпорации. Теоретически все они могут быть предъявлены к выкупу, что при капитализации корпорации на уровне 1 млрд долл. потребует изыскать 150-200 млн долл. на выкуп акций. Можно предположить, замечает Севастьян Козицин, что к выкупу акции предъявит и менеджмент компании, хотя скорее всего количество акционеров, которые захотят воспользоваться офертой, будет не очень велико. У держателей бумаг есть время до 2010 года, пока акции предприятия будут присутствовать на рынке. Этого времени будет достаточно, чтобы оценить перспективность ОАК.

Государство уже внесло в уставный капитал ОАК 100% акций АХК "Сухой", а также активы внешнеэкономического объединения "Авиаэкспорт" (15%), ОАО "Ильюшин Финанс Ко." (38%), ОАО "Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение им. Гагарина" (25,5%), межгосударственной авиастроительной компании "Ильюшин" (86%), нижегородского авиастроительного завода "Сокол" (38%), новосибирского авиационного производственного объединения им. Чкалова (25,5%), ОАО "Туполев" (90,8%), ОАО "Финансовая лизинговая компания" (58%).

Сергей Стариков

*источник: газета "RBC Daily"
18.12.06*

РЕЙТИНГОВОЕ АГЕНТСТВО "ЭКСПЕРТ РА" ПРИСВОИЛО ФГУП "РСК "МИГ" РЕЙТИНГ КРЕДИТОСПОСОБНОСТИ В++

Рейтинговое агентство "Эксперт РА" присвоило ФГУП "РСК "МиГ" рейтинг кредитоспособности В++. Данная рейтинговая оценка означает, что кредитоспособность ФГУП "РСК "МиГ" находится на удовлетворительном уровне.

Основные показатели производственной деятельности, финансовое положение, а также уровень корпоративного управления в целом не препятствуют выполнению обязательств. Серьезные проблемы в

основных сферах деятельности компании отсутствуют. Риск полного или частичного отказа от выполнения обязательств сравнительно низок.

ФГУП "РСК "МиГ", является одним из ведущих предприятий оборонного авиационного машиностроения России. Современный модельный ряд военной техники представлен истребителями семейств МиГ-29 и МиГ-31. В качестве перспективной модели корпорация рассматривает выпуск учебно-тренировочного самолета нового поколения МиГ-АТ, предназначенного для обучения летчиков на начальном, основном и повышенном этапах подготовки с элемен-

тами боевого применения, а также для поддержания навыков пилотирования в строю. Учитывая финансовое состояние традиционных как внутренних, так и зарубежных партнеров корпорации, она активно разрабатывает пакеты модернизации уже стоящих на вооружении ВВС этих стран самолетов. Помимо военной техники, Корпорация РСК "МиГ" занимается выпуском самолетов гражданского назначения. Многоцелевой легкий самолет Ил-103 может использоваться как в виде самолета первоначального обучения, так и в качестве пассажирского, легкого транспортного, патрульного самолета, а также применяться для работ на нефтедобывающих месторождениях, наблюдения за лесными массивами и в прибрежной зоне.

В феврале 2006 г. началась работа по формированию "Объединенной авиастроительной корпорации". В качестве приоритетных направлений деятельности новой корпорации объявлена разработка, производство, реализация, сопровождение эксплуатации, гарантийное и сервисное обслуживание, модернизация, а также ремонт и утилизация авиационной техники военного и гражданского назначения в интересах государственных и иных заказчиков, включая иностранных, а также внедрение новых технологий и разработок в области самолетостроения. Возглавит корпорацию генеральный директор РСК "МиГ" Алексей Федоров.

Позитивное влияние на рейтинг надежности ФГУП "РСК "МиГ" оказывают следующие факторы:

- Уникальное положение единственного производителя легких истребителей на территории России
- Устойчивые позиции на внешних рынках продукции оборонного назначения
- Наличие лицензии на самостоятельную внешне-торговую деятельность (с 1 марта 2007 г. только поставка запчастей)

- Существенный рост объема портфеля заказов и выручки

- Высокодиверсифицированные источники заимствований, адекватные продолжительности производственного цикла

- Начало процесса консолидации в отрасли позволяет корпорации концентрировать большие финансовые и технические ресурсы

В то же время сдерживающее влияние на рейтинг оказывают:

- Работа на региональных рынках стран с существенными политическими рисками и значительными внешними долгами

- Потенциальное сужение емкости рынков за счет усиления конкуренции и импортозамещения странами-покупателями

- Высокий износ оборудования, требующий отвлечения ресурсов на модернизацию

- Низкие показатели прибыльности бизнеса

- Дополнительная финансовая нагрузка в процессе акционирования и возможные конфликты интересов компаний, сведенных в ОАК

- Потенциально низкая оценка уровня капитализации компании при вхождении в ОАК

Одновременно с кредитным рейтингом ФГУП РСК "МиГ" были присвоены рейтинговые оценки надежности облигационных займов компании ООО "МиГ-Финанс" № 4-01-36055-R и № 4-01-36055-R на уровне В++ (удовлетворительная надежность, риск невыполнения обязательств сравнительно низок).

источник: ИА "СbondS"

22.12.06

МИГ ЗАВОДЯТ НА ПОСАДКУ

Формированию Объединенной авиастроительной корпорации мешают скандалы, связанные с ее руководством. Стало известно, что одному из руководителей корпорации МиГ предъявлены обвинения в мошенничестве. Скандал может быть замят только при вмешательстве министра обороны Сергея Иванова.

Прокуратура Москвы подтвердила, что первому заместителю гендиректора Российской самолетостроительной корпорации МиГ Сергею Цивилеву предъявлены обвинения в мошенничестве в особо крупном размере. Расследование уголовного дела, возбужденного по данным о попытке продажи в Польшу партии контрафактных запчастей к истребителям МиГ-29, было завершено на днях. Сообщается, что Цивилев, а также гендиректор ООО "Авиаремснаб" Мусаил Исмаилов обвиняются в мошенничестве в особо крупных размерах в составе организованной группы и в подделке документов. "В ближайшее время, после завершения всех процессуальных действий, дело будет направлено в суд для рассмотрения по суще-

ству", - сообщил "Интерфаксу" представитель прокуратуры. По данным следствия, в августе 2005 года МиГ заключил контракт с польской фирмой "Полит-электроник" на поставку новых запчастей польским истребителям МиГ-29, сообщил "Коммерсантъ". После Цивилев подписал договор с главой ООО "Авиаремснаб" Исмаиловым, согласно которому эта компания должна была поставить корпорации запчасти к истребителям МиГ-29 на 18 млн рублей. По данным следствия, некоторые детали для польской стороны были сделаны в 1992-1995 годах, а часть была получена от фирм-производителей, не имевших лицензии на производство запчастей для самолетов.

По данным прокуратуры, к деталям прилагались фальшивые паспорта и сертификаты, свидетельствовавшие, что запчасти новые. Еще в мае оперативники ФСБ вместе со следователями спецпрокуратуры Москвы изъяли в РСК МиГ запчасти. Тогда же было возбуждено уголовное дело по факту подделки документов руководством МиГ и фирмы-поставщика. Сейчас Цивилеву предъявили обвинение и взяли с него подписку о невыезде.

Эксперты видят в этом деле связь с проблемами, с которыми столкнулась не успевшая еще окончательно

сформироваться Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК). В частности, в связи с отсутствием собственных финансовых средств у корпорации, существовать в первый период она будет на средства входящих в нее компаний. В ближайшее время источников дохода должно стать больше - к 1 апреля 2007 года в уставной капитал ОАК должны присоединиться акции РСК МиГ. Также в течение января "Иркут" - единственная частная корпорация, допущенная в ОАК на первом этапе его создания - предоставит своим акционерам, недовольным вхождением в ОАК, оферту на продажу акций. Напомним, что в начале года ОАК должна предложить акционерам "Иркута" две возможности.

Первая - это конвертация акций "Иркута" в акции ОАК. И вторая - это продажа акций. Как уточняет эксперт ИК "Ray, Man&Gor Sec" Евгений Линчек, стоимость их будет определена до 15 марта (или даже раньше) на основании анализа независимых оценщиков Deloitte & Touche.

При этом создание ОАК может быть задержано тем, что в МиГе сейчас идут процессы, предваряющие акционирование предприятия. Это акционирование может затянуться в том числе и из-за скандала с руководством. Эксперт ИК "Ray, Man&Gor Sec" Евгений Линчек видит за предъявленным обвинением борьбу за власть в ОАК. Самые высокие позиции уже заняты, но чуть более низкий уровень еще не определен окончательно. Так что, по мнению эксперта, это удар в первую очередь непосредственно по Федорову, а во вторую - по его команде, по текущему менеджменту компании.

При этом эксперт считает, что дело, скорее всего, будет замято - не в последнюю очередь потому, что Федоров пользуется поддержкой министра обороны Сергея Иванова. Напомним, что на первом заседании совета директоров ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" председателем правления был выбран Федоров, а на место председателя совета директоров корпорации избран именно Иванов.

Анонимный эксперт рассказал "Газете.Ru": "В ОАК основное противостояние происходит между холдингом "Сухой" и корпорацией "Иркут". Напомним, что по результатам работы независимых оценщиков Deloitte & Touche, "Иркут" был оценен почти в два раза ниже, чем их основной конкурент "Сухой". Впрочем, по мнению Евгения Линчека, оценка акций была проведена адекватно. Однако произошло занижение веса "Иркута" в ОАК за счет чрезмерно высокой оценки "Сухого".

При этом анонимный эксперт считает, что, несмотря на "огорчение" с оценкой активов, дела у "Иркута" идут вполне неплохо: "Да и в ОАК руководящий пост занял человек, пришедший из Иркутска, - Алексей Федоров. Разумеется, Михаилу Погосяну (генеральный директор "Сухого" - "Газета.Ru") хотелось бы усилить свои позиции в ОАК, в том числе и путем возможного устранения с руководящих постов других выходцев из "Иркута".

Напомним, что Сергея Цивилева в МиГ привел с собой именно Федоров. Как сообщил "Газете.Ru" эксперт из авиаотрасли, Цивилев занимается в первую очередь финансовыми вопросами: "Тут найти лазейку для предъявления обвинения довольно легко. Тем не менее заслуги Цивилева как финансиста неоспоримы - он создал для "Иркута" хорошую кредитную историю, провел IPO, продал часть акций EADS".

Однако эксперт считает, что "Сухой" не сможет выиграть в этом противостоянии. Во-первых, кандидатуру Федорова одобрил президент. Во-вторых, "Сухой" безусловно будет доминировать в военном дивизионе ОАК, но материальная отдача от его деятельности будет еще не скоро. А "Иркут" может получить материальную выгоду уже сейчас благодаря своим хорошим контрактам.

*Оксана Новоженкина
Иван Смирнов*

*источник: Газета.Ru
20.12.06*

РОССИЙСКИЙ АВИАПРОМ ПОСЛЕ ВТО: ВЫЖИВУТ ЕДИНИЦЫ

В течение ближайших 7 лет Россия снизит ввозные пошлины на самолеты иностранного производства с 20 до 7,5%. Минэкономразвития объявило, что это - одно из условий вступления нашей страны во Всемирную торговую организацию (ВТО). Выживет ли после этого российский авиапром? Оказалось, что авиапром выживет. Но не весь.

ДАЛЬНЯЯ АВИАЦИЯ - ДАЛЕКО В ПРОШЛОМ

О возрождении российского авиастроения у нас почти непрерывно говорят уже более 15 лет. Если

посетить российскую авиационную выставку МАКС, то покажется, что все у нас есть - и новые самолеты, и технологии. Покупай не хочу. Но не покупают. На поверку оказывается, что самолеты просто устарели.

Если говорить о больших дальнемагистральных лайнерах, то основой и гордостью российской авиации сейчас считаются Ил-96, Ту-204 и Ту-214. Хорошие, надежные машины. Но их несчастьем стали вовсе не требования ВТО, а высокие цены на нефть, которым радуется вся Россия.

Самолеты проектировались в 80-х годах прошлого века и не отвечают современным требованиям экономичности. Если доля топлива в расходах западных авиаперевозчиков даже при нынешнем рекордном росте цен не превышает 25%, то в России этот показатель равен 50%. Так что после снижения импортных пошлин на самолеты иностранного производства конкуренции наши машины, скорее всего, не выдержат.

Да и российские авиаперевозчики научились экономить деньги и уже сейчас не горят желанием покупать отечественные дальнемагистральные самолеты. "Ил-96 относится к ушедшей генерации, - рассказал "Известиям" замгендиректора "Аэрофлота" Лев Кошляков, - он несопоставим по экономическим показателям даже с нынешними конкурентами от Airbus и Boeing, а ведь им на смену уже приходят новые Airbus A-350 и Boeing-787". У "Аэрофлота", по словам Кошлякова, есть контракт на закупку шести Ил-96, но его перспективы тоже не вполне ясны, так как сейчас идет "судебный спор в связи с невыполнением контрагентом условий договора".

Получается, что как с ВТО, так и без ВТО на рынке дальнемагистральных самолетов нам конкурировать не удастся. Потому как отстали мы от иностранцев уже на два поколения. И это тем более обидно, что легендарные машины Ил-86, к примеру, считались когда-то одними из лучших и самых надежных в мире.

МЕНЬШЕ РАССТОЯНИЯ – БОЛЬШЕ КОНКУРЕНЦИЯ

На рынке средне- и ближнемагистральных самолетов ситуация у нас складывается заметно лучше. Именно этот сектор поддерживает государство, потому что рынок таких самолетов самый перспективный. Эксперты оценивают его в \$3-4 трлн. Сколько же достанется нам от этого "пирога"?

Есть сразу несколько моделей, которые претендуют на то, чтобы называться современными. Это Ту-334, Ан-148 и последняя разработка "Сухого" под названием SuperJet. Ту-334 разрабатывался в начале 1990-х годов, причем главным образом под потребности внутреннего рынка.

Это уже вполне современная машина. Но нефть тогда стоила дешево, и экономичность, к сожалению, не ставилась во главу угла при разработке этой модели. "Конечно, по идеологии, по эффективности он уже проигрывает иностранным конкурентам", - признает Лев Кошляков.

Однако спрос на эти самолеты все еще есть. По словам директора ОАО "Туполев" по общим вопросам Александра Затучного, Китай намерен закупить партию самолетов Ту-334 в грузовой модификации. Об этом представители китайской почтовой грузовой компании заявили на авиационной выставке в Чжухае. Представители "Туполева" рассказывают, что у них есть договоренности с 24 потенциальными покупателями самолетов. Авиакомпании, впрочем, не торопятся подтверждать эти намерения.

"Аэрофлот", самый крупный в России покупатель новых самолетов, сделал свой выбор в пользу еще более современного российского авиапроекта - SuperJet (сокращенно SSJ, а раньше он назывался RRJ). Авиакомпания решила закупить сразу 30 таких машин с началом поставок в 2008 году. Еще 15 машин собирается купить авиационный альянс AirUnion. Но, что интересно, серийного такого самолета пока не существует. Сейчас Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение (КнААПО) завершает сборку первого опытного SSJ. "В январе в Центральном аэрогидродинамическом институте (-ЦАГИ) начнутся его статические испытания. Все идет по графику", - заверяет генеральный директор АХК "Сухой" Михаил Погосян.

"Когда мы готовили контракт, - рассказал Лев Кошляков, - мы изучали и сравнивали все предложения - Ту-334, Ан-148, Embraer, Bombardier, но по всем параметрам лучше оказался "Суперджет".

Этот самолет изначально создавался под международные требования и сертификаты. У него современные экономичные двигатели, которые разработало НПО "Сатурн" вместе с французской фирмой Snecma. В России больше таких двигателей нет ни у кого". Получается, что именно экономичность оказалась главной составляющей конкурентоспособности современного российского самолета.

КОГО ПОДДЕРЖИТ ГОСУДАРСТВО – ТОТ И ВЫЖИВЕТ

Несмотря на оптимистичные заявления производителей самолетов, на деле вступление в ВТО и резкое снижение импортных пошлин на самолеты в любом случае ударят по отечественному авиастроению. И в этих условиях у государства еще остается возможность поддержать отрасль.

- В рамках вступления в ВТО каждая страна имеет возможность прикрыть протекционистскими мерами один-два и даже три сектора экономики, которые она считает стратегическими, - говорит директор Центра АСТ Руслан Пухов. - Если наше правительство захочет кредитовать гражданское авиастроение, то нам этого никто не запретит. Поэтому само по себе вступление в ВТО не убивает нашу гражданскую авиацию. Однако и не отменяет того, что в стране должна быть какая-то индустриальная политика, направленная на ее развитие.

В принципе, политика уже сформирована - это объединение под крылом государства военных технологий с гражданскими, как это произошло в случае с "Сухим". Конкурентоспособность российской военной авиации ни у кого в мире не вызывает сомнений, тогда как гражданские самолеты только начинают играть во всемирную конкуренцию.

И, похоже, у нас еще есть шансы выиграть. Но только в том случае, если государство не будет разминать силы на реанимацию всех устаревших проектов, а поддержит новые разработки. Благо они у нас все еще есть.

*Дмитрий Литовкин
Евгений Стрельцов*

*источник: газета "Финансовые Известия"
05.12.06*

СЕРГЕЙ ЧЕМЕЗОВ ОТВОЕВАЛ МОНОПОЛИЮ

Сергей Чемезов получил эксклюзивное право продавать оружие за границу. Указом президента устанавливается монополия ФГУП «Рособоронэкспорт» на поставки вооружений зарубежным партнерам. Производителям придется ограничиться продажей запчастей, но они от этого не пострадают, уверены эксперты. Основные контракты всегда проходят через ФГУП.

Рособоронэкспорт добился введения монополии на поставки вооружений за рубеж. По информации «Коммерсанта», президент России Владимир Путин передал ФГУП эксклюзивное право на экспорт конечной продукции военного назначения.

Теперь амбиции крупных производителей вооружений, таких как «Алмаз-Антей», ОАК и «Тактическое ракетное вооружение» - ограничены. Права предприятий оборонно-промышленного комплекса, которые сейчас могут самостоятельно продавать технику за рубеж, ограничиваются возможностью продавать запчасти и предоставлять услуги по обслуживанию ранее проданной техники.

В базе данных, размещенной на официальном сайте Кремля, такой указ президента не значится. Пресс-секретарь главы Роспрома Бориса Алешина отказалась уточнить информацию о введении монополии на экспорт вооружений. В Рособоронэкспорте не опровергают, но и не подтверждают эти данные. «Мы это не комментируем, - говорит представитель ФГУП. - Будет официальное подтверждение - будет и пища для размышлений».

Сейчас право на самостоятельные поставки финальной продукции за границу имеют предприятия РСК «Миг», тульское ГУП «Конструкторское бюро приборостроения», ФГУП НПО машиностроения и коломенское КБ машиностроения.

По словам одного из отраслевых экспертов, указ президента не станет проблемой для «Мига». «Алексей Федоров (глава РСК - ред.) пришел в корпорацию при поддержке Сергея Чемезова, - напоминает специалист. - Тогда он взял негласное обязательство не пользоваться правом на самостоятельные поставки техники».

Официальный представитель «Мига» заявила газете ВЗГЛЯД, что корпорация «год назад подписала соглашения о продаже техники при посредничестве Рособоронэкспорта». Ведущий эксперт НИИ экономики авиационной промышленности Олег Пантелеев считает решение чиновников «вполне логичным». По словам аналитика, потеря права на самостоятельные поставки военной техники за рубеж, безусловно, отразится на финансовых показателях корпорации «Миг». «Но Рособоронэкспорт - это эффективный посредник. ФГУП уверенно наращивает продажи. Вполне логично, что компании, входящие в Объединенную авиационную корпорацию, не будут конкурировать на внешних рынках, а ВЭД будет сосредоточена в руках государственного посредника». Господин Пантелеев напоминает, что когда производители добивались права самостоятельно продавать вооружение зарубежным заказчикам, «не было даже намека на создание ОАК».

Похожая ситуация сложилась в тульском КБ приборостроения. Основной экспортный товар ГУП - зенитный ракетно-пушечный комплекс «Панцирь-С1». И по соглашению с Рособоронэкспортом с 2006 года КБ продает «Панцири» через государственного посредника.

Самостоятельная внешнеэкономическая деятельность НПО машиностроения заключается в работе с индийскими партнерами в рамках СП BrahMos. По мнению директора Центра стратегий и технологий Руслана Пухова, едва ли Рособоронэкспорт будет вмешиваться в работу российско-индийского совместного предприятия.

Внешнеэкономическая деятельность коломенского КБ машиностроения ограничена политическими аспектами торговли оружием. Самая востребованная продукция предприятия - это переносные зенитно-ракетные комплексы «Стрела» и «Игла», а также оперативно-тактический ракетный комплекс «Искандер-Э». «Если это вооружение попадет в руки террористов, «дело Литвиненко» покажется нам детской игрой», - замечает Руслан Пухов.

Указ Владимира Путина укрепляет позиции Рособоронэкспорта. Сейчас в оборонно-промышленном комплексе создаются крупные структуры, которые в будущем могли бы претендовать на самостоятельность в вопросах осуществления внешнеэкономической деятельности. Теперь амбиции крупных производителей вооружений, таких как «Алмаз-Антей», ОАК и «Корпорация «Тактическое военное вооружение», - ограничены.

Петр Канаев

*источник: деловая газета «Взгляд»
15.12.06*

*посвящается 65-летию начала боевого пути
полка Нормандия - Неман*

ЧЕТВЕРТАЯ ЕЖЕГОДНАЯ ОЛИМПИАДА ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ

**для русскоговорящих юношей и девушек в
возрасте от 12 до 18 лет**

WWW.AS-CLUB.RU

ГОСПОСРЕДНИК ПРЕВРАЩАЕТСЯ В УПРАВЛЯЮЩУЮ КОМПАНИЮ

В октябре ФГУП «Рособоронэкспорт» стал владельцем 66% акций корпорации ВСМПО–АВИСМА (Верхняя Салда, Свердловская область). А в ноябре совет директоров предприятия утвердил в должности председателя главу «Рособоронэкспорта» Сергея Чемезова. Помимо него в совет директоров вошли заместитель генерального директора «Рособоронэкспорта» Алексей Алешин и гендиректор ООО «ОборонИмпекс» (дочернее предприятие ФГУП «Рособоронэкспорт») Михаил Шелков и его первый заместитель Михаил Воеводин. Таким образом, завершился переход под контроль государства единственного в России производителя титана и крупнейшего в мире поставщика титановой продукции.

А ведь любой специалист знает, что космическая техника без титана существовать не может. В пределах СНГ нет ни одного космического аппарата, а также авиационного двигателя, самолета и вертолета, где бы ни применялся верхнесалдинский титан.

Следует отметить, что переход уникального уральского предприятия под контроль «Рособоронэкспорта» приносит последнему большую финансовую выгоду. В последние годы ВСМПО–АВИСМА развивалась довольно динамично.

Если капитализация корпорации на 1 января 2004 года составляла 302 млн. долларов, то к 1 января 2006-го она превысила 2 млрд. долларов. За 9 месяцев этого года только чистая прибыль корпорации выросла более чем в 2 раза и превысила 5 млрд. рублей.

Число иностранных заказчиков российского титана достигает 342, а заказчиков из России и стран СНГ – более 1000. Объем экспортных поставок составил 75–80%.

ВСМПО–АВИСМА обеспечивает поставки 30% необходимой титановой продукции для американской авиастроительной компании «Боинг» и 50% – для европейской авиакосмической корпорации ЕАДС, до 90% для «Эмбрайер», «Гудрич», 10–12% для «Роллс-Ройса», «Снекмы», «Пратт–Уитни». Рост объемов продаж корпорации составляет в среднем 10–12% в год.

Но уже в ближайшем будущем эти цифры могут значительно возрасти. В августе 2006 года между ВСМПО–АВИСМА и авиастроительной компанией «Боинг» подписано рамочное соглашение, рассчитанное на 30 лет, которое предусматривает производство титановых изделий для гражданских самолетов «Боинга» в объеме 18 млрд. долларов.

В Верхней Салде уже действует совместное пред-

приятие, в равных долях принадлежащее ВСМПО–АВИСМА и «Боингу», по производству титановых изделий для самолета «Боинг-787» «Дримлайнер». С этими целями закуплено и введено в эксплуатацию новейшее американское оборудование, в том числе крупнейший в мире пресс для штамповки крупногабаритных титановых изделий.

Здесь, кстати, просматривается и политическая составляющая в стремлении «Рособоронэкспорта» контролировать поставки верхнесалдинского титана за рубеж. Ведь ВСМПО–АВИСМА обеспечивает около 30% мирового производства титана. Так что не случайно, когда Госдепартамент США летом этого года ввел санкции против «Рособоронэкспорта», правительство США фактически молча дало согласие на стратегическое сотрудничество между «Боингом» и ВСМПО–АВИСМА, аффилированным с «Рособоронэкспортом».

«Рособоронэкспорт» входит в новый для себя сектор экономики – сырьевую отрасль. Как известно, представители компании ведут переговоры с целым рядом предприятий в России и странах СНГ, добывающих редкоземельные металлы.

По словам Сергея Чемезова, главы «Рособоронэкспорт», ФГУП примет самое активное участие в работе по созданию в России Объединенной авиакосмической компании (ОАК), о необходимости создания которой неоднократно говорил президент России. Компания на сегодняшний день уже владеет 25% активов ОКБ «Сухой».

«Рособоронэкспорт» уже управляет крупнейшей отечественной автомобилестроительной компанией – АвтоВАЗ, где рост чистой прибыли за 9 месяцев текущего года составил 5 млрд. рублей. Налицо стремление вхождения «Рособоронэкспорта» в ключевые отрасли экономики и в управление российскими промышленными активами.

Во всяком случае, переход ВСМПО–АВИСМА под контроль «Рособоронэкспорта» знаменует установление госконтроля над развитием стратегически важного производства конструкционного материала для таких отраслей промышленности, как подводное судостроение, химическое и энергетическое машиностроение, энергетика, медицина и др., что в целом и составляет основу российского ОПК.

Виктор Мясников

*источник: Независимая газета
08.12.06*

"КРЕМЛИНАЛИЗАЦИЯ" РОССИЙСКОЙ ЭКОНОМИКИ ("LES ECHOS", ФРАНЦИЯ)

Ускоренными темпами идет восстановление государственного контроля над стратегическими предприятиями нефтегазового, металлургического, оборонного секторов. Получается невиданная доселе смесь 'рениационализации' с 'неоприватизацией'. И все это – потихоньку, без лишнего шума. Официально речь идет о том, чтобы создать к президентским выборам 2008 г. около 6 передовых предприятий международного масштаба для обеспечения экономического подъема в стране.

Это один из столь свойственных России парадоксов. Феномен, который не встретишь больше нигде. Это не рениационализация, и не неоприватизация, а нечто среднее, сочетающее в себе признаки этих двух процессов. Двойное отрицание на российский манер - за последние 3 года в этой стране был создан совершенно непрозрачный 'бюрократический капитализм'.

Для того чтобы побудить предприятия к слияниям и поглощениям, к увеличению своего капитала использовались различные методы: экспроприация, налоговые проверки и даже физическое запугивание. Так что сейчас крупнейшие компании таких стратегических секторов, как энергетика, добывающая, металлургическая и оборонная промышленность, сейчас находятся в процессе 'консолидации'. И все это под руководством весьма специфической категории предпринимателей, олигархов из КГБ, выполняющих поручения государства. Какова же их задача? Создать 6-7 крупных предприятий, которые работали бы на благо России. Иначе говоря, которые не поддадутся искушению нелегально вывозить свои капиталы и будут исправно и до последней копейки платить налоги, а на эти деньги можно будет существенно обновить устаревшую инфраструктуру и реорганизовать социальные службы.

Эти предприятия смогут также конкурировать с американскими компаниями, а население, которое еще помнит унижения конца советского периода, девальвацию рубля и выпрашивание кредитов у МВФ, будет ими гордиться.

И действительно, государство ускоренными темпами укрепляет свои позиции в экономике. Сейчас оно контролирует треть нефтедобывающих предприятий, тогда как в 2003 г. эта доля составляла 10%. Контроль осуществляется через 'Роснефть', в пользу которой было осуществлено расчленение ЮКОСа, и 'Газпром' - в прошлом году он приобрел еще и компанию 'Сибнефть'.

А государственное монопольное предприятие по экспорту вооружений 'Рособоронэкспорт' в 2005 г. таким же образом решило прибрать к рукам вертолетное КБ 'Камов', а также приобрело за копейки лидера российского автопрома, компанию 'АВТОВАЗ'. Именно этот завод является производителем 'Лады' и

знаменитых 'Жигулей' - точной копии итальянского 'Фиат-127'. Раньше весь автомобильный парк страны состоял из этих моделей. Несколько недель назад 'Рособоронэкспорт' стал одним из основных акционеров ВСМО-АВИСМА, единственного российского производителя титановой продукции и крупного поставщика компании Airbus.

Государство также рассчитывает увеличить свою долю в капитале крупного монополиста по добыче алмазов - компании 'АЛРОСА'. 'АЛРОСА' же, в свою очередь, намеревается приобрести еще одну подобную компанию - 'Норильский никель'. Ее возглавляет Владимир Потанин, один из четырех последних олигархов ельцинской эпохи, которым удалось избежать тюрьмы и ссылки. Владимир Путин часто говорил о том, что он не будет пересматривать итоги оставившей о себе недобрую память приватизации 1995 г. Однако в последние 3 года медленно, но верно осуществляется именно такой пересмотр.

И все же политику рениационализации нельзя назвать системной. Акции некоторых предприятий, как например, 'Роснефти', выставляются на свободную продажу. Кремль заявляет, пусть даже это звучит не совсем убедительно, что полная приватизация компании должна состояться через 3 года. Вводятся такие меры, как снятие ограничений на покупку акций 'Газпрома' для иностранцев.

В программе и вывод на биржу других предприятий, в частности, из энергетического комплекса. На самом деле не стоит оценивать это явление в идеологическом контексте, как борьбу государства с частным капиталом - говорит Федор Лукьянов, главный редактор журнала 'Россия в глобальной политике'. - Государство может временно являться держателем акций частных компаний, и наоборот.

Речь идет прежде всего о создании крупнейших лояльных предприятий, связанных с государством, но совсем необязательно, чтобы оно было их собственником. Все это делается, исходя из национальных и частных интересов, разумеется.

ЛОГИКА ВЕРТИКАЛЬНОЙ ИНТЕГРАЦИИ

Замысел в том, чтобы установить долгосрочное преобладание на политической арене одной партии и создать частные концерны, связанные с государством, по примеру южнокорейских семейных корпораций времен Второй мировой войны, - подводит итог Федор Лукьянов. И добавляет, что в целом это неминуемо приведет к росту коррупции, да и южнокорейские корпорации, в общем-то, плохо кончили.

В России роль таких мега-концернов будет заключаться в полном доминировании на внутреннем рынке. Их список поместится на одной странице, его очень быстро составил нам Сергей Марков, политолог, стоящий на близких к кремлевским позициях. 'Газпром' в газовом секторе, 'Роснефть' плюс 'ЛУКОЙЛ' и 'Сургутнефтегаз' - в нефтяном, 'РУСАЛ' в алюминиевой промышленности, 'АЛРОСА' - в добыче алма-

зов, 'Рособоронэкспорт' в секторе вооружений и авиапроме, 'Сбербанк', 'Внешторгбанк' и, может быть, еще какой-нибудь банк - в банковской сфере, компания Абрамовича в металлургии'.

Семь мастодонтов, практически семь монополий. А автомобильная промышленность? 'Я пока не уверен, что ее можно классифицировать в соответствии с этой схемой. ...', - отвечает он. Ведь за этим процессом стоит и своя экономическая доктрина, пусть упрощенная, но логичная, которая предпочитает вертикальную интеграцию в тех отраслях промышленности, в которых Россия обладает очевидными сравнительными преимуществами.

То есть, по исторической традиции, в металлургии, оборонной промышленности и полезных ископаемых, поскольку Россия, и, в частности, сибирский регион, занимает первые места в мире по запасам нефти, газа, алмазов, меди, никеля, урана, железной руды, редких металлов.

Речь идет о том, чтобы собрать в руках одной компании всю добавочную стоимость, распределенную между первичным и последующими этапами производства и контролировать весь процесс в тех отраслях, где критическая масса важнее всего и является единственным способом выжить в условиях глобализации. Конкуренция здесь только помешает.

Впрочем, Сергей Марков вполне признает ее достоинства в сфере высоких технологий и массовых коммуникаций. Поэтому в кремлевском списке нет операторов мобильной связи, ведь, по мнению чиновников, у России нет сравнительных преимуществ в этой сфере. Удивительный диагноз для страны, где на каждом углу можно встретить инженера.

'ТОЛСТЯК НА ОЛИМПИЙСКИХ ИГРАХ'

Французы весьма чувствительны к таким высказываниям, в основе которых лежат смешанная экономика, волонтаризм, промышленная политика, проводимая в интересах нации. К тому же, придворные льстецы из Кремля частенько цитируют де Голля и Наполеона.

Однако такую доктрину можно подвергнуть и серьезной критике, как это сделал, например, Майкл Портер (Michael Porter), сотрудник Гарвардского института стратегии и конкурентоспособности. Недавно на семинаре, организованном одним из московских аналитических центров он заявил, что 'теория экономических гигантов умерла, потому что за пределами России в нее никто не верит'. И добавил, что такая концентрация в сырьевых отраслях вредит конкурентоспособности.

Подобно той кремлевской Царь-пушке, такой большой, что никому никогда не удавалось из нее выстрелить, эти мастодонты могут и не сдерживать своих обещаний. К примеру, производительность 'Роснефти' в последнее время совершенно не растет, а 'Газпром' почти не вкладывает в геологоразведку.

К тому же, стоимость проведения нового газопровода у него ненормально высока, даже если принимать во внимание неблагоприятные географические условия. 'Если целью России является строительство бюрократического капитализма, они рискуют получить гораздо больше бюрократии, чем капитализма', - иронизирует один из западных экспертов.

Министр экономического развития Герман Греф все же признал, что 'никто и не собирался выставить

толстяка на Олимпийские игры'. Но похоже, что в правительстве его позицию мало кто поддерживает.

Можно еще возразить, что эти гиганты задушат остальные сектора экономики, оттягивая на себя таланты и финансовые ресурсы, или что они воспользуются своей экономической мощью в ущерб своим клиентам, в частности, малым и средним предприятиям, которых в России и так неоправданно мало. С этим не согласен Эл Брич (Al Breach), аналитик брокерской фирмы UBS, убежденный в том, что 'все эти речи о необходимости диверсификации экономики абсурдны, необходимо заниматься тем, в чем ты можешь превзойти остальных, развивать те отрасли экономики, в которых есть сравнительные преимущества, а все остальное - это пустая трата ресурсов'.

НАВЯЗЧИВОЕ СТРЕМЛЕНИЕ К КОНТРОЛЮ

Однако такая вертикальная интеграция, в отличие от остальных общепринятых моделей, скорее похожа на 'вертикаль власти' и продиктована боязнью властей не успеть проконтролировать все. Это некий отголосок советской эпохи, когда у крупных предприятий были свои ТЭЦ, шахты и сельскохозяйственные угодья, чтобы избежать общих сбоев в системе.

'Они помешаны на контроле, - улыбается Константин Симонов, руководитель Фонда национальной энергетической безопасности, - для бывших кагэбэшников это нормальное состояние, любая непредвиденная ситуация для них таит в себе угрозу, а любая конкуренция чревата неразберихой'.

А ведь бывшие сотрудники КГБ заполнили руководящие органы нынешних и создающихся промышленных гигантов. Отсюда вопрос: не служат ли национальные интересы и 'стратегическая консолидация' всего лишь для отвода глаз? Может, на самом деле все это задумано с целью позволить горстке соратников Владимира Путина, не обладающих большим опытом работы в промышленности, потихоньку завладеть национальными богатствами страны?

Ив Бурдийон (Yves Bourdillon), специальный корреспондент, Адель Смит (Adele Smith), корреспондент "Les Echos" в Москве

перевод: Наталья Богданова

*источник: INOSMI.RU
02.11.06*

НОВОЕ ИЗДАНИЕ ИЗВЕСТНОЙ КНИГИ

ВЗЛЕТНАЯ ПОЛОСА ДЛИНОЮ В ЖИЗНЬ

Автор книги - Герой Советского Союза, Заслуженный летчик-испытатель России, член Клуба авиастроителей Владимир Николаевич Кондауров.

Цена книги: 420 руб (включая НДС). Заявки направляйте по адресу: 127015 Москва, Бутырская улица, д.46, стр.1, Клуб авиастроителей. Телефон/факс: (095) 685-1930, 685-2630, e-mail: info@as-club.ru

"СИСТЕМА" СОБЕРЕТ ДВИГАТЕЛИ ДЛЯ ГОСУДАРСТВА

ФГУП "Рособоронэкспорт" и АФК "Система" начали проект создания двигателестроительного холдинга на базе НПО "Сатурн", Уфимского моторостроительного производственного объединения (УМПО) и пермского моторостроительного комплекса. Последним АФК уже владеет, с акционерами первых двух ведет переговоры о покупке акций. Четвертым участником холдинга может стать украинское ОАО "Мотор Сич".

Как рассказал источник в администрации президента РФ, в конце прошлой недели ФГУП "Рособоронэкспорт", АФК "Система", Внешторгбанк и Внешэкономбанк договорились о создании негосударственного партнерства, которое займется объединением частных активов в двигателестроении. Юридическая схема построения холдинга, в том числе доли участников, еще не определена. Банки будут финансировать проект, но не факт, что получат долю. Участники проекта реализуют схему, уже опробованную в ходе создания государственной Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). Ей также предшествовало некоммерческое партнерство – Объединенный авиастроительный консорциум, в рамках которого шла подготовка к созданию корпорации. Ранее глава Роспрома Борис Алешин говорил, что власти обсуждают создание двух крупных двигателестроительных холдингов – частного и государственного.

На роль консолидатора госактивов еще весной претендовал "Оборонпром", дочерняя структура "Рособоронэкспорта". "Оборонпром" хотел объединить ОАО "ММП Чернышева", ФГУП "Салют", ФГУП "Завод имени Климова" и УМПО. Но проект не получил развития. ОАО "ММП Чернышева" и ФГУП "Завод имени Климова" в составе корпорации МиГ войдут в ОАК. Объединение частных предприятий – вторая попытка "Рособоронэкспорта" создать двигателестроительный холдинг. "Мы планируем заниматься данной областью", – пояснил гендиректор "Оборонпрома" Денис Мантуров. – Нас привлекут как минимум как консультанта или, возможно, для участия в управлении". Однако более подробно обсуждать проект нового холдинга он отказался.

Не стали официально комментировать проект и в АФК (в августе купила у ВТБ 81,25% акций ЗАО "Салес", владеющее контрольными пакетами акций пермских моторостроительных предприятий), и в "Рособоронэкспорте". Но то, что АФК сделала предложение акционерам НПО "Сатурн" и УМПО о выкупе 51% акций предприятий, подтвердил источник, близкий к переговорам. "Речь идет о слиянии 'Сатурна' и УМПО с пермскими заводами", – пояснил собеседник. – АФК выступает как дружественная государству структура, с "Сатурном" и УМПО договоренность на 80% достигнута. После того как "Система" консолидирует 51% "Сатурна" и УМПО, все предприятия переведут на единую акцию".

Самый крупный акционер УМПО – ОАО "Управляющая компания "Уфимские моторы" (41,12% акций, после выкупа допэмиссии в марте доля должна увеличиться до 51,4%), подконтрольное топ-менеджменту предприятия. Еще 12,33% акций принадлежат ОАО "Объединенные финансы" (по неофициальным данным, ОАО контролирует 36% акций). Выручка УМПО за 2005 год – 10,5 млрд руб., чистая прибыль – 1,025 млрд руб. В НПО "Сатурн" 37% акций у государства, 60% акций – у ряда юридических и физических лиц, основным бенефициаром бумаг считается гендиректор НПО Юрий Ласточкин. Выручка "Сатурна" за 2005 год – 8,67 млрд руб., чистая прибыль – 86,9 млн руб.

Гендиректор УМПО Александр Артюхов не подтвердил планы по продаже предприятия "Системе". Но гендиректор и совладелец НПО "Сатурн" Юрий Ласточкин это не опроверг, хотя более подробно комментировать ход переговоров не стал. Отметим, что ранее господин Ласточкин рассказывал о планах по слиянию "Сатурна" и УМПО (см. в от 5 декабря). Но это не противоречит их дальнейшей продаже "Системе". Текущая капитализация "Сатурна" и УМПО на РТС составляет \$352 млн и \$548 млн соответственно, стоимость активов пермских предприятий на 31 марта оценивалась в \$365 млн при обязательствах в \$230 млн. Общий портфель заказов предприятий составляет не менее \$2 млрд. "Сатурн" и УМПО поставляют двигатели для истребителей "Су". "Сатурн" также создает двигатели для регионального SuperJet100 и истребителя пятого поколения по заказу АХК "Сухой". "Пермские моторы" выпускают двигатели ПС-90А для Ил-96-300, Ту-204 и Ту-214. "Холдинг в таком составе будет эффективным, даже если государство оставит себе в нем контрольный пакет, но при условии, что его возглавит сильный отраслевой топ-менеджер, например сам Юрий Ласточкин, – считает эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко. – Кроме того, необходима серьезная инвестпрограмма, например нужно провести оптимизацию производства на УМПО и в Перми".

Источник в правительстве РФ не исключил, что в холдинг может также войти украинский производитель двигателей для вертолетов ОАО "Мотор Сич", о покупке контрольного пакета акций которого ведут переговоры АФК и "Оборонпром". Более того, источник в ОАК утверждает, что основной владелец "Мотор Сича" гендиректор компании Вячеслав Богуслаев, уже продал "Рособоронэкспорту" 18% акций, а в 2007 году будет завершена сделка по продаже еще 30% акций. Господин Богуслаев этот вопрос прояснить отказался. Однако на прошлой неделе на конференции "Мотор Сич" – 90 лет в авиации" он говорил, что "готов к объединению с заинтересованными структурами в РФ, это может быть обмен акциями или обмен собственностью, законодательная база Украины позволяет это делать".

*Александра Ё-Грицкова, Елена Ё-Киселева,
Константин Ё-Лантратов, Иван Ё-Сафронов*

*источник: газета "Коммерсантъ"
18.12.06*

ПРОИЗВОДИТЕЛЯ ТРАНСМИССИЙ ПРОДАДУТ "СИСТЕМНО"

Имущество ОАО "Опытно-конструкторское бюро моторостроения" (ОКБМ, Воронеж) в рамках конкурсного производства выставлено на торги, намеченные на 16 января. Начальная цена единого лота - 98 млн. рублей. В его приобретении заинтересовано ЗАО "ОКБМ", аффилированное с АФК "Система", которое уже арендует имущество ОАО и производит трансмиссии для вертолетов "Камов". Приобретение "Системой" откроет для ОКБМ перспективы по вхождению в создаваемый АФК моторостроительный холдинг, за счет чего можно решить проблемы с поставками комплектующих и получением заказов.

Согласно сообщению о проведении аукциона по продаже имущества ОАО "ОКБМ", которое опубликовано в одном из региональных СМИ, начальная цена имущественного комплекса (сооружения и оборудование) составляет 98 млн рублей, а размер задатка - 6,8 млн.

Первые торги назначены на 16 января 2007 года, повторные, которые пройдут в случае провала первых, - на 16 февраля. Как оговаривается в сообщении, предложение по цене участники торгов должны предоставить в закрытой форме.

В качестве условий аукциона обозначены сохранение целевого назначения имущественного комплекса, выполнение договоров предприятия, связанных с оборонным заказом, обеспечение "государственных нужд в области поддержания обороноспособности". У заявителя должны быть лицензии ФСБ на работу со сведениями, составляющими гостайну, а также на разработку и производство авиатехники, в том числе двойного назначения.

ОКБМ - единственный производитель трансмиссий для вертолетов, выпускаемых авиастроительной компанией "Камов", выпускает редукторы для ОКБ им. Яковлева, компании "Сухой", авиадвигатели малой мощности (до 400 л.с.) для спортивных самолетов.

В 2004 году на предприятии введена процедура банкротства, в тот момент кредиторская задолженность составляла около 140 млн. рублей. В 2005 году собрание кредиторов приняло решение о подготовке имущественного комплекса к реализации на торгах. Основные кредиторы КБ - Федеральная налоговая служба и авиастроительные предприятия.

АФК "Система" (консолидированная выручка в первом полугодии 2006 года - \$4,6 млрд., основной владелец - председатель совета директоров Владимир Евтушенков) заинтересовалась ОКБМ в октябре минувшего года.

Тогда аффилированное с корпорацией ЗАО "ОКБМ" приступило к покупке имущества предприятия и уже приобрело около 30% - преимущественно оборо-

дования и разработок, затратив более 100 млн. рублей. Остальное имущество ЗАО арендует у ОАО и ведет на его базе производственную деятельность.

Сейчас интерес "Системы" к воронежскому предприятию может возрасти в связи с тем, что совместно с ФГУП "Рособоронэкспорт" она начала проект создания двигателестроительного холдинга на базе НПО "Сатурн", Уфимского моторостроительного производственного объединения (УМПО) и Пермского моторостроительного комплекса. Четвертым участником холдинга, как предполагается, может стать украинское ОАО "Мотор Сич".

Пермский актив уже принадлежит "Системе", с владельцами остальных ведутся переговоры. Как рассказал исполнительный директор ОКБМ Виктор Тарасов, вхождение предприятия в двигателестроительный холдинг, если такое решение будет принято его новым владельцем, позволило бы решить проблему с поставкой комплектующих, агрегатов и литья, которая возникла из-за разрыва связей с субпоставщиками КБ. Кроме того, по его словам, на предприятии надеются на возможную кооперацию с другими моторостроительными предприятиями "Системы" по выпуску ряда агрегатов. Сейчас портфель заказов составляет только 30% от суммы, необходимой для нормального функционирования ОКБМ.

Впрочем, как считает глава аналитической службы агентства "Авиапорт" Олег Пантелеев, у ОКБМ иная производственная тематика, нежели у "Сатурна", Пермского моторостроительного комплекса и УМПО, поэтому целесообразность включения бюро в формируемый "Системой" и "Рособоронэкспортом" двигателестроительный холдинг сомнительна.

Как полагает аналитик, ОКБМ уместнее было бы ввести в холдинг "Вертолеты России", который создается на базе вертолетостроительной компании "Камов", Московского вертолетного завода им. Миля и трех серийных заводов в Улан-Удэ, Казани и Ростове-на-Дону.

Однако, по мнению аналитика, для "Вертолетов России" воронежский актив тоже не принципиален, поскольку КБ с относительно узкой номенклатурой "не является системообразующим в отрасли".

Андрей Черваков

*источник: газета "Коммерсантъ-Воронеж"
19.12.06*

АКЦИОНИРОВАН "ЗАВОД ИМ. В.Я. КЛИМОВА"

Петербургское федеральное государственное унитарное госпредприятие "Завод им. В.Я. Климова" преобразовано в открытое акционерное общество (-ОАО) "Климов". Информация о создании нового юридического лица путем реорганизации в форме преобразования была внесена в единый государственный реестр 20 декабря 2006 года. Новое юридическое лицо - ОАО "Климов" - является полным преемником ФГУП "Завод им. В.Я. Климова", 100% акций которого принадлежат государству. Акционирование предприятия было осуществлено в рамках выполнения плана приватизации федерального имущества на 2006 год, утвержденного правительством РФ.

Генеральным директором ОАО "Климов" назначен Александр Ватагин, который ранее возглавлял предприятие. В совет директоров ОАО "Климов" вошли представители Роспрома, Росимущества, авиационной корпорации РСК "МиГ", ОАО "ОПК "Оборонпром", а также ФГУП "Рособоронэкспорт". Председателем совета директоров завода стал Мак-

сим Шевченко - начальник управления распоряжением государственной собственностью КУГИ Санкт-Петербурга.

Предшественник завода имени Климова, АО "Русский Рено", был основан в 1914 году для сборки в России двигателей и автомобилей. Впоследствии предприятие стало специализироваться на выпуске авиационных моторов.

В настоящее время 95% российских вертолетов малой и средней грузоподъемности оснащены двигателями марки "Климов" и представлены в 80 странах мира - в Азии, Африке, Америке и Европе. В ближайшей перспективе ОАО "Климов" войдет в одну из интегрированных структур, создающихся в настоящее время в авиационной промышленности.

источник: www.regnum.ru
22.12.06

"МОТОР СИЧ" УХОДИТ НА ВОСТОК?

Президент ОАО "Мотор Сич" Вячеслав Богуслаев в очередной раз выступил с заявлением о готовности его предприятия к объединению с российскими моторостроительными структурами. Под "заинтересованными структурами" руководитель крупнейшего в СНГ авиационного моторостроительного предприятия (производит 55 типов авиадвигателей в т.ч. и для вертолетов российских марок Ми и Ка) имел ввиду, в первую очередь, создаваемый в РФ двигателестроительный холдинг.

Это событие почти совпало по времени с созданием в России Ассоциации вертолетной индустрии (АВИ), объединившей свыше 60 предприятий. Главной задачей вновь созданной организации, по заявлению председателя правления АВИ Михаила Казачкова, будет разработка концепции выхода из кризиса российской вертолетостроительной промышленности.

Для "Мотор Сич", одного из немногих успешно работающих предприятий украинского авиапрома, и, естественно, для его руководителя возможное слияние с российским объединением выглядит делом "экономически обоснованным". По прогнозам российских экспертов в течение ближайших 10 лет РФ может увеличить объемы продаж вертолетной продукции до уровня \$7-10 млрд. и занять до 10% мирового рынка.

Для обеспечения столь амбициозных планов российским авиастроителям потребуется стабильное производство вертолетных двигателей и запчастей к

ним. Собственно украинское объединение готово удовлетворить насущные и перспективные потребности российского вертолетостроения, но, к сожалению, на нормальные и, кстати, успешно развивающиеся экономические связи украинских и российских предприятий может оказать негативное влияние политика.

В Запорожье производятся относительно недорогие и приличного качества двигатели, более того, В. Богуслаев для удобства российских заказчиков даже предлагал организовать сборку вертолетных моторов на базе российского "Завода им. Климова" в Санкт-Петербурге, но это решение так и не нашло поддержки в РФ. Возрождающаяся империя уже несколько лет проводит политику локализации своей оборонной промышленности. Ни руководителей страны, ни отрасли не смущает тот факт, что для начала серийного производства вертолетных двигателей семейства ТВЗ-117 в Москве на "Заводе им. Чернышева" или в Санкт-Петербурге на "Заводе им. Климова" потребуется \$240-250 млн. и как минимум 6-7 лет. Причем себестоимость изготовленных в России двигателей будет выше украинских, из-за значительных затрат на организацию производства. По мнению директора "Завода им. Климова", "межгосударственные отношения не позволяют кооперации быть достаточно эффективной. Кроме того, учитывая, что многие разработки имеют военное или двойное назначение, тенденция дрейфа Украины к НАТО тоже настораживает.

Мы вынуждены переориентироваться на российских производителей... процесс переориентации будет продолжаться, и от этого никуда ни уйти". Заметим, что это мнение не депутата российской Госдумы, а предпринимателя, кровно заинтересованного в развитии своего производства.

Впрочем, заявления российских чиновников о возможном сворачивании совместных оборонных программ в случае вступления Украины в НАТО, выглядят, по меньшей мере, странными на фоне активного сотрудничества РФ со странами Северо-Атлантического альянса, в т.ч. в двигателестроительной отрасли. Еще в 2000 г. между ОАО "Авиадвигатель" и корпорацией Pratt&Whitney было подписано соглашение о разработке авиадвигателя ПС-90А2. Сумма американских инвестиций в проект составляла \$125 млн. Последний по времени пример сотрудничества - вчера космические войска РФ запустили в космос немецкий спутник-шпион. Перечислять подобные примеры можно довольно долго.

С другой стороны сторонникам продажи предприятий украинского авиапрома России, можно напомнить скандальную историю, связанную с размещением "Рособоронэкспортом" заказа на строительство Ил-76 для Китая на Ташкентском авиапроизводственном объединении им. Чкалова. Объявленная сумма контракта составляла около \$1 млрд. Узбекские авиастроители естественно приняли заказ. Но через некоторое время представители российского авиапрома подняли шумиху, заявляя, что ТАПОИЧ не

справляется с заказом и требуя передать его в Воронеж. Россияне не слишком считаются даже с "союзными" предприятиями, которым еще год назад активно предлагали войти в состав ОАК. Отказавшись от варианта россиян передать активы завода в обмен на акции создаваемой авиакорпорации и предложив в качестве компромисса выкупить 25,6% акций завода, в результате узбеки могут остаться ни с чем.

Как видим слияние "Мотор Сич" с российской корпорацией отнюдь не гарантирует сохранение рынка РФ. Хотя в принципе украинские законы позволяют это сделать. Но вот устроит ли украинский авиапром, перспектива лишиться производителя двигателей и комплектующих к практически всем самолетам семейства Антонова, вопрос спорный. Особенно сейчас, когда принято окончательное решение о модернизации существующих и возобновлении производства Ан-124. По мнению того же Богуслаева, к 2012-2015 гг. должно быть построено около 20 новых "Русланов".

Георгий Путилов

*источник: www.ugmk.info
22.12.06*

УДАР НИЖЕ ДВИГАТЕЛЯ

Пермский моторный завод (ПМЗ) может заключить крупнейший контракт в своей постсоветской истории. В лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК) сообщили, что ведут переговоры с Пермью о поставках в ближайшие два года двигателя 47 ПС-90А. Конкурентом пермяков на этот контракт может стать Pratt & Whitney (США), чей двигатель PW-2500 рассматривается в качестве альтернативы. В Перми уверены, что переговоры с американцами ИФК затеяла, чтобы снизить цену на отечественный двигатель.

О том, что ИФК может заказать в Перми 47 двигателей ПС-90А и ПС-90А1 (двигатель повышенной тяги, устанавливается на тяжелых транспортных самолетах серии Ил-96-400Т), "Ъ" сообщили в лизинговой компании. По данным ИФК, поставка двигателей намечена на 2007-2008 годы, несогласованной остается цена контракта. На Пермском моторном заводе подтвердили "Ъ" факт переговоров. В случае его подписания данный контракт может стать крупнейшим для пермских моторостроителей в постсоветской истории - его стоимость составит порядка \$188 млн., что сопоставимо с годовой выручкой предприятия. В 2006 году ПМЗ и ИФК уже заключили крупный контракт на поставку 25 ПС-90А стоимостью порядка \$100 млн. Правда, заключению этого контракта в значительной мере поспособствовало желание госавиакомпаний Кубы приобрести в России сразу пять лайнеров Ил-96 и Ту-204.

Пермский моторный завод - ключевое предприятие холдинга "Пермские моторы", производит и

ремонтует авиадвигатели ПС-90А, газотурбинные установки. Выручка за 2005 год составила 6,5 млрд. рублей. Чистая прибыль - 93 млн. рублей. Основными акционерами являются: 25,01% - United Technologies (UTC, США), 71,6% контролировались Внешторгбанком (по официальным данным, сейчас принадлежат АФК "Система").

"Ильюшин Финанс Ко" - одна из двух государственно-частных лизинговых компаний, специализирующихся на выпуске, продажах и обслуживании отечественных самолетов (Ил-96, Ту-204). 38% акций ИФК - в госсобственности, 15,6% - у Внешэкономбанка (ВЭБ), 3% - у АО "Авиационный комплекс имени Ильюшина", остальные в собственности менеджмента ИФК, Национального резервного банка, управляющей его небанковскими активами НРК и аффилированных ей структур. В 2004-2005 годах профинансировала строительство и организовала продажу девяти самолетов.

Ранее в ИФК говорили, что рассматривают возможность заказать двигатели у Pratt & Whitney (входит в группу United Technologies, миноритария ПМЗ - "Ъ"). Как вариант установки на Ту-204 и Ил-96 изучается американский двигатель PW-2500. Однако, как говорит источник "Ъ", близкий к переговорам, хотя контакты ИФК с P&W продолжаются, всерьез вариант заказа двигателей американскому производителю в ИФК не рассматривают: "Консультации с Праттами - лишь способ давления на "Пермские моторы".

В ПМЗ также не верят, что ИФК пойдет на сделку с миноритарием пермского завода. "Нет таких двигателей тягой в 16 тонн, которые бы сейчас подошли для Ил-96 и Ту-204, - утверждает источник "Ъ" на ПМЗ. - Да, есть PW-2500, но он для этих самолетов не сертифицирован. По нашим оценкам, весь объем затрат на сертификацию обойдется в \$40-50 млн. и может

занять срок до трех лет". В то же время источник "Ъ" отмечает, что, если двигатель будет сертифицирован, американцам придется создавать сервис по всей стране: "А мы сохраним свои представительства везде, в том числе и на Дальнем Востоке. К тому же наши двигатели стоят дешевле импортных - \$4 млн. против \$7-8 млн."

В Перми уверены, что переговоры ИФК с P&W идут для того, чтобы сбить цену на отечественные двигатели. "Разговоры о том, чтобы заменить наши двигатели на американские, начинаются всякий раз, когда близится подписание контракта", - сообщил "Ъ" источник на ПМЗ. По неофициальным данным, в данном случае ИФК рассчитывает снизить цену каждого ПС-90А примерно на 15%.

В правительстве края недоумевают, зачем ИФК ведет переговоры с P&W. "Их двигатель, насколько я знаю, не сертифицирован. Если только они (ИФК - "Ъ") готовы ждать", - удивляется вице-премьер края Михаил Антонов. По его мнению, заказ на 47 двигателей - это "хороший и значимый кусок, но это не единственная возможность для ПМЗ увеличить свои заказы".

Вячеслав Суханов
Александра Грицков

источник: газета "Коммерсантъ-Пермь"
08.12.06

КАЗАНСКИЕ ВЕРТОЛЕТЫ СТАНУТ "ВЕРТОЛЕТАМИ РОССИИ"

ОПК "Оборонпром", дочерняя компания "Рособоронэкспорта", продолжила процесс поглощения ОАО "Казанский вертолетный завод". В первом квартале 2007 года "Оборонпром" может завершить сделку по выкупу более 20% акций вертолетного завода у структур, дружественных менеджменту КВЗ, заявил "Ъ" гендиректор "Оборонпрома" Денис Мантуров. По неофициальной информации, частные владельцы крупных пакетов акций КВЗ согласились на их продажу с условием, что действующий гендиректор Александр Лаврентьев сохранит за собой полномочия единоличного исполнительного органа завода.

Как рассказал "Ъ" Денис Мантуров, гендиректор ОАО "Объединенная промышленная корпорация "Оборонпром" (ОПК "Оборонпром", дочерняя компания ФГУП "Рособоронэкспорт"), сделка по выкупу более 20% акций ОАО "Казанский вертолетный завод" (КВЗ) должна быть завершена до конца первого квартала 2007 года. "Финансовые условия согласованы, это будет прямая покупка, сейчас идет процедура оценки, после чего мы сделаем оферту всем акционерам", - сообщил господин Мантуров. Сумму сделки он назвать отказался. Исходя из текущей капитализации предприятия в \$292 млн, рыночная стоимость более 20% акций может составить около \$50 млн. Таким образом, после завершения сделки "Оборонпром", владеющий 29,92% акций КВЗ, получит контроль над крупнейшим российским вертолетным заводом (51% акций).

ОАО "Казанский вертолетный завод" является одним из крупнейших производителей вертолетов Ми среднего класса (грузоподъемностью до 17 т). По данным Центра анализа стратегий и технологий, КВЗ занимает 10 место в рейтинге 20-ти крупных оборонных предприятий РФ. В 2005 году выручка КВЗ составила 5,9 млрд руб, чистая прибыль - 150,8 млн руб (- на экспорт поставлено более 82% выпущенной техники). В настоящее время КВЗ контролируется менеджментом предприятия через ООО "Торгово-финансовая компания" (ТФК), являющейся 100% "дочкой" КВЗ. Ей принадлежит 33,14% голосующих акций общества. Около 20% акций общества находятся у структур, подконтрольных менеджменту (АКБ "Заречье" (5,05%), ООО "Юнистрой" (7,35%), ООО

"Лизинг-инвест" (5,66%)). Фактическим владельцем более 50% акций завода участники рынка считают гендиректора КВЗ Александра Лаврентьева. В августе 2005 года правительство Татарстана передало свой госпакет в 29,92% от уставного капитала ОАО "ОПК Оборонпром".

ОАО "ОПК "Оборонпром" - многопрофильная промышленно-инвестиционная группа. Уставный капитал компании составляет 1,442 млрд руб. и в равных долях распределен между ФГУП "Рособоронэкспорт" (РОЭ) и Федеральным агентством по управлению федеральным имуществом. В соответствии с Указом президента РФ от 29 ноября 2004 года и постановлением правительства РФ от 6 мая 2005 года, корпорация становится головной управляющей и владельческой компанией создаваемого вертолетостроительного холдинга.

По данным "Ъ", продавцами выступают казанские банк "Заречье" и ООО "Торгово-финансовая компания". Основным контрагентом сделки станет банк "Заречье", на баланс которого бумаги будут переведены для осуществления сделки. Вице-президент АКБ "Заречье" Игорь Рябов подтвердил "Ъ" факт завершения переговоров с "Оборонпромом", отметив, что продажа акций КВЗ проводится в рамках исполнения указа президента РФ об объединении российских вертолетных заводов в единый холдинг под управлением "Оборонпрома". "Пока я не видел оферты "Оборонпрома", но не исключаю, что президент банка Наталья Девярых и господин Мантуров уже обо всем договорились", - заключил господин Рябов. По какой цене стороны договорились заключить сделку, господин Рябов также затруднился сообщить. Гендиректор КВЗ Александр Лаврентьев вчера был недоступен для комментариев.

Таким образом, процесс поглощения вертолетного завода "Оборонпромом" происходит по благоприятному для "Оборонпрома" сценарию. По сведениям "Ъ", еще весной этого года крупные частные акционеры КВЗ не соглашались на продажу акций, так что у "Оборонпрома" оставался самый трудный вариант консолидации контрольного пакета на свободном рынке акций. "Оборонпром" может запросто собрать контрольный пакет КВЗ путем скупки акций

на рынке, где в свободном хождении находятся более 21% акций (имеется в виду у трудового коллектива - "Б"). Однако для приобретения этой доли "Оборонпрому" потребуются потратить \$150 млн", - заявлял тогда "Б" господин Лаврентьев. Вице-президент АКБ "Заречье" Игорь Рябов не стал отрицать, что этот вариант мог рассматриваться "Оборонпромом" в случае срыва сделки. Но заметил: "Ездить и покупать акции КВЗ по деревням Татарстана очень хлопотно. Гораздо проще купить долю целиком". Представители АКБ "Заречье" подтвердили "Б", что переговоры с "Оборонпромом" проходили медленно и вяло, но в последние месяцы были неожиданно форсированы. По неофициальной информации, сделка получила одобрение сторон при условии того, что действующий гендиректор КВЗ Александр Лаврентьев сохранит полномочия единоличного исполнительного органа (пятилетний контракт господина Лаврентьева истекает в мае 2009 года - "Б"). Гендиректор "Оборонпрома" Денис Мантуров заявил "Б", что после смены собственников господин Лаврентьев останется на посту гендиректора завода. "Лаврентьев очень грамотный и мудрый: и как человек, и как производственник. Он остается руководителем предприятия. У нас не так много директоров такого уровня", - сказал он.

Отметим, что КВЗ оказался первым частным заводом, с поглощения которого началось формирование российского вертолетного холдинга (вслед за ним в "Оборонпром" - ОАО "Вертолеты России" вошли "Роствертол", а затем ОАО "Камов-холдинг"). Борьба за интеграцию КВЗ в вертолетный холдинг длилась три года. Правительство Татарстана затягивало передачу госпакета акций предприятия, считая оценку КВЗ заниженной: при обмене своего пакета в размере 29,92% акций КВЗ правительство республики получило лишь 15,07% акций "Оборонпрома", хотя рассчитывало на блокирующий пакет и несколько мест в совете директоров. "Поскольку решение об интеграции КВЗ в вертолетный холдинг было принято на самом высоком уровне, стало ясно, что рано или поздно сделка состоится", - отмечает эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко.

Луиза Игнатьева
Александра Грицкова

источник: газета "Коммерсантъ-Казань"
18.12.06

ПРОГНОЗЫ ПО РЫНКУ ВОЕННЫХ САМОЛЕТОВ НА БЛИЖАЙШИЕ 10 ЛЕТ

В ближайшее десятилетие намечается небольшой спад в производственной деятельности фирм, занимающихся поставкой военных самолетов, а также узлов и компонентов для них. Таковы прогнозы американской правительственной ассоциации по электронике и информационным технологиям GEIA (Government Electronics and Information Technology Association), сообщает "Дифенс ньюс".

Согласно прогнозам по рынку военных самолетов, в период между настоящим временем и 2017 г. расходы на закупку и НИОКР в этой области ежегодно будут снижаться примерно на 1,2%. Такое снижение станет результатом лишь незначительного увеличения в предстоящем десятилетии расходной части средств, а также инфляции.

В 2007 г. расходы на закупку и НИОКР составят 46,4 млрд дол. В ближайшие 10 лет они возрастут до 50,6 млрд дол, т.е. прирост составит 4,2 млрд дол, однако с учетом инфляции планируемое повышение расходов приведет к ежегодным потерям 1,2%. В итоге расходы в 2017 г. будут эквивалентны 41,1 млрд дол.

Эксперты GEIA провели анализ рынка закупок военной авиационной техники, в том числе самолетов, вертолетов, беспилотных летательных аппаратов (БЛА), аэростатов, а также соответствующего оборудования.

Расходы непосредственно на закупку военной авиационной техники возрастут с 31,2 млрд дол в этом году до 32,7 млрд дол в 2010 г. Такое возрастание начнется по мере увеличения производства истребителей F-35 JSF. Однако после 2010 г. объем закупок сократится в связи с прекращением производства F/A-18 и F-22.

Снижение расходов на закупку и НИОКР в области военных самолетов объясняется необходимостью других затрат, в том числе на военные действия в Ираке и обслуживание устаревающих боевых самолетов.

По мнению экспертов GEIA, даже при среднем ежегодном снижении расходов на 1,2 проц. рынок военных самолетов останется "довольно большим и обнадеживающим".

источник: АРМС-ТАСС
19.12.2006

**Отдельной, хорошо иллюстрированной книгой
издана приключенческая повесть члена Клуба
авиастроителей, Героя Советского Союза,
Заслуженного летчика-испытателя СССР
Владимира Николаевича Кондаурова -**

БИЗНЕС И ВОЗДУШНЫЕ ПРИКЛЮЧЕНИЯ

Цена книги (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

МИРОВОЙ АВИАПРОМ: В ЗОНЕ ВЫСОКОЙ ТУРБУЛЕНТНОСТИ

I. КОНЬЮНКТУРА РЫНКА

Когда-то Леонардо да Винчи, опередив на сотни лет свое время, нарисовал первые проекты летающих машин, с помощью которых, по задумке великого инженера, человек мог подняться в воздух и ощутить радость полета. Мог ли он думать в XV веке, что в международном аэропорту Рима, названным его именем, каждый день будут обслуживаться до 80000 пассажиров, с обыденной непринужденностью познавших "радость полета", о которой грезил великий мастер Возрождения? Могли ли братья Райт предположить в 1903 году, что исторический 12-секундный полет их первого моторного самолета на 37 метров окажется меньше размаха крыльев гигантского Boeing 747?

Если авиации как таковой совсем недавно исполнилось 100 лет, то авиации гражданской и массовым воздушным перевозкам немногим более 50 лет. Впрочем, за это время число пассажиров, пользующихся магистральным авиатранспортом, перевалило за 2 млрд. в год и продолжает расти. Сама возможность авиаперелета сильно изменила мир, сократив расстояния и сблизив страны и людей.

Современное развитие авиационной промышленности в значительной степени определяется динамикой мирового экономического цикла. Ускорение экономического роста приводит к увеличению спроса на транспортные услуги, в частности, авиаперевозки и, следовательно, к росту спроса на воздушные суда. В последние десятилетия важным позитивным фактором для развития мирового авиапрома становится глобализация бизнеса, предъявляющая особые требования к количеству и качеству авиаперелетов, а также к направлениям авиарейсов. В настоящее время прослеживается влияние на отрасль таких обстоятельств, как рост цен на энергоносители и увеличение доли дешевых авиаперевозчиков, предъявляющих особые требования к техническим характеристикам самолетов. С начала 2000-х годов сильное негативное давление на мировую авиаиндустрию оказывает усиление террористической угрозы. Следствием терактов в Нью-Йорке 11 сентября 2001 года стало резкое снижение объема авиаперевозок, поставившее ряд авиакомпаний на грань банкротства. В конечном счете, резкие колебания экономической активности во второй половине 1990-ых – начале 2000-ых годов оказали значительное негативное влияние и на мировой авиапром. Удержать позиции на рынке смогли лишь наиболее крупные авиапроизводители.

Между тем, снижение объема авиаперевозок, наблюдавшееся на протяжении нескольких лет, было компенсировано резким ростом этого показателя в 2004 году - на 12% по сравнению с предыдущим годом. Однако уже в 2005 году увеличение авиаперевозок составило всего 2%. Снижение темпов роста в определенной степени было вызвано повышением стоимости энергоносителей, наблюдавшимся с конца 2004 года. Тем не менее, в первой половине 2006 года мировой объем воздушных перевозок вырос на 3,1% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года. Соответственно, тенденция к снижению заказов

на коммерческие авиалайнеры, отмеченная в период с 2001 по 2003 годы, начала меняться в 2004 году, а уже в 2005 году ведущие производители самолетов сообщили о рекордных объемах заказов. Впрочем, доля новых самолетов в мировом воздушном парке осталась ниже рекордных показателей, зафиксированных в 1991 и 1999 годах.

Доминирующее положение в мировом авиастроении в настоящее время занимают американский концерн Boeing (BA) и европейский Airbus. В любую секунду в небе обязательно находится самолет одного из этих производителей. Жесткая борьба заставляет компании адаптироваться к меняющимся условиям, развиваться и максимально использовать имеющийся у них инновационный потенциал. В итоге, Airbus и Boeing оторвались от ближайших преследователей на недосягаемое расстояние.

В 50-ые годы прошлого века, когда в воздух поднялись первые реактивные пассажирские лайнеры, компания Boeing со своими самолетами 707-ой серии сразу же вышла в мировые лидеры отрасли, и в течение почти полусотни лет оставалась главным производителем коммерческих самолетов. Boeing 707 стал ответом на первый в мире советский реактивный авиалайнер Ту-104, английский De Havilland Comet и французский Sud Aviation Caravelle, которые появились на несколько лет раньше. Тем не менее, лайнер Boeing 707 по своим технико-эксплуатационным характеристикам сильно превосходил европейские и советские модели и очень быстро завоевал рынок. В последующие десятилетия благодаря моделям Boeing 737 и Boeing 747 американский производитель еще больше укрепил свое положение, оставаясь неоспоримым лидером мировой авиастроительной индустрии до конца 90-ых годов, когда американская компания столкнулась с сильным конкурентом в лице Airbus.

Созданный в 1970 году Airbus стал огромной корпорацией и основным конкурентом Boeing не в одночасье. Главным фактором успеха Airbus стало четкое определение своей ниши и конкурентных преимуществ: строительство широкофюзеляжных самолетов большой вместимости, - в то время как амбициозная компания Boeing гналась за сверхзвуком. На данный момент эти два производителя делят мировой рынок примерно поровну при крайне несущественной роли прочих компаний. У обеих компаний есть перспективные и выгодные разработки, достаточное количество заказов. При этом обе компании практически ушли с рынка малых самолетов вместимостью менее 100 пассажиров, оставив этот менее доходный сектор другим игрокам. В настоящее время Boeing и Airbus поставляют на мировой рынок почти все дальне- и среднемагистральные самолеты, тогда как в сегменте региональных самолетов ведущие позиции занимают бразильская Embraer и канадская Bombardier.

II. BOEING

Аэрокосмическая корпорация Boeing, отмечающая в 2006 году девяносто лет со дня основания, в настоящее время является одним из крупнейших аме-

риканских экспортеров. Свою продукцию, которая помимо широко известных пассажирских самолетов включает системы связи и обработки данных, боевые ракеты и ракеты-носители, космические спутники, вертолеты и различного рода оборонные комплексы, компания поставляет в 145 стран мира. В структуре корпорации функционируют два крупных подразделения: Boeing Commercial Airplanes, занимающееся строительством гражданских самолетов, и Integrated Defense Systems, осуществляющее космические и военные программы. На предприятиях Boeing, расположенных в 67 странах, работают более 150000 человек.

Последнее десятилетие минувшего века прошло не совсем удачно для компании Boeing, которая ввязалась в революционные и рискованные проекты: бомбардировщик-«невидимка» B-2 и аэробус Boeing 777, участие в масштабных космических проектах Sea Launch (морской запуск ракет-носителей) и Международной космической станции. Сделки по приобретению аэрокосмического и оборонного подразделения Rockwell International в 1996 году и слиянию с McDonnell Douglas в 1997 году, нацеленные на получение конкурентных преимуществ по отношению к европейской авиастроительной корпорации, в краткосрочном периоде привели к противоположным результатам. Высокие расходы, понесенные Boeing в ходе поглощения конкурентов, вызвали финансовые трудности, потребовавшие резкого сокращения издержек и приведшие к снижению рыночной доли компании.

Жесткое давление амбициозных европейцев, убытки, массовые увольнения, заморозка проекта околосвукового лайнера Sonic Cruiser, на который уже были потрачены значительные средства, а также теракты 11 сентября 2001 года стали знаками самой черной страницы в недавней истории американской компании. Лишь к 2005 году Boeing сумела преодолеть трудности и начать новый этап борьбы за возвращение лидирующих позиций на мировом рынке авиастроения.

Сегодня Boeing уделяет особое внимание созданию скоростных беспилотных аппаратов и участвует, среди прочего, в создании транспортного самолёта с вертикальным взлётом V-22, истребителя F-22, а также готовит боевой космический лазер ABL, способный уничтожать стартующие баллистические ракеты. На фоне постоянного роста военных расходов США оборонные подразделения компании позволяют ей поддерживать и развивать гражданские проекты. Действительно, при всей уникальности военной продук-

ции, Boeing более известна в мире как производитель пассажирских и транспортных самолетов, которые она выпускает уже более 40 лет. Boeing Commercial Airplanes является крупным игроком во всех сегментах доходного рынка коммерческих авиакомпаний. Модели Boeing могут перевозить от 100 до 500 и более пассажиров на средних и дальних магистралах. Сейчас основными продуктами гражданского направления компании являются семейства авиакомпаний Boeing 737, Boeing 747, Boeing 767 и Boeing 777, а также малые самолеты бизнес-класса.

Крупнейшими рынками для своей продукции в ближайшие 20 лет Boeing считает североамериканский, азиатский, в частности, китайский и японский, и европейский. При этом, по оценкам компании, максимальные темпы роста спроса на самолеты будут наблюдаться в Африке.

Boeing сотрудничает с более чем 5200 поставщиками в 100 странах мира. В Северной Америке к ним относятся такие известные компании как Pratt & Whitney Commercial Engines, Dell (DELL), Microsoft Corporation (MSFT), Times Microwave Systems Inc., North American Aircraft Services, GE Aircraft Engines, Goodrich Corp. (GR), Vought Aircraft Industries и ряд других. В Европе тесное сотрудничество осуществляется с Rolls Royce, итальянской Alenia Aeronautica, британской Smiths Aerospace, французской Zodiac, швейцарской SR Technics. В Азии среди важнейших партнеров в первую очередь нужно отметить японские корпорации Mitsubishi Heavy Industries, Kawasaki Heavy Industries, Fuji Heavy Industries. Также к ключевым поставщикам Boeing относится австралийская Hawker de Havilland.

Boeing ведет работу и с российскими компаниями. С 1997 года Верхнесалдинское металлургическое производственное объединение, ВСМПО «Ависма», поставляет 25% титана, используемого Boeing для производства гражданских самолетов. В июле 2006 года Boeing и ОАО «КНААПО» подписали меморандум, который подразумевает, что ОАО «КНААПО» может стать поставщиком готовых деталей из титана для гражданских самолетов американской корпорации. Кроме того, Boeing участвует в программе разработки региональных самолетов Sukhoi Superjet 100. Начало сотрудничеству было положено еще в апреле 2001 года подписанием соглашения между Российским авиационно-космическим агентством и корпорацией Boeing. А в январе 2003 года между компаниями «Гражданские самолеты Сухого» и Boeing было подписано соглашение о долгосрочном сотрудничестве по

КВАРТАЛЬНЫЕ ФИНАНСОВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ BOEING И BOEING COMMERCIAL AIRPLANES, 2004–2006 ГГ.

	2006			2005				2004			
	3 кв.	2 кв.	1 кв.	4 кв.	3 кв.	2 кв.	1 кв.	4 кв.	3 кв.	2 кв.	1 кв.
Boeing											
Доходы \$ млн	14739	14086	14264	14204	12355	14684	12681	13314	13152	13088	12903
Расходы на НИОКР \$ млн	-833	-739	-748	-601	-521	-591	-492	-414	-469	-522	-474
ЕВИТ, \$ млн	951	-48	959	544	763	818	687	28	511	644	824
Чистая прибыль, \$ млн	694	-160	692	460	1011	566	535	186	456	607	623
BCA											
Доходы \$ млн	6693	7113	7053	5856	4623	6448	4760	5398	4638	5671	5330
Расходы на НИОКР \$ млн	-8612	-526	-530	-381	-287	-343	-291	-245	-220	-251	-225
ЕВИТ, \$ млн	646	719	703	330	238	475	388	-149	168	382	352

финансовая отчетность Boeing составлена по стандартам GAAP

источник: Boeing

**ГОДОВЫЕ ФИНАНСОВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
BOEING И BOEING COMMERCIAL AIRPLANES, 2001-2005 ГГ.**

	2001	2002	2003	2004	2005
Boeing					
Доходы \$ млн	58198	54061	50256	52457	54845
Расходы на НИОКР \$ млн	-1936	-1639	-1651	-1879	-2205
EBIT, \$ млн	3896	3450	398	2007	2812
Чистая прибыль, \$ млн	22827	492	718	1872	2572
BCA					
Доходы \$ млн	35056	28387	22408	21037	22651
Расходы на НИОКР \$ млн	-858	-768	-676	-941	-1302
EBIT, \$ млн	2632	2017	707	753	1431

источник: Boeing

данной программе. В соответствии с его условиями Boeing оказывает консультационную поддержку по вопросам дизайна, разработки, маркетинга и продаж, производства и сертификации самолета.

Финансовые показатели Boeing в последние годы отличаются неустойчивостью. Возросший уровень конкуренции заставил корпорацию пересмотреть многие свои программы, прекратить некоторые проекты и запустить новые, что привело к колебаниям прибыли. Если рассматривать динамику квартальных показателей прибыли до уплаты процентов и налогов,

**ЗАКАЗЫ И ПОСТАВКИ BOEING В 2006 ГОДУ ПО СОСТОЯНИЮ
НА 15.11.06 ВКЛЮЧИТЕЛЬНО**

Модельное семейство	Заказы	Поставки
Boeing 717	0	5
Boeing 737	574	251
Boeing 747	42	12
Boeing 767	8	10
Boeing 777	56	52
Boeing 787	142	0
Всего	822	330

источник: Boeing

EBIT, с начала 2004 года и по настоящий момент, следует отметить, что разовые расходы существенно снизили прибыль в IV квартале 2004 года и во II квартале 2006 г. Убыток, полученный подразделением Boeing Commercial Airplanes в последнем квартале 2004 года, связан с закрытием программы выпуска самолета B-717. Кроме этой причины к резкому снижению прибыли корпорации Boeing в данный период привели расходы на программу поставки 767 танкера для вооруженных сил США. Еще одним неудачным временным интервалом для Boeing стал II квартал 2006 года.

**ОБЩЕЕ ЧИСЛО ЗАКАЗОВ, ПОСТАВОК И НЕЗАВЕРШЕННЫХ
ЗАКАЗОВ BOEING ПО СОСТОЯНИЮ НА 31.10.2006 Г.**

Модельное семейство	Заказы	Поставки	Незавершенные заказы
Boeing 717	0	5	0
Boeing 737	3393	1951	1442
Boeing 747	659	568	91
Boeing 767	741	713	28
Boeing 777	792	531	261
Boeing 787	432	0	432
Всего	6017	3768	2254

источник: Boeing

Подразделение Boeing Commercial Airplanes в этот период получило прибыль, однако досудебное урегулирование спора с министерством юстиции США и создание резерва по возможным убыткам для программы AEW&C, в рамках которой производятся системы раннего предупреждения и разведки, привели к убыткам компании Boeing в целом. Необходимо отметить, что хотя форма графика EBIT компании Boeing в общем повторяет форму графика EBIT подразделения Boeing Commercial Airplanes, нельзя сказать, что динамика показателей Boeing полностью определяется изменениями показателей Boeing Commercial Airplanes. Подразделение Integrated Defense Systems приносит компании существенную долю доходов и прибыли.

Если рассматривать последние 5 лет, для этого периода также характерна нестабильность. Резкое падение прибыли Boeing в 2003 году в основном было связано со снижением объемов поставок гражданских самолетов и переоценкой активов, в частности, предоставленных коммерческих кредитов и goodwill. Для Boeing Commercial Airplanes 2003 и 2004 годы стали самыми неудачными за рассматриваемый пятилетний период, но в 2005 году ситуация начала постепенно улучшаться.

На данный момент в мире функционирует около 12000 коммерческих самолетов Boeing, что составляет примерно три четверти мирового коммерческого воздушного флота. В 2005 году объем заказов на самолеты Boeing достиг рекордного уровня – 1029 единиц. За период с начала 2006 года и по 15 ноября Boeing получила заказы на поставку 822 авиалайнеров, причем наибольшая доля – заказы на 574 самолета – пришла на Boeing 737.

Дальнейшее развитие своего модельного ряда компания связывает с серией Boeing 787 Dreamliner, нового среднего сверхэкономичного широкофюзеляжного самолета, который компания ожидает запустить в коммерческую эксплуатацию в 2008 году. На платформе этого самолета на 210-330 мест в зависимости от конфигурации салона планируется создать ряд моделей, которыми авиаперевозчики всего мира обновят свой устаревший парк самолетов. Как заявляют специалисты компании, новый самолет будет потреблять на 20% меньше топлива, чем его современные аналоги благодаря ряду нововведений, таких как сверхэкономичные двигатели от General Electric и Rolls-Royce, улучшенная аэродинамика, использование легких конструкций и композитных материалов, а также замена механических узлов на электроприводные.

В планах Boeing - реализация "Йеллоустонского проекта" - программы замены всего модельного ряда Boeing на самолеты, созданные на основе технологий Boeing 787 Dreamliner и Sonic Cruiser. Безусловно, Dreamliner дороже аналогов на основе традиционных технологий, однако при низкой заявленной стоимости эксплуатации, он пользуется хорошим спросом у авиаперевозчиков. На конец октября 2006 года компания получила заказ на 432 таких самолета, в основном от авиаперевозчиков из Северной Америки, Океании и Южной и Юго-восточной Азии. Первый Boeing 787 Dreamliner должен подняться в воздух в 2007 году.

Успешность проекта Dreamliner и отсутствие на данный момент трудностей в его реализации, что особенно заметно на фоне проблем самолета A380, повысили привлекательность акций Boeing. Boeing

постепенно укрепляет позиции на мировом рынке и отвоевывает уступленную Airbus рыночную долю. Акции американской корпорации демонстрируют устойчивый рост. За последние 12 месяцев, закончившиеся 30 ноября 2006 года, их курс поднялся с \$68,19 до \$88,53, или почти на 30%. Капитализация компании по данным на 30 ноября превысила \$70 млрд.

Акции Boeing торгуются на Нью-Йоркской фондовой бирже, NYSE. Они относятся к категории "голубых фишек" и входят в расчетные базы индексов Dow Jones Industrial Average и S&P 500. Акции Boeing владеют 787 институциональных инвесторов, которым принадлежит 63% акций компании. 2% акций компании находится в руках у инсайдеров. Около 1% акций Boeing принадлежит председателю совета директоров, президенту и главному исполнительному директору компании Джеймсу Макнерни (James McNerney), возглавившему корпорацию в июле 2005 года. До этого он занимал пост председателя совета директоров и главного исполнительного директора 3М (MMM).

Частые смены руководства были характерны для Boeing в последние годы, так как, по мнению аналитиков, плохой менеджмент был одной из причин утраты компанией ее лидерства. Двумя другими причинами являются неблагоприятные экономические условия и непродуманная политика государства. Скрытая государственная поддержка через военные контракты и скандалы, связанные с действиями высшего руководства Boeing, направленными на получение этих контрактов, подорвали имидж корпорации. Также серьезными ударами для Boeing стали азиатский кризис 1997 года и теракты 11 сентября. Экономический спад в Азии привел к сокращению заказов со стороны авиакомпаний данного региона, а теракты 11 сентября стали причиной снижения спроса на авиаперевозки по всему миру. Неблагоприятные факторы внешней среды в сочетании с внутренними проблемами негативно сказывались на деятельности Boeing в течение нескольких лет, когда Airbus удалось захватить часть рыночной доли американской корпорации.

Однако сейчас ситуация улучшается: спрос на авиаперевозки растет, количество заказов на самолеты, в частности, на Dreamliner, увеличивается, главный конкурент испытывает трудности с реализацией основного проекта. Вопрос только в том, сможет ли Boeing максимально воспользоваться существующими в настоящий момент тенденциями.

III. AIRBUS

По другую сторону Атлантики активные действия по укреплению положения на рынке гражданского авиастроения предпринимает компания Airbus. Своим созданием компания обязана соглашению правительств Великобритании, Франции и Германии. Она начала свое существование в 1970 году как консорциум европейских авиастроительных компаний: французской Sud-Aviation и немецкой Deutsche Airbus. В 1971 году в группу вошла испанская компания CASA. Альянс не был достаточно устойчивым до 2000 года, когда путем слияния французской Aerospatiale-Matra, испанской Construcciones Aeronauticas SA, CASA, и немецкой DaimlerChrysler Aerospace AG, DASA, была сформирована европейская корпорация EADS, European Aeronautic Defence and Space Company. На данный момент EADS является второй по величине в мире

аэрокосмической компанией после Boeing и второй по величине в Европе компанией-производителем вооружений после британской BAЕ Systems. В течение нескольких лет корпорация EADS была крупнейшим акционером Airbus, а после приобретения 20-процентного пакета акций у другого акционера - BAЕ Systems - 13 октября 2006 года стала единоличным владельцем европейского авиастроительного концерна.

В последние годы Airbus заметно усилил свои позиции и стал крупным игроком на трех основных сегментах рынка гражданской авиатехники. Узкофюзеляжные самолеты из семейства A320 рассчитаны на 100-210 мест и используются для полетов малой и средней дальности. Широкофюзеляжные самолеты моделей A300/310 и A330/340 рассчитаны более чем на 210 мест. Они относятся к категории среднемагистральных самолетов, но модели A330/340 используются и для длительных полетов. Дальнемагистральные самолеты семейства A380 рассчитаны более чем на 400 мест.

Кроме того, Airbus выпускает грузовые самолеты: проект грузовых A300-600 пользовался большой популярностью в течение 35 лет их коммерческого производства. Однако новая стратегия развития предусматривает прекращение производства A300-600 и переход на переоборудование пассажирских лайнеров в грузовые самолеты. Последние машины этой серии будут поставлены в июле 2007 года. Airbus также является производителем самолетов VIP класса, основанных на модели A319.

Важнейшими рынками для своей продукции Airbus считает североамериканский, китайский, японский и российский. В этих регионах находятся основные поставщики и партнеры компании Airbus. Всего у Airbus насчитывается 1500 поставщиков в 30 странах мира. В Северной Америке с Airbus сотрудничают многие известные в аэрокосмической отрасли компании, например, Alcoa (AA), Eaton (ETN), Goodrich (GR), GE (GE), Honeywell (HON), Northrop Grumman (NOC), Rockwell Collins (COL), United Technologies (UTX), а также огромное число мелких компаний. Комплекующие более половины от общего числа самолетов, произведенных Airbus, выпущены китайскими компаниями. Chengdu Aircraft Corporation, Shenyang Aircraft Cor-

ЗАКАЗЫ И ПОСТАВКИ AIRBUS В 2006 ГОДУ ПО СОСТОЯНИЮ НА 31.10.06 ВКЛЮЧИТЕЛЬНО

Модельное семейство	Заказы	Поставки
A 318	4	3
A 319	164	118
A 320	198	132
A 321	101	23
A 300-600R	0	8
A 310-300	0	0
A 330-200	18	31
A 330-300	7	21
A 330-200/300	3	0
A 340-500	0	3
A 340-600	0	14
A 350-800	2	0
A 350-900	11	0
A 380	0	0
A 380F	0	0
Всего	508	353

источник: Airbus

poration, Xi'an Aircraft Corporation и Hong Yuan Aviation Forging & Casting, HYFC, поставляют двери, кабели, части носового отсека, титановые части крыла и т.п. Сотрудничество с японскими компаниями развивается, прежде всего, в сфере высоких технологий. Это такие компании как Kawasaki Heavy Industries, Sumitomo Precision Product, Mitsubishi Heavy Industries. С японскими компаниями ведется активная работа над проектом A380. Российские компании поставляют Airbus не только материалы, но и производят готовые компоненты самолетов. ВСМПО "Ависма" обеспечивает более половины потребности Airbus в титане. В 2004 году с группой компаний "СУАЛ" было подписано соглашение о возможных будущих поставках алюминиевых материалов. По прогнозам представителей Airbus, сами поставки могут начаться в 2009 году, после прохождения "СУАЛ" необходимой сертификации. В декабре 2003 года Airbus был подписан контракт с авиазаводом "Сокол", положивший начало производству компонентов для самолетов Airbus в России. В декабре 2004 года компания разместила пакеты заказов на изготовление узлов для самолетов семейства A320 в корпорации "Иркут". В конце 2005 года в корпорации "Иркут" и на Воронежском авиационном объединении были размещены дополнительные заказы на компоненты для самолетов семейств A320, A330/A340 и A380. В октябре 2006 года было подписано трехстороннее соглашение с участием Airbus, дрезденской EFW (Elbe Flugzeugwerke GmbH) и "Иркута" о создании совместного предприятия по модификации пассажирских самолетов семейства A320 в грузовые.

В конкурентной борьбе с Boeing европейская корпорация сделала ставку на гигантский самолет A380, известный также как Superjumbo. Строго говоря, этот лайнер не имеет аналогов: на данный момент это самый большой пассажирский самолет в мире. При определенных допущениях с ним можно сравнить только Boeing 747, самый вместительный самолет, выпускаемый американской корпорацией. В стандартной конфигурации A380 может уместить на своих двух палубах 555 пассажиров, при компоновке всего салона в экономическом классе количество мест в самолете может быть увеличено до 853. Дальность полета Superjumbo составляет 15000 км при крейсерской скорости 900 км/ч, примерно такой же, как у Boeing 747. Благодаря большой вместительности, эффективность перевозки одного пассажира в таком

самолете очень высока. На конец октября 2006 года компания Airbus имела 159 заказов на этот гигантский лайнер.

Определенные перспективы Airbus также видит в новом проекте A350. Первый самолет этого семейства, по планам разработчиков, должен впервые подняться в воздух в 2011 году и поступить в коммерческую эксплуатацию в 2012 году. В этом году компания приняла решение пересмотреть задачи проекта и добавить к новой линии A350 еще одну модель A350 XWB с более широким фюзеляжем "для большей вместительности салона и комфорта пассажиров". Первоначально при запуске программы A350 в 2004 году Airbus планировал выпустить только две модификации самолета A350, однако позже было принято решение о создании завершеного семейства самолетов средней вместимости, способных перевозить от 250 до 375 пассажиров на расстояния до 15800 км. Эти самолеты должны составить альтернативу лайнерам Boeing 787 и Boeing 777. Как заявляют в Airbus, расходы на обслуживание A350 XWB при расчете на одно пассажирское место будут самыми низкими для данного класса самолетов.

СКАНДАЛЫ И ПРОБЛЕМЫ: ЗАДЕРЖКИ ПОСТАВОК A380

A380 является не только самым вместительным самолетом, но и самым проблемным. Летом 2006 года появились первые сообщения о возможных задержках поставок нового авиалайнера A380. Последовавший затем поток негативной информации в течение нескольких месяцев существенно подорвал имидж европейской компании. В конечном счете, значительное отставание Airbus от графика выпуска нового авиалайнера A380 и сообщение о том, что в 2007 будет выпущен только один A380 вместо запланированных девяти, поставили европейскую компанию на грань кризиса и потребовали принятия решительных мер. Положение усугубилось тем, что основной покупатель A380, авиакомпания Emirates, узнав о переносе начала поставок 45 заказанных ею A380 еще на 10 месяцев, заявил о намерении рассмотреть альтернативные варианты пополнения своего авиапарка. В начале ноября другой клиент компании - служба курьерской доставки компании FedEx Corp. (FDX) - объявил об отмене заказа на поставку 10 самолетов Airbus A380-800F. Их место в парке компании займут 15 самолетов Boeing 777 Freighter в грузовой комплектации. Сумма сделки оценивается в \$3,6 млрд. Соглашение, подписанное с компанией Boeing, включает опцион на покупку еще 15 таких самолетов. Тем не менее, компания FedEx заявила, что она не отказывается от планов приобретения как новых, так и уже эксплуатировавшихся широкофюзеляжных самолетов Airbus в ближайшие годы.

Задержки поставок A380 обусловлены техническими проблемами, возникшими при производстве авиалайнера. Кроме того, негативное влияние на финансовое положение компании оказал высокий курс единой европейской валюты.

Сильный евро ставит Airbus в невыгодное положение по отношению к Boeing, поскольку большинство поставщиков и подрядчиков европейской компании находятся в еврозоне, а расчеты с основными покупателями осуществляются в долларах. В качестве технических причин задержки представители компании

ОБЩЕЕ ЧИСЛО ЗАКАЗОВ, ПОСТАВОК И НЕЗАВЕРШЕННЫХ ЗАКАЗОВ AIRBUS ПО СОСТОЯНИЮ НА 31.10.2006 Г.

Модельное семейство	Заказы	Поставки	Незавершенные заказы
A 318	94	31	63
A 319	1564	911	653
A 320	2789	1601	1188
A 321	752	364	388
A 300	561	554	7
A 310	260	255	5
A 330	620	437	183
A 340	389	330	59
A 350	113	0	113
A 380	159	0	159
Всего	7301	4483	2818

источник: Airbus

КВАРТАЛЬНЫЕ ФИНАНСОВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ EADS И AIRBUS, 2004–2006 ГГ.

	2006			2005				2004			
	3 кв.	2 кв.	1 кв.	4 кв.	3 кв.	2 кв.	1 кв.	4 кв.	3 кв.	2 кв.	1 кв.
EADS											
Доходы, млн евро	8489	9897	9083	10760	7426	9015	7005	10302	6892	8536	6031
Расходы на НИОКР млн евро	-552	-605	-536	-644	-481	-528	-422	-514	-499	-5782	-535
ЕБИТ без учета изменений goodwill и разовых статей, млн евро	-239	852	780	758	559	883	657	941	512	781	198
Чистая прибыль, млн евро	-195	527	516	691	226	505	347	745	210	338	49
Airbus											
Доходы, млн евро	5416	7113	7053	6146	4771	6273	4989	5809	4391	5898	4126
Расходы на НИОКР млн евро	-461	-526	-530	-484	-393	-437	-345	-397	-401	-473	-463
ЕБИТ без учета изменений goodwill и разовых статей, млн евро	-350	719	703	458	410	816	628	540	399	756	224

финансовая отчетность EADS и Airbus составлена по стандартам МСФО (IFRS)

источник: EADS

называют проблемы с системой электропроводки в кабине пилота, которая в значительной степени переустраивается в зависимости от конфигурации салона и пожеланий заказчика. Сложность разрешения этой проблемы усиливается тем обстоятельством, что самолет разрабатывался и собирался на французских и германских подразделениях компании, которые работали с различным программным обеспечением. Программное обеспечение, используемое германскими конструкторами и инженерами, оказалось несовместимо с программами, которые применялись французскими специалистами.

В результате неоднократных переносов на более поздний срок число запланированных поставок к концу 2009 года сократилось со 120 до 39 самолетов. От этой задержки уже пострадали сингапурский перевозчик Singapore Airlines, имеющий твердый заказ на 20 лайнеров и опцион на покупку еще 20 самолетов A-380, и авиакомпания Emirates, разместившая твердый заказ на 43 самолета. Первый A380 должен поступить в распоряжение сингапурского перевозчика Singapore Airlines лишь в октябре 2007 года, а не к концу 2006, как предполагалось изначально.

В начале октября 2006 года, после многочисленных сообщений о задержках поставок A380, руководство европейского аэрокосмического концерна EADS заявило, что контролируемая им авиастроительная компания Airbus будет "радикально изменена". В рамках пересмотренной стратегии развития корпорация намерена в среднесрочной перспективе переориентироваться на работу с новыми поставщиками комплектующих. В настоящее время основными производственными мощностями концерна являются заводы в Гамбурге и Тулузе. Предположительно, компания может перевести часть этих мощностей в азиатские страны, в частности, в Китай, а также в Россию, при этом расчеты за комплектующие для самолетов частично могут быть переведены из евро в доллары. Успешная реализация этих мер позволит компании снизить ежегодные издержки на 2 млрд. евро, начиная с 2010 года. Пока же Airbus ожидает увеличения расходов на 2,8 млрд. евро вследствие дополнительных производственных издержек и выплат неустоек в связи с несвоевременной поставкой самолетов заказчикам. Кроме того, прибыль в размере 2 млрд. евро, которая прогнозировалась на 2006-2010 годы, может быть получена только после 2010. Между тем, трудности, возникшие

с производством и поставками A380, стали причиной ухудшения финансового положения материнской компании EADS. В ноябре 2006 года европейский авиационно-космический концерн сообщил, что впервые за последние три года закрыл квартал с потерями. В III квартале чистые убытки компании составили 195 млн. евро, тогда как по итогам аналогичного периода 2005 года была зафиксирована прибыль в размере 226 млн. евро. При этом убытки Airbus составили 350 млн. евро. До III квартала текущего года показатели ЕБИТ корпорации EADS и Airbus были подвержены сезонным колебаниям, но в целом демонстрировали постепенный рост. Тенденция к постепенному устойчивому росту особенно заметна при анализе годовых данных за пятилетний период. В 2002 году прибыль EADS несколько снизилась, однако уже со следующего года началось ее повышение. Данные тенденции стали следствием укрепления конкурентной позиции Airbus по сравнению с Boeing. Из представленных графиков видно, что показатели EADS сильно зависят от результатов деятельности Airbus.

Проблемы Airbus вызвали серию увольнений в высшем руководстве EADS и Airbus, произошедших в течение нескольких месяцев. В начале июля совет директоров EADS отправил в отставку исполнительного директора концерна Ноэля Форжара (Noel Forge-

ГОДОВЫЕ ФИНАНСОВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ EADS И AIRBUS, 2001–2005 ГГ.

	2001	2002	2003	2004	2005
EADS					
Доходы, млн евро	30798	29901	30133	31761	34206
Расходы на НИОКР, млн евро	-1841	-2096	-2189	-12126	-2075
ЕБИТ без учета изменений goodwill и разовых статей, млн евро	1694	1426	1543	2432	2852
Чистая прибыль, млн евро	809	696	769	1342	1796
Airbus					
Доходы, млн евро	20549	19512	19048	20224	22179
Расходы на НИОКР, млн евро	-1425	-1682	-1819	-1734	-1659
ЕБИТ без учета изменений goodwill и разовых статей, млн евро	1655	1361	1353	1919	2307

источник: EADS

ard), обвиненного в использовании инсайдерской информации. Вместе с Форжаром в отставку ушел и непосредственный глава Airbus Густав Хумберт (Gustav Humbert). На смену Форжару на пост исполнительного директора Airbus пришел Кристиан Штрайф (Christian Streiff), до этого руководивший одной из крупных строительных корпораций. Однако замена на левом кресле в пилотской кабине Airbus не принесла заметных результатов. Предложенные Штрайфом меры по выводу компании из кризиса не нашли поддержки у акционеров, и 9 октября он подал в отставку после трех месяцев нахождения на посту главы Airbus. Свою отставку Штрайф пояснил тем, что "нынешняя структура акционеров Airbus не дает ему достаточно полномочий для проведения необходимых реформ".

В результате последней перестановки главой компании стал один из исполнительных директоров материнского концерна EADS Луи Галлуа (Louis Gallois), который был в свое время министром аэрокосмической промышленности Франции. Одновременно с этим Галлуа сохранил за собой пост и в EADS. Тем самым оборонный аэрокосмический концерн EADS, в котором очень сильные позиции правительств европейских стран, продемонстрировал намерение усилить контроль над производителем гражданской продукции Airbus.

Об этом также свидетельствует соглашение от 6 сентября 2006 года о продаже принадлежащего британской BAE Systems 20-процентного пакета акций Airbus корпорации EADS за 1,87 млрд. фунтов стерлингов, сумму, оказавшуюся ниже самых консервативных прогнозов. В середине октября, как отмечалось ранее, после завершения сделки, европейский аэрокосмический концерн стал единоличным владельцем Airbus.

Трудности, с которыми столкнулся Airbus в текущем году, привели к значительному падению акций EADS на европейских биржах. Курс акций начал снижаться еще в апреле, когда британская компания BAE Systems заявила о желании продать принадлежащий ей пакет акций Airbus. Однако 13 июня, после заявления Airbus, что поставки лайнеров A380 могут быть задержаны на срок до семи месяцев, акции EADS резко пошли вниз.

Ситуацию усугубил скандал, связанный с тем, что один из двух главных исполнительных директоров компании Ноэль Форжар воспользовался инсайдерской информацией о задержке в поставках A380. Прибыль, которую он получил от операций с акциями EADS, составила порядка 2,5 млн. евро. Последовавшие за этими событиями перестановки в совете директоров также не добавили инвесторам оптимизма. На европейской бирже Euronext, цена закрытия в момент максимального падения 14 июня 2006 года составила 18,73 евро. Для сравнения 24 марта 2006, когда курс акций достиг пика, за одну акцию давали 35,13 евро.

Сильным падением курса акций EADS воспользовался российский "Внешторгбанк", купивший 5,02% акций европейской аэрокосмической корпорации за \$1 млрд.

Сделка, о которой было объявлено 30 августа, стала полной неожиданностью для представителей EADS, при этом российское руководство не стало скрывать, что заинтересовано в повышении своей доли в европейском аэрокосмическом холдинге – вплоть до приобретения блокирующего пакета акций. По неподтвержденным данным, впоследствии "Внешторгбанк" довел долю акций в EADS до 6%.

ИЗМЕНЕНИЕ СТРУКТУРЫ СОБСТВЕННОСТИ

В соответствии с проспектом IPO от 9 июля 2000 года структура собственности EADS первоначально выглядела следующим образом:

- Daimler Chrysler через дочерние компании владел 30%,

- французская компания SOGEADE имела 30% (50% SOGEADE принадлежало государственной холдинговой компании SOGEPRA и 50% Desirade, акционерами которой, в свою очередь, являлись французская медиа-группа Lagardere и компании финансового сектора BNP Paribas и AXA),

- испанской государственной компании SEPI принадлежало 5,48%,

- в свободном обращении находилось 30,65%,

- напрямую французское правительство владело 1,14% акций компании. Эта доля была получена правительством Франции в результате распределения части акций бывшим акционерам Aerospatiale-Matra, приватизированной в 1999 году,

- компания DaimlerChrysler напрямую владела 2,73%.

По условиям договора о партнерстве до 1 июля 2003 года акционеры EADS не имели права передавать принадлежащие им акции. После окончания данного периода запрет на продажу акций снимается, однако участники партнерства имеют преимущественное право на их приобретение.

Еще в 2004 издание Economist сообщало о том, что три крупнейших акционера Daimler Chrysler, SOGEADE и SEPI намерены продать свои акции к 2006-2007 годам. 4 апреля 2006 года компания DaimlerChrysler объявила о своем решении сократить долю на 7,5% до 22,5%, Lagardere планировала уменьшить свой пакет на такую же величину, чтобы французское и немецкое представительство в EADS осталось равным. Однако 10 апреля газета Les Echos сообщила, что французский государственный банк Caisse des Depots et Consignations приобрел 2,25% акций EADS из пакета, принадлежавшего Lagardere. В результате этой сделки доли французской и немецкой сторон сейчас несбалансированны.

Как отмечалось выше, 30 августа 5,02% акций EADS были приобретены "Внешторгбанком" за \$1 млрд. Основываясь на данных с сайта EADS от 11 августа 2006 года и с учетом текущих сделок, структуру акционеров на данный момент можно представить следующим образом: В апреле сразу после продажи 7,5% акций EADS компания DaimlerChrysler сообщила о том, что в долгосрочной перспективе не планирует сокращения доли участия в EADS ниже 15%. Однако в начале октября появились слухи, что DaimlerChrysler собирается в ближайшее время продать еще 7,5-процентный пакет или полностью избавиться от акций европейской аэрокосмической корпорации. В ответ правительство Германии 16 октября заявило о том, что любые акции, проданные DaimlerChrysler, должны остаться в руках у немецких владельцев в целях защиты стратегических интересов страны в этом предприятии. По сообщениям различных источников, правительство рассматривало несколько вариантов решения этой задачи, в том числе приобретение акций EADS государственным банком KfW или консорциумом немецких банков. В результате еще один 7,5-процентный пакет акций EADS, продаваемый DaimlerChrysler,

согласились приобрести Deutsche Bank и Commerzbank.

11 октября министр экономики Испании Педро Сольбес (Pedro Solbes) заявил о желании государственной холдинговой компании SEPI увеличить долю в EADS. Целью Испании, в которой расположены предприятия EADS, является сохранение рабочих мест в экономике.

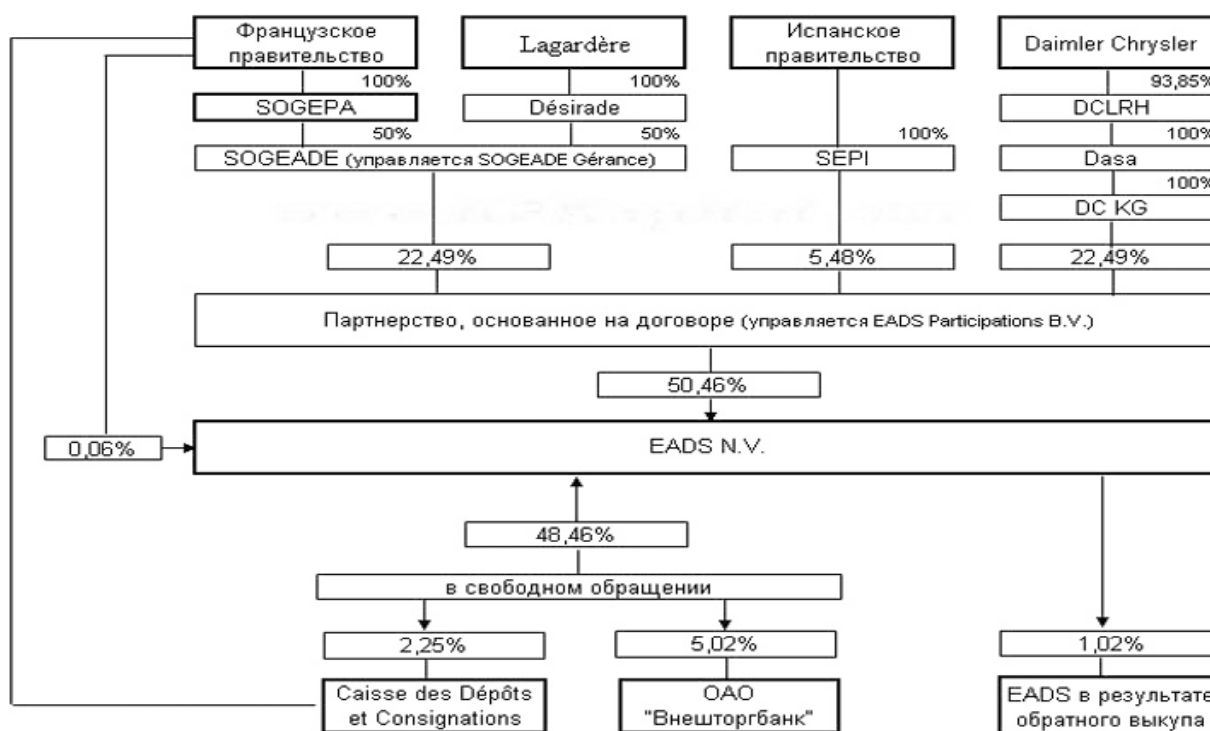
Из потока противоречивой информации сложно понять, какие действия будут предприняты сторонами, заинтересованными в сохранении своего влияния на европейский авиакосмический концерн. Ситуация вокруг EADS и ее структуры акционеров по-прежнему остается неопределенной. Внутренняя несогласованность, сложная, искусственно созданная структура акционеров, вмешательство политиков не лучшим образом сказываются на деятельности EADS, подрывая ее основы изнутри. Проблемы дочерней компании Air-

bus лежат в схожей плоскости. Созданный около 35 лет назад как объединение независимых европейских предприятий Airbus оставался в значительной степени искусственным объединением компаний, включенных в одну структуру по политическим причинам в рамках общеевропейского курса интеграции и создания единой европейской экономики.

Причины неспособности Airbus в короткие сроки справиться с возникшими трудностями в программе A380 кроются в структурной дезинтеграции компании, не сумевшей за годы своего существования создать унифицированную конструкторскую и инженерную базу производства.

Как показывает нынешняя сложная для Airbus ситуация, унификация инженерно-конструкторской базы является для межнациональной авиастроительной компании задачей первой необходимости, требующей значительных инвестиций.

СТРУКТУРА СОБСТВЕННОСТИ EADS С УЧЕТОМ ТЕКУЩИХ СДЕЛОК



IV. КОНКУРЕНЦИЯ

Соревнование между Airbus и Boeing уже давно вышло за границы обычной конкурентной борьбы: оно перешло на политический уровень. В отсутствие другого участника, способного вмешаться в это противостояние, конкуренцию между ними можно охарактеризовать как соперничество между Европейским союзом и США, которое не раз сопровождалось "обменом любезностями". Наиболее сильно обстановка накалилась 31 мая 2005 года, когда США подали жалобу на ЕС во Всемирную торговую организацию по поводу незаконной государственной поддержки Airbus со стороны правительств европейских стран. Такие субсидии, согласно заявлению представителей Соединенных Штатов, противоречат принципам "честной

конкуренции". Через 24 часа в ответ на эту жалобу ЕС вынес симметричный протест в адрес США, в котором обвинял Вашингтон в государственной поддержке компании Boeing. Правительственная поддержка Boeing и Airbus противоречит подписанному в 1992 году соглашению между США и ЕС, в котором стороны отказывались от государственного субсидирования национальной авиаиндустрии.

Напряженность между США и ЕС по вопросу господдержки авиастроителей стала нарастать перед первым полетом нового A380 и началом разработки нового A350. ВТО обратилась к сторонам с просьбой решить спор между собой без привлечения мер воздействия организации, так как доказательная база для обоих обвинений недостаточна полная, чтобы продолжить разбирательства. Тем не менее, чиновники ВТО

призвали США и ЕС воздержаться от эскалации напряженности и начала "торговой войны" из-за этого крупного спора. В совместном заявлении представители США и ЕС отметили: "Мы сохраняем единую позицию в том, что данное разногласие не должно повлиять на сотрудничество в других областях многосторонней и двусторонней торговли. До настоящего момента нам удавалось успешно сотрудничать, и мы намерены продолжать совместную работу в том же духе".

Однако, наверное, это не последний напряженный момент в отношениях США и ЕС, так как конкуренция между Airbus и Boeing обостряется. Airbus слишком быстро превратился из новичка в достойного противника Boeing. По оценкам исследователей, в 1988 году Airbus контролировал 16% рынка, в 1997 году – 37%, а к 2004 году его доля возросла до 50%.

По данным Airbus и Boeing, на компании в 2005 году приходилось, соответственно, 57% и 43% всех поставок, 52% и 48% общего числа заказов, 53% и 47% незавершенных заказов. Таким образом, по числу поставленных самолетов и полученных заказов Airbus превзошел Boeing. Однако по совокупной стоимости заключенных контрактов в 2005 году на первом месте оказался Boeing благодаря заказам на дорогостоящие широкофюзеляжные лайнеры. Boeing завершил прошлый год с 55% всех мировых заказов и с 45% всех поставок коммерческих самолетов при оценке по стоимости сделок. До этого в период с 2001 по 2004 год первым по обьему показателям был европейский Airbus.

Среди причин, позволивших Airbus увеличить свою долю на мировом рынке гражданского авиастроения до 50% и в отдельные годы опередить американского конкурента как по количеству, так и по сумме заказов, нередко называется большой перерыв в модельном ряду Boeing. Высокие расходы, понесенные американской корпорацией в конце 1990-х годов, вынудили ее отказаться от своих революционных разработок и направить конструкторские изыскания по более традиционным рельсам. В конечном счете корпорации удалось представить рынку новый Boeing 787 Dreamliner, однако время было упущено, и теперь Boeing вынужден считаться с сильным и амбициозным конкурентом в лице европейской компании. Между тем, завоевав в течение нескольких лет значительную долю рынка, концерн Airbus столкнулся с серией проблем, связанных с выпуском нового A380, на разработку которого в общей сложности ушло 11 млрд. евро.

Созданием самого большого пассажирского самолета A380 Airbus сделал ставку на то, что перевозчики пойдут по пути увеличения вместимости самолетов. До создания A380 европейский производитель никак не был представлен в секторе гигантских лайнеров, так как единственным самолетом этого класса был Boeing 747. Хотя рынок больших самолетов мал по сравнению с рынком дальнемагистральных широкофюзеляжных лайнеров, у него есть неплохие перспективы, главным образом в Азии и Африке, где число пассажиров резко увеличивается, а количество аэропортов, находящихся лишь в некоторых крупных городах, еще недостаточно высоко для обеспечения большого числа новых рейсов. В связи с этим авиакомпаниям приходится увеличивать загруженность существующих рейсов, число которых в силу ограниченной пропускной возможности аэропортов не столь высоко, как в Северной Америке и Европе. Неслучайно основными заказчиками новых A380 стали азиатские авиаперевозчики. Boeing тоже осознает это и модернизиру-

ет семейство 747, увеличивая экономичность машин.

Впервые компания Boeing посчитала конкурентную угрозу со стороны Airbus серьезной в 1988 году, когда были начаты поставки самолета серии A320. Эта модель стала первым в мире пассажирским самолетом, в котором использовалась электродистанционная система управления, ставшая стандартом для гражданской авиации конца прошлого века. Главным достоинством европейского самолета, позволившем ему завоевать рынки, стала его относительная экономичность и возможность легкой модернизации, не требующей больших временных и денежных затрат. Отличные эксплуатационные качества A320 позволили ему проникнуть в Северную Америку – внутренний рынок своего главного конкурента Boeing. Кроме того, самолет пользуется спросом со стороны бюджетных авиаперевозчиков, предлагающих полеты средней дальности при низкой цене билета и минимуме комфорта и дополнительного сервиса во время полета. Основным конкурентом моделей серии A320 является американский Boeing 737. Оба эти самолета уже устаревают, и недалек тот день, когда они будут сняты с производства, а основная борьба между противниками развернется в классе широкофюзеляжных самолетов.

По некоторым оценкам, A380 должен завоевать порядка 1% общей рыночной доли и 17,4% сегмента дальнемагистральных самолетов. Для сравнения: Boeing 747 до появления A380 контролировал приблизительно 1,2% всего рынка и 28,5% сегмента дальнемагистральных самолетов. Необходимо отметить, что в результате появления A380 должен уменьшиться размер рыночной доли других семейств Airbus. Гигантский лайнер существенно снизит продажи моделей A330, A340. Например, общая доля A330 и A340 снизится сильнее, чем доля Boeing 747. Поэтому сейчас и для Boeing, и для Airbus особой задачей является выведение на рынок новых моделей таким образом, чтобы продажи уже существующих самолетов пострадали минимально.

Между тем, смена тенденций в сфере пассажирских авиаперевозок, наблюдаемая в последнее десятилетие, значительно осложняет прогнозирование развития рынка и формирование корпоративных стратегий и существенно влияет на обострение конкурентной борьбы.

Наглядным примером подобной смены тенденций могут послужить авиаперелеты из ЮАР в другие страны в 1990 и 2006 годах. Все дальнемагистральные прямые рейсы из Йоханнесбурга в 1990 году направлялись в шесть европейских городов. Всего в неделю осуществлялось 28 рейсов в Европу. Причем абсолютно все самолеты, совершавшие вылет из Йоханнесбурга в Европу, были Boeing 747. К 2006 году количество направлений увеличилось более, чем в три раза с 6 до 20, а число рейсов, совершаемых за неделю – в шесть раз с 28 до 168. В 2006 году из Йоханнесбурга можно без пересадки в европейских аэропортах вылететь в города Ближнего Востока, Азиатско-Тихоокеанского региона, Северной и Южной Америки. При этом средняя вместимость самолетов, вылетающих из Йоханнесбурга по длинным международным маршрутам, сократилась с 365 в 1990 году до 318 в 2006 году. Большинство рейсов в настоящее время осуществляется дальнемагистральными самолетами среднего размера Boeing 777, Boeing 767, A330 и A340, и лишь треть всех международных рейсов из Йоханнесбурга обслуживается самолетами Boeing 747.

В целом корпоративная стратегия обеих компаний на ближайшие десятилетия имеет много общего и сводится к концентрации усилий по двум наиболее перспективным направлениям:

- сегмент высокоэффективных дальнемагистральных лайнеров на 200-300 посадочных мест (Boeing 787 и модернизированный А350);
- сегмент больших аэробусов, способных перевозить 400 и более пассажиров.

Единственное различие в том, что американские и европейские производители подошли к решению поставленных задач "с разных сторон". Boeing создает новый высокоэффективный средний лайнер и планирует использовать примененные при его постройке технологии для модернизации гигантского самолета, а Airbus создает гигантский самолет и планирует модернизировать средний лайнер, чтобы увеличить его эффективность. При этом обе компании сворачивают производство региональных самолетов, способных перевозить менее 100 пассажиров на 1-2 тыс. км.

В последнее время в ходе ожесточенной борьбы за рыночную долю становится ясным, что в число существенных факторов, определяющих ее размер, входят не только маркетинг и характеристики самолетов. На первый план выходят производственные мощности. Тот, кто уступит по этому параметру, неизбежно окажется на втором месте. Частично с этим связано прекращение выпуска некоторых моделей.

Возвращаясь к 1996-1997 годам, к слиянию Boeing и McDonnell Douglas, нужно сказать, что самым негативным эффектом от этой сделки для Airbus стало объединение производственных мощностей компаний, а не то, что Boeing захватил рыночную долю McDonnell Douglas, составлявшую на тот момент 7%. После слияния Boeing получил возможность производить до 60 самолетов в месяц. Boeing достиг пика производительности в 600 самолетов в год, то есть в среднем более 50 машин в месяц в 1997-1998 годах. Для сравнения: максимальная производительность Airbus была продемонстрирована в 2005 году и составила чуть более 30 самолетов в месяц. В целом, количество поставок Airbus в месяц держится приблизительно на этом уровне с 2001 года. Поставки Boeing отличались нестабильностью, с 2001 года они постепенно снижались и упали в 2003-2005 годах до уровня 25-30 самолетов в месяц. Тем не менее, существующие на данный момент мощности Boeing позволяют корпорации производить до 55 самолетов в месяц. Это означает, что Boeing легко вернет утраченные в последние 4 года позиции, как только объем заказов начнет расти. Учитывая активный спрос на Boeing 787, непрекращающийся успех Boeing 777, и планируемый запуск обновленной версии Boeing 747, этот момент, вероятно, не за горами. С точки зрения производственных мощностей, пока Airbus не обладает ресурсами, необходимыми для сохранения лидерства.

V. ПРОГНОЗЫ РАЗВИТИЯ РЫНКА

Так как Airbus и Boeing являются ключевыми игроками на рынке авиастроения, характер конкуренции между этими корпорациями определяет вид всей отрасли в настоящем, а их стратегии на будущее задают направление ее развития. Обе компании ежегодно публикуют прогнозы на ближайшие 20 лет, из которых можно узнать, как каждая компания видит тенденции на рынке авиаперевозок и перспективы рынка авиастроения.

Сотрудники аналитического отдела Boeing оценивают рынок коммерческих самолетов в период с 2006 по 2025 год в 27270 новых самолетов, или \$2,6 трлн. Согласно прогнозу, в условиях роста мировой экономики в среднем на 3,1% в год, дальнейшего развития международной торговли и либерализации рынка авиаперевозок пассажиропоток в период с 2006 по 2025 год будет расти со скоростью 4,9% в год, а объем грузоперевозок будет увеличиваться на 6,1% в год.

Рынок авиаперевозок может ответить на возросший пассажиро- и грузопоток тремя способами:

- Увеличение количества рейсов по существующим направлениям;
- Создание новых рейсов по новым направлениям;
- Увеличение размера и, соответственно, вместительности самолета.

По расчетам Boeing, за последние 25 лет авиаперевозчики предпочитали идти по пути увеличения частотности рейсов и создания новых маршрутов, а не увеличения числа пассажиров, перевозимых за один рейс. Напротив, средняя пассажироемкость одного рейса в это время сокращалась. Таким образом, Boeing называет ставку Airbus на гигантский самолет А380 неправильной и предполагает, что в будущем сохранятся прежние тенденции.

За 20 лет количество эксплуатируемых пассажирских и грузовых самолетов вырастет более чем в два раза с 17330 до 35970. В этот период потребуются 27270 новых самолетов: из них 9580 понадобится для замены старой техники и более 17630 – для удовлетворения возросшей потребности в перевозках. Необходимость замены устаревающего парка отчасти связана со стремлением к сокращению издержек, так как новые самолеты являются более экономичными.

Компания Boeing ожидает, что в этот период узкофюзеляжные самолеты продолжат лидировать в структуре поставок с 61-процентной долей от числа воздушных машин. Наряду с узкофюзеляжными самолетами авиакомпания будут использовать на коротких маршрутах все большее число региональных самолетов. Объем их поставок достигнет 3500 единиц. Категория широкофюзеляжных самолетов на 200-399 пассажирских мест составит 23% от мирового спроса, однако в стоимостном выражении доля этой категории дальнемагистральных современных самолетов будет равна 45%. Число поставок очень больших самолетов, таких как Boeing 747 и А380, составит всего 3%.

По мнению Boeing, особенно сильный спрос по стоимости продукции ожидается со стороны стран Азиатско-Тихоокеанского региона - \$930 млрд., главным образом Индии и Китая. Северная Америка в следующие 20 лет примет самое большое число новых коммерческих самолетов - 9490.

По оценкам Airbus, объем пассажиропотока в период 2006-2025 годов будет расти на 4,8% в год, а грузопотока – на 6%. Для соответствующего увеличения объемов пассажирских перевозок потребуются поставки 21860 новых самолетов, число мест в которых превышает 100. Таким образом, парк пассажирских самолетов к 2025 году возрастет до 27307 единиц. За рассматриваемый период авиакомпания заменят 12071 самолет на новые. Прогноз поставок грузовых самолетов равен 3580 единицам, из которых 2777 машин будут переоборудованы из пассажирских лайнеров. Следовательно, общий объем поставок новых самолетов в ближайшие 20 лет составит 22663, или

\$2,6 трлн. в текущих ценах. Как и Boeing, Airbus полагает, что рынок узкофюзеляжных самолетов будет быстро расти в период 2006-2025 годов, и, по расчетам европейской компании, поставки самолетов такого типа достигнут 68% от общего числа поставок.

В совокупности мировой парк самолетов к 2025 году должен составить 33500 единиц по сравнению с 17153 единицами в конце 2005 года. Основной спрос на новые самолеты ожидается компанией Airbus со стороны авиакомпаний США, Китая и Великобритании. Для Европы будут предназначаться 25% поставок, в то время как для США и Азиатско-Тихоокеанского региона 28% и 31% соответственно.

Прогнозы Boeing и Airbus особенно сильно расходятся в классе самых крупных самолетов. По мнению Boeing, в ближайшие 20 лет поставки самолетов типа A380 составят 325 единиц, в то время как по расчетам Airbus объем поставок будет равен 1263 единицам. Кроме того, американская корпорация полагает, что Airbus совершила ошибку, оставив сегмент между A350 и A380 незаполненным. Boeing рассматривает данный сегмент как прибыльный и предлагает два семейства 747 и 777. Особенно высоко компания Boeing оценивает перспективы самолетов вместимостью 200-300 пассажиров, считая, что увеличение числа прямых беспересадочных полетов заметно повысит спрос на данную категорию.

При описании ситуации на рынке авиaperевозок в целом Airbus использует менее критичные заявления. Компания Airbus согласна с Boeing в том, что частота рейсов и количество маршрутов с течением времени будут расти. Однако по мнению Airbus, это не означает, что рынок для самых больших самолетов является очень ограниченным. В любом случае, невозможно связать прямыми маршрутами все точки на карте мира. При открытии новых маршрутов необходимо учитывать не только пожелания пассажиров, но и издержки. В число значимых факторов входят цена, прибыльность маршрута и инфраструктурные ограничения. Кроме того, пассажиропоток между важнейшими транспортными узлами, а это крупнейшие города мира, увеличивается. Поэтому авиакомпании, осуществляющие между ними перевозки, заинтересованы в приобретении больших самолетов.

Более объективную оценку перспективам развития рынка дает компания Rolls-Royce, производящая двигатели для самолетов Airbus, Boeing и других компаний. В отличие от двух крупнейших авиастроительных корпораций, Rolls-Royce в своем прогнозе учитывает и рынок небольших самолетов бизнес класса. В период 2006-2025 годов Rolls-Royce оценивает объем всего рынка в \$2,7 трлн., причем 50% этой суммы приходится на широкофюзеляжные самолеты, а 32% - на узкофюзеляжные.

Rolls-Royce ожидает активное развитие дальних маршрутов, особенно, в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Парк самолетов вырастет с 33000 единиц до 69000 единиц, самый быстрый рост будет наблюдаться в сегменте широкофюзеляжных самолетов, рассчитанных на 200-350 мест, крупных региональных самолетов и небольших самолетов бизнес класса. Самое большое число новых самолетов, почти 24500, будет поставлено в Северную Америку, однако более 15000 из них - это самолеты бизнес класса. Крупнейшим рынком в стоимостном выражении будет Азиатско-Тихоокеанский регион, общая сумма поставок в который достигнет \$1 трлн. Более 70% поставок

на данный рынок составят широкофюзеляжные самолеты. Узкофюзеляжные самолеты будут пользоваться спросом в Северной Америке и Европе.

Rolls-Royce считает, что в будущем на рынке беспересадочных маршрутов ожидается бум, однако замечает, что пока неясно, насколько прибыльными они окажутся.

Детальные прогнозы рынка региональных самолетов дают его основные игроки: Bombardier и Embraer.

Bombardier оценивает объем рынка региональных самолетов в 2006-2025 годах в 11000 единиц. Следует отметить, что компания относит к данной категории машины вместимостью 20-149 пассажиров. Ожидается, что парк региональных самолетов вырастет к 2025 году до 15500 единиц с 10000 единиц в 2006. Основным рынком для данной категории самолетов будет являться Северная Америка - поставки составят 41%. С большим отставанием в списке за Северной Америкой следуют Европа и Китай, на которые приходится 16% и 15% поставок соответственно. Bombardier высоко оценивает перспективы рынка крупных региональных самолетов, которые уже сейчас составляют конкуренцию узкофюзеляжным самолетам небольшой вместимости. В ближайшие 20 лет объем рынка региональных самолетов на 90-149 мест составит более 5800 единиц, или \$250 млрд.

Embraer относит к региональным самолетам машины, рассчитанные на 30-120 мест. По оценкам бразильской компании, объем данного рынка составит в 2006-2025 годах 7500 самолетов, или \$220 млрд. Embraer, также как и Bombardier, считает, что основной объем поставок придется на США, Канаду и страны Карибского бассейна и составит 51%. Для Европы будут предназначены 17% поставок, для Китая - 9%.

Итак, с точки зрения общих показателей, таких как рост пассажиро- и грузопотока, прогнозы Airbus и Boeing очень близки. Также компании имеют схожее мнение относительно основных рынков для их продукции и развития сегмента узкофюзеляжных самолетов. Но оценки долей рынка, которые завоюют самые большие лайнеры и самолеты, рассчитанные на 200-300 мест, существенно отличаются. В связи с этим две ведущие авиастроительные корпорации сконцентрировали свои усилия в разных сегментах: Airbus - в строительстве гигантского лайнера A380, Boeing - в создании экономичного дальнемагистрального самолета 787. Компания Rolls-Royce, находящаяся несколько в стороне от ожесточенной конкурентной борьбы, пока не дает четкого ответа на вопрос, чья стратегия окажется более выигрышной, указывая на высокую степень неопределенности.

Если говорить о развитии рынка региональных самолетов, Boeing и Rolls-Royce прямо заявляют, что ожидают его быстрого роста. О том, что Airbus придерживается такого же мнения, можно судить по косвенным признакам, хотя компания и не рассматривает данную категорию отдельно. Основные игроки рынка региональных самолетов - Bombardier и Embraer - также рассчитывают на хорошие перспективы в этом сегменте.

аналитический отчет, опубликованный на сайте www.k2capital.com

*источник: WWW.K2CAPITAL.COM
21.12.06*

ОФИС В ОБЛАКАХ ЛЕТИТ...

На сегодняшний день российский рынок деловой авиации эксперты единодушно называют одним из наиболее стремительно развивающихся во всем мире. И одновременно – одним из наиболее "закрытых". И то и другое правда. Ведь даже объективно проанализировать динамику, несомненно, весьма бурного роста объема бизнес-перевозок в нашей стране задача непростая.

СВОИ СРЕДИ ЧУЖИХ

Наиболее сдержанная оценка: рост объемов работ деловой авиации в России составляет в среднем около 30% в год и держится на этом уровне вот уже пять-шесть лет. Самая оптимистичная - четырехкратный рост за последние четыре года. Труднее всего подсчитать количество рейсов, выполняемых теми самолетами деловой авиации, которые находятся в частной или корпоративной собственности отечественных бизнесменов.

Высокая степень конфиденциальности этой информации объясняется целым рядом причин, в том числе - соображениями безопасности. Другая сложность - как считать сами самолеты. Многие из них из-за очень высоких таможенных пошлин на ввоз частных машин в Россию зарегистрированы за границей, там же базируются, в собственность оформлены через дочерние, а то и внучатые офшорные компании, перевозки выполняют под флагами самых экзотических государств - от Бермудских островов до Зимбабве. Тем не менее специалисты полагают, что российским деловым кругам принадлежат уже как минимум двести "летающих офисов", причем 60-70 машин куплены или будут поставлены в течение нынешнего года. А вот официальную российскую регистрацию имеют чуть более 20 лайнеров.

Более объективна статистика профессиональных компаний-перевозчиков, работающих на рынке деловой авиации. Например, компании NetJets - общепризнанного мирового лидера частной бизнес-авиации, в первую очередь в сегменте долевого владения самолетами, где она контролирует 70% рынка США и 98% - Западной Европы.

"В прошлом году наша клиентская база в России выросла на 73%, - отмечает вице-президент компании NetJets по РФ и странам СНГ Василий Пасечник. - В этом году ожидается не менее чем 60-процентный прирост. Примерно такую же динамику отражает общая статистика полетов: в 2005 г. выполнено более 1,8 тыс. рейсов в Россию и из России, в нынешнем году их число должно перевалить за 3 тысячи".

МОЩНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ

Объективности ради надо помнить, что динамика развития и уровень развития - вещи разные. Российский рынок деловой авиации сегодня находится в ста-

дии становления. "Полагаю, что с точки зрения основных критериев, с учетом технического состояния воздушного флота, его наземного обслуживания и эксплуатации, качества сервиса, который он обеспечивает пассажирам, а также уровня законодательной и юридической поддержки (наиболее уязвимая часть), российская бизнес-авиация пока еще лишь делает первые шаги, - говорит Василий Пасечник. - Но и многие мои коллеги убеждены в том, что у России колоссальный потенциал и в будущем она способна догнать любую европейскую страну. Пожалуй, даже Соединенные Штаты, где частная авиация - очень масштабный, многопрофильный и высокоприбыльный бизнес. Страна невероятно высокими темпами развивает связи с внешним миром. При этом ее внутренняя автодорожная инфраструктура развита слабо, железнодорожный транспорт - лучше, но в оперативности, скорости они все равно проигрывают авиации. Кроме того, у России уникальное географическое положение на самом стыке Европы и Азии, она естественный "мост", соединяющий эти континенты. Динамика же мирового развития авиаперевозок такова, что именно на европейско-азиатских трассах в ближайшие годы ожидается наибольший рост объема пассажирских и грузоперевозок".

Это - объективная предпосылка. Потребуется, однако, большие организационные усилия, высокая степень их координации как со стороны компаний-операторов, так и со стороны федеральных властей, чтобы отрасль заработала по-настоящему. И в первую очередь надо менять устаревший летный парк: безопасность полетов превыше всего.

"Серьезно сдерживает развитие бизнес-авиации острая нехватка в России специальных терминалов, предназначенных для обслуживания деловой авиации, - считает Макс Либерман, директор по продажам и маркетингу компании Avinode AB. - А в тех, что имеются, далеко не всегда предлагается качественная наземная административная и техническая поддержка, главным образом из-за устаревшего оборудования. Но все-таки проблемы постепенно решаются, прежде всего благодаря новым авиатерминалам. Яркий пример - реконструированный Внуково-3. Вообще аэропорты московского авиаузла - явные лидеры процесса. А вот в регионах картина далеко не радужная: даже С.-Петербург предлагает операторам деловой авиации очень ограниченный набор услуг. В российской столице мы работаем уже более трех лет. Для нас она главный, приоритетный рынок".

ПЕРВАЯ ЛАСТОЧКА

Роль Москвы как безусловного лидера в сфере развития отечественной деловой авиации наглядно подтвердила состоявшаяся осенью в столичном выставочном комплексе "Крокус Экспо" первая Международная выставка бизнес-авиации Jet Expo - 2006, организованная при поддержке Минэкономразвития и торговли РФ, Министерства промышленности и энергетики, других федеральных ведомств. В ней приняли участие более 80 авиастроительных корпораций и компаний-перевозчиков, в том числе такие

лидеры отрасли, как Bombardier Aerospace, Cessna Aircraft Company, Eurocopter, Gulfstream Aerospace Corporation, Raytheon Aircraft, Air Alpha, Embraer, Jet-flite Oy.

Самую мощную экспозицию представила Raytheon Aircraft: легкий самолет Premier-1A, средний Hawker-850XP (глубокая модернизация Hawker-800), а также исключительно интересный Hawker-1000, который компания позиционирует как "первый в мире реактивный бизнес-лайнер суперсреднего класса". А вот турбовинтовой Beechcraft King Air B-200 некоторые посетители принимали сначала за антиквариат: самолет действительно не первой молодости, но таких до сих пор немало в эксплуатации по всему миру, это своего рода "классика жанра".

"Наша компания собирается в течение двух лет увеличить обороты своего международного бизнеса на 50%, - заявил представитель Raytheon Aircraft Майк Тернер. - Россия для нас один из важнейших рынков, который поднимается как на дрожжах".

По части выставленных новинок авиатехники отличилась Gulfstream Aerospace Corporation: она показала и дальнемагистральный G-550, и совершенно новенький, "с иголки", широкофюзеляжный Challenger-850. В представлении этого самолета также приняла участие компания Lufthansa Technik, которая специализируется на дизайне и техническом оснащении салонов лайнеров деловой авиации.

Дуг Оливер из Cessna Aircraft Company считает, что экономическое развитие России создает прекрасные предпосылки для активизации прямых продаж самолетов деловой авиации, которые производит эта корпорация. "Высокий спрос на машины бизнес-класса подстегивает также недостаточное развитие регулярного пассажирского авиасообщения на территории России, - рассуждает он. - Да и проблемы безопасности (российский воздушный флот нуждается в массивном обновлении) вынуждают состоятельных людей покупать самолеты в личное или корпора-

тивное пользование". Кстати, на Cessna Citation X стоимостью 17 млн долларов вот уже несколько лет летает высшее руководство компании "Роснефть".

Канадская Bombardier Aerospace держалась на выставке в Москве немного "застенчиво". Наверное, не хотела лишней раз дразнить конкурентов: по информации, просочившейся из кулуаров швейцарского авиасалона EBACE-2006, только за последние два с половиной года она продала в Россию почти 60 самолетов бизнес-класса. Бразильская Embraer вела себя более общительно: охотно делилась амбициозными планами разработки и постройки новых моделей самолетов административного сегмента, сообщила, что "русские уже летают на шести наших машинах и почти столько же получают до конца нынешнего года". По их словам, россияне демонстрируют особый интерес к Lineage-1000 - варианту бизнес-класса на базе среднемагистрального ERJ-190.

"Выставка организована исключительно своевременно, - подчеркивает Бьярне Йорсаль, управляющий директор компании Air Alpha Aircraft Sales. - Российский рынок бизнес-авиации растет невероятными темпами, ему остро необходим подобного рода форум. Теперь мы имеем возможность предоставить своим клиентам максимально детальную информацию. Пожелание на будущее: перенести выставочную площадку поближе к какому-нибудь аэропорту. Тогда бизнес-авиация сумеет показать себя во всей красе, не хуже, чем во время проведения женеvской EBACE".

Кстати Jet Expo - 2006 стала первым в Восточной Европе крупным международным форумом деловой авиации и теперь в этом качестве будет проходить в Москве ежегодно.

источник: ИС "Вояж"
19.12.06

ВХОДНОЙ БИЛЕТ

Успешность проекта SaM146 стала для НПО "Сатурн" лучшей рекомендацией на пути в мировое бизнес-сообщество

Президент и главный исполнительный директор General Electric International Фердинандо Беккалли-Фалко и президент GE в России и странах СНГ Рональд Дж. Поллетт посетили НПО "Сатурн". Цель визита - ознакомление с производственными возможностями объединения и продолжение переговоров о дальнейшем сотрудничестве по налаживанию производства в России промышленных газовых турбин большой мощности в рамках совместного предприятия.

Главы сторон выразили уверенность, что рабочие вопросы по созданию СП будут решены в течение 3-4 месяцев. Сейчас подписан меморандум о взаимопонимании и идет процесс создания рабочей группы, которая будет прорабатывать все аспекты создания нового СП. Руководителем программы со стороны НПО "Сатурн" назначен заместитель гендиректора Сергей Чуклинов.

Ф. Беккалли высоко оценил усилия НПО "Сатурн" в модернизации производства и приведении его к современному уровню технического развития: "Это партнерство, которое мы весьма высоко ценим. В России трудно найти партнера, который бы по уровню понимания вопросов сотрудничества был равен НПО "Сатурн". Именно этот фактор стал определяющим для успешной реализации проекта по совместному производству со "Снежкой" двигателя SaM146. "Аналогичным образом мы планируем совместно работать с "Сатурном" по производству газотурбинных двигателей в России", - подчеркнул Ф. Беккалли.

В свою очередь, генеральный директор НПО "Сатурн" Юрий Ласточкин подчеркнул, что "наша задача - создать производство турбин, которых в России на сегодня нет, но в которых остро нуждается РАО ЕЭС для модернизации генерирующих компаний. Вряд ли сейчас мы должны заниматься проектированием чего-то нового. Речь идет о локализации турбин НК-класса, мировым лидером производства которых остается GE". Своего рода "модернизацию" придется проводить и в умах людей, которые будут заниматься

этим делом, считает глава "Сатурна". Производственная площадка для СП пока не выбрана. По оценке Ф. Беккалли, сделать квалифицированную оценку в одночасье вряд ли возможно. СП будет заниматься окончательной сборкой газовых турбин. Производство комплекующих изделий предполагается размещать на российских предприятиях. Степень локализации оценит рабочая группа. "С экономической точки зрения уровень этой локализации должен быть высоким. В этом и состоит экономический и здравый смысл проекта", - сказал Ф. Беккалли. Он отметил также, что если СП все пойдет удачно, то в последующем стороны смогут вести совместное проектирование газовых турбин.

Партнеры согласились, что производство газовых турбин подразумевает их послепродажное обслуживание в течение всего жизненного цикла. Что же касается доли в СП каждого из партнеров, то этот вопрос сейчас обсуждается. Ф. Беккалли считает, что если она и не станет равной, то большой разницы в размере долей не будет.

Кирилл Ракитин

источник:

Еженедельник промышленного роста

0 4.12.06

ЗА ПОДДЕРЖКОЙ К ПУТИНУ

Межгосударственный авиационный комитет (МАК), ведающий сертификацией самолетов и аэропортов, а также расследованием авиапроисшествий, может лишиться этих прав. Этого опасается председатель МАК и акционер "Трансаэро" Татьяна Анодина. В конце ноября она попросила президента России Владимира Путина не передавать функции комитета государству.

"Вынуждена просить Вашей помощи", - обратилась 27 ноября Анодина к Путину (копия ее письма вместе с резолюцией президента имеется в распоряжении "Ведомостей"). Более трех лет "любыми средствами, в том числе неправового характера" деятельность МАК пытаются разрушить. За этими действиями стоят "корыстные цели отдельных лиц и коммерческих структур". Их имен и названий Анодина в письме не указывает. Зато она пишет, что в ноябре появилось поручение подготовить указ президента о передаче функций МАК государству. Это противоречит международному праву. Ведь МАК создан государствами СНГ и зарегистрирован в Международной организации гражданской авиации (ИКАО). Поэтому лишить комитет полномочий невозможно без расторжения ряда межправительственных соглашений, в том числе со странами СНГ, США, Китаем, Индией, Евросоюзом, отмечает Анодина.

К тому же передача функций МАК государству приведет к "неоправданным финансовым и временным затратам" - к примеру, на создание новой системы сертификации. "Полагаю, что Вам не докладывались вышеуказанные последствия", - пишет Анодина. Она просит "указаний" президента прекратить все действия, "противоречащие международным соглашениям России и ее интересам". Путин переадресовал письмо премьеру Михаилу Фрадкову с одной лишь фразой: "Ваше мнение?".

Генерал авиации Татьяна Анодина - бессменный председатель МАК. До этого работала начальником управления Министерства гражданской авиации СССР. Ее сын сенатор Александр Плешаков - основной владелец авиакомпании "Трансаэро" с оборотом почти в \$530 млн. Сама Анодина, по данным авиакомпании, на начало года владела 3,25% акций компании. Представитель "Трансаэро" Сергей Быхал говорит, что о продаже этих бумаг он не слышал. Получить комментарии Анодиной не удалось. В МАК, ИКАО и пресс-

службе правительства от комментариев отказались. Но сотрудник Минтранса сказал "Ведомостям", что ему известно о таком письме. Кто выдал ноябрьское поручение разработать указ о передаче государству функций МАК, в Минтрансе уточнить отказались. Но осенью министр транспорта Игорь Левитин уже предлагал правительству создать единое авиационное ведомство на базе Росавиации, куда должна перейти и часть функций МАК.

Юрист МИДа считает, что никаких правовых коллизий с лишением МАК части функций не возникнет. Россия вправе лишить МАК делегированных ему когда-то суверенных полномочий, утверждает он. Гендиректор "ЮТэйр" Андрей Мартиросов тоже в этом большой беды не видит: "Лишь бы сертификацией техники и расследованием катастроф занимались разные ведомства". Украина от ликвидации МАК не пострадает, уверяет сотрудник госдепартамента авиатранспорта республики. Ведь сертификацией и расследованием авиакатастроф в стране сейчас занимается госавиаслужба. Впрочем, начальник отдела департамента гражданской авиации минтранса Таджикистана Джемшед Ниязов говорит, что собственных ресурсов для сертификации и расследования катастроф у его страны, как и у других республик Центральной Азии, нет.

Справка:

В декабре 1991 г. 12 бывших союзных республик (исключая Латвию, Эстонию и Литву) договорились совместно регулировать воздушное пространство. Для этого и был создан МАК. Финансироваться Комитет должен был за счет отчислений авиакомпаний и госбюджетов, а также сборов за аэронавигационное обслуживание и сертификацию. При этом полномочия МАК могли ограничиваться национальным законодательством. В 1992 г. указом президента России Комитет получил право сертифицировать самолеты и аэродромы и расследовать авиапроисшествия, затрагивающие интересы двух и более стран. В 1994-1997 гг. правительство России тремя постановлениями повысило статус комитета: МАК был приравнен к федеральному органу исполнительной власти в части сертификации и расследования авиапроисшествий на территории России, а Анодина получила статус федерального министра. А в 1995 г. МАК был освобожден от уплаты налогов и сборов на территории России.

Елена Мазнева

источник: газета "Ведомости"

19. 12.06

ЭКОНОМИКЕ ПОМОЖЕТ ВПК

В последнее время тенденция на спад в военно-промышленном комплексе страны явно переломлена. Несмотря на провальные для него 90-е и все еще острые кадровые проблемы, уже есть и обнадеживающие новые результаты. Именно в сфере высоких технологий. Причем сейчас – не как раньше, когда патологическая секретность мешала использовать военные разработки в гражданской сфере. Таким образом, наш ВПК претендует на то, чтобы стать локомотивом всей экономики страны.

В свои 29 лет Денис Гращенков считается одним из лучших мировых специалистов в области создания керамических композитных материалов. Обычная керамика довольно хрупка, а эта справляется с сильнейшими механическими нагрузками. Но в острой конкуренции на мировом рынке авиационных материалов еще больше ценится ее устойчивость к высоким температурам. Ведь чем сильнее разогревается газ в турбине, тем выше тяга двигателя. Зарубежные специалисты получили такие характеристики с помощью специального карбидо-кремниевое волокна. У наших ученых такой возможности не было.

"Сложилось так, что в тяжелые 90-е годы это волокно у нас не было разработано. А поскольку это является стратегическим продуктом, Запад наложил запрет на его поставку в Россию. Поэтому мы пошли другим путем и разработали сверхтермостойкий жаропрочный материал на основе керамики с упрочненной структурой самого материала", - объясняет заместитель генерального директора Всероссийского НИИ авиационных материалов Денис Гращенков.

И выдерживает он 1500 градусов - на 200 больше, чем зарубежные аналоги. Практически все сплавы для авиационной и космической техники разрабатывались и разрабатываются в НИИ авиационных материалов. В соревновании с Западом этому научному центру всегда отводилась особая роль. В нем изобретены уникальные теплозащитные плитки и клеи для многоразового космического корабля "Буран". В 60-х годах созданы высокопрочные сплавы, из которых был сконструирован истребитель-перехватчик МиГ-25, намного опередивший своих зарубежных конкурентов. На Западе его сразу окрестили суперсамолетом и стремились любой ценой разгадать секреты русского чуда. И это удалось, когда капитан Беленко угнал МиГ-25 в Японию. Охотились и за МиГ-29. В середине 80-х годов несколько этих новейших самолетов Советский Союз недальновидно передал братской ГДР.

После объединения Германии они там так и остались. В НАТО такому подарку, естественно, были очень рады. Американские специалисты, досконально изучив самолет, были поражены многим. Но больше всего - турбинной лопаткой двигателя. Таких технологий на Западе тогда еще не было. Лопаткой в

авиации называют главную деталь двигателя. От ее прочности и долговечности зависит надежность двигателя. Сергей Мубояджян - автор уникальной технологии. В 70-х годах он был одним из тех, кому поручили разрабатывать плазменный ускоритель для двигателей космических кораблей. Они должны были совершать дальние полеты во Вселенной. Проект не состоялся, но наработки ученый применил в другой области. В этой установке плазма ускоряется до определенного состояния и оседает на поверхности лопа-ток. Образуется тончайший, но сверхустойчивый защитный слой. Ну а сам профессор защищается от заманчивых предложений западных коллег.

"Мне предлагали переехать жить и работать на Запад. Были предложения в разные страны: от Канады до Китая. Я сразу пресекал все эти разговоры", - говорит Сергей Мубояджян.

У молодых ученых, по словам директора ВИАМ Евгения Каблова, обязательно должно быть два главных стимула - интересная работа и хороший оклад. Средняя зарплата в институте - 30 тысяч рублей. Ну, а интересной работы хватает, как и заказов от крупнейших авиационных компаний. Среди них - Boeing и Airbus

"Мы стали партнерами в реализации очень крупных проектах, связанных с созданием самолета из полимерного композиционного крыла, по защите самолета от поражения молнии, созданию сплавов на основе магния. То есть вот реальный пример, когда наши разработки пользуются спросом у самых сильных развитых европейских государств", - объясняет генеральный директор Всероссийского НИИ авиационных материалов Евгений Каблов.

Вот такой заинтересованности в передовых технологиях, говорит академик, пока очень не хватает отечественной промышленности. Хотя ВПК, имея уникальные разработки, готов работать не только на оборону, но и на экономику.

"То есть промышленность должна быть поставлена в такие условия, чтобы она была заинтересована брать самые современные разработки, которые улучшают экологическую обстановку, повышают конкурентоспособность, снижают энергозатраты. Все, что дает возможность государству конкурировать на мировом рынке", - уверен Евгений Каблов.

В институте уверены: у России шансы на это есть.

Александр Минаков

*источник: Вести ру
15.12.06*

ПОДДЕРЖИВАТЬ ОДНИ ЛИШЬ "СТАРТАПЫ" НЕДОСТАТОЧНО, СЧИТАЮТ ЭКСПЕРТЫ

Россия сейчас пытается активно использовать зарубежный опыт для формирования собственных институтов поддержки инноваций. Начиная со следующего года начнет функционировать Российская венчурная компания (РВК) с капиталом 15 млрд руб., призванная обеспечить становление российского венчурного бизнеса и массового слоя малых инновационных компаний ("стартапов").

По существу, это не что иное, как российский аналог израильского фонда Yozma. Однако задача переноса на российскую почву опыта зарубежных институтов поддержки инноваций весьма непроста, считают Олег Солнцев и Роман Волков, эксперты Центра макроэкономического анализа и краткосрочного прогнозирования. По их мнению, эффективность того или иного инструмента существенно зависит от особенностей национальной бизнес-среды, в которой он применяется.

Эксперты выделяют несколько основных типов организаций, осуществляющих поддержку прикладных инноваций.

Во-первых, сеть "центров превосходства" (программы Centers of Excellence в Финляндии, к этому же типу тяготеет программа SBIR в США) и центры трансферта технологий. Они предусматривают поддержку инноваций на самой ранней стадии. Первые осуществляют безвозмездное финансирование проектов (что, однако, порождает коррупционные риски), вторые помогают решать организационные и юридические проблемы.

Во-вторых, фонды "посевого финансирования" (TEKES в Финляндии). Они отвечают за переход от обкатки идей к стадии первых промышленных образцов и создания малых инновационных фирм, осуществляющих запуск опытного производства ("стартапов"). Также они осуществляют информационную помощь и софинансирование проектов, разделяя риски с частными инвесторами.

В-третьих, бизнес-инкубаторы, которые также действуют на докоммерческой стадии. Они не предоставляют финансирования, но обеспечивают все прочие необходимые условия для создания и первоначального развития "стартапов" (офисная площадь, оборудование, бухгалтерские, юридические, образовательные услуги и др.). Достигается и синергетический эффект за счет взаимодействия нескольких инновационных фирм внутри одного инкубатора.

Кроме того, существуют государственные венчурные фонды, а также фонды фондов (SITRA в Финляндии, Yozma в Израиле, фонды SBIC в США). Первые осуществляют финансирование проекта напрямую, а вторые – опосредованно, финансируя другие венчурные фонды. Они ведут проекты начиная от создания "стартапов", через развертывание опытного производства и вплоть до начала быстрого роста и тиражирования нового бизнеса.

Наконец, деятельность универсальных институтов поддержки инноваций (Фонд Чили, программа Аванчи в Мексике) охватывает практически все этапы развития и внедрения инноваций от определения направлений исследований до тиражирования нового бизнеса. Такие институты выступают в качестве "центра сборки" инновационного процесса, посредника между всеми участниками.

По мнению экспертов, для России, в условиях низкой инновационной активности корпоративного сектора, неразвитых финансовых рынков и низкого уровня правоприменения, наиболее эффективной могла бы стать форма универсальных институтов поддержки инноваций (Фонд Чили, программа Аванчи).

Последние становятся "оболочкой", защищающей от неблагоприятной внешней среды инновационный процесс и обеспечивающей непрерывность инновационной цепочки. Однако дефицит на российском рынке качественных инновационных менеджеров, а также известные "слабые стороны" отечественной бюрократии серьезно ограничивают возможности копирования чилийского опыта.

Поэтому, считают эксперты, в российских условиях имеет смысл не создавать единую структуру, замыкающую на себя все звенья инвестиционной цепочки, а обеспечить координацию между самостоятельными институтами, отвечающими за различные звенья. Желательно добиться конкуренции институтов, отвечающих за одни и те же звенья.

Учитывая высокие риски нецелевого использования средств, следует сосредоточиться на институтах, предоставляющих не прямое финансирование, а организационную, информационную, научную, кадровую поддержку, – центрах трансферта технологий и бизнес-инкубаторах.

Сейчас российское правительство сосредоточило усилия на развитии РВК, создающейся с применением опыта фондов SITRA и Yozma. Финский фонд SITRA – один из наиболее успешных в мире опытов применения модели государственного венчурного фонда, в то время как израильский Yozma – модели фонда фондов. Деятельность этих организаций позволила запустить почти с нуля индустрию частного венчурного бизнеса в обеих странах. И в том и в другом случае успех был обусловлен не масштабностью финансовых вливаний, а в первую очередь убедительным "демонстрационным эффектом". Деятельность этих фондов показала частному бизнесу: успешное, прибыльное, быстро расширяющееся венчурное финансирование в условиях данной конкретной бизнес-среды возможно. Опыт SITRA и Yozma позволяет извлечь несколько уроков. Во-первых, следует соблюдать оптимальный уровень участия государства как в организационном, так и в финансовом смысле. Госфинансирование должно составлять не более 40-50%. Необходимо избегать и чрезмерной регламентации. В свое время предшественник программы Yozma – фонд Inbal – провалился именно из-за неэффективного и чрезмерного вмешательства государства.

Во-вторых, специфика венчурного бизнеса делает высокий профессионализм управляющего ключе-

вым условием успеха. И поэтому очень хорошим знаком является то, что в совет директоров РВК вошли главы израильской Yozma и финской SITRA.

В-третьих, обсуждаемые правительством масштабные меры по стимулированию инноваций на средних стадиях должны быть дополнены соразмерными действиями по поддержке ранних (поисковые исследования и предкоммерческие разработки) и поздних стадий (рост и тиражирование нового бизнеса).

Система институтов поддержки должна быть комплексной, то есть закрывать "провалы рынка" на

всех тех стадиях развития инноваций, где они имеют место. Во всех странах, успешно решавших проблемы развития инновационного бизнеса, параллельно создавались институты, ориентированные на различные группы участников и на разные этапы процесса. А в цепочке формирующихся российских институтов развития многие из этих звеньев пропущены.

источник: ИА "Альянс Медиа" по материалам "Коммерсантъ-Daily" 15.12.06

ПРАВИТЕЛЬСТВО ЗАЙМЕТСЯ ПОВЫШЕНИЕМ КАЧЕСТВА ИННОВАЦИЙ

Правительство РФ поручило ряду министерств и ведомств принять необходимые меры, направленные на повышение эффективности реализации важнейших инновационных проектов государственного значения. Такое решение, как сообщила пресс-служба Белого Дома, такое решение было принято по итогам состоявшегося накануне заседания кабинета министров.

Минобрнауки России, Минпромэнерго России, Минэкономразвития России, Минфину России совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти поручено в этой работе обратить внимание на обеспечение динамичного развития инновационной деятельности, создание конкурентоспособной наукоемкой продукции для внутреннего и внешнего рынков, необходимость реализации проектов по приоритетным направлениям развития науки, технологий и техники в РФ, утвержденным президентом страны. Кроме того, необходимо учесть развитие, внедрение и коммерциализа-

цию нано- и энергосберегающих технологий, расширение практики государственно-частного партнерства в реализации инновационных проектов и широкое привлечение частного бизнеса на этапе экспертизы этих проектов, формирование новых проектов в высокотехнологичных отраслях промышленности с учетом стратегий их развития, в том числе в области критических технологий, а также совершенствование механизмов отбора и реализации важнейших инновационных проектов государственного значения. Соответствующие предложения должны быть представлены в правительство в месячный срок. Министру образования и науки Андрею Фурсенко поручено обеспечить координацию работы по указанным вопросам.

Минобрнауки и Минпромэнерго необходимо проанализировать ход реализации важнейших инновационных проектов государственного значения и о результатах доложить в марте 2007 года в правительство Российской Федерации.

источник: ИА "Альянс Медиа" по материалам ИА "Росбалт" 20.12.06

РОССИЯ ОТКРЫВАЕТ ПЕРВЫЙ ЗАРУБЕЖНЫЙ БИЗНЕС-ИНКУБАТОР В СИНГАПУРЕ

В Сингапуре в ближайшие несколько месяцев появится первый российский бизнес-инкубатор. Соглашение об открытии первого российского бизнес-инкубатора за рубежом с первоначальным капиталом в 500 тыс долларов США было подписано 3 ноября зам. руководителя Федерального агентства по управлению особыми экономическими зонами Михаилом Рычевым и управляющим директором Агентства экономического развития Сингапура Ко Хен Хо.

500 тысяч долларов должны пойти на аренду офисных помещений по льготным ставкам, где за государственный счет будут оказываться услуги юри-

ста и бухгалтера для малых предприятий любой формы собственности на ранней стадии их деятельности, а также на поддержку их экспорта. Как ожидается, выделенные средства должны пойти на создание «тепличных» условий для малых предприятий на ранней стадии их деятельности.

Российские же инженеры и ученые будут иметь прямой выход на потенциальных инвесторов для вывода своих высокотехнологичных разработок на рынок Азиатско-Тихоокеанского региона.

источник: ИА "Альянс Медиа" по материалам Rosez.ru 28.11.06

ЕСЛИ АВИАПРОМ УКРАИНЫ НЕ УСПЕЕТ ВЛИТЬСЯ В ЕВРОРОССИЙСКУЮ АВИАКОМПАНИЮ, ОН ИСЧЕЗНЕТ

Украинская экономика не в состоянии обеспечить многомиллионные инвестиции в отечественную оборонку, государство не может эффективно управлять ОПК. Украинский авиапром имеет все шансы прекратить свое существование к 2015 г. Корпоративизация оборонных предприятий и дальнейшее их свободное плавание — единственный путь для спасения хотя бы немногих жизнеспособных заводов и КБ отрасли. Возможно, даже с иностранными собственниками.

ГОСУДАРСТВО — НЕ МЕНЕДЖЕР

Оценивая состояние отечественного ОПК, можно утверждать только то, что оборонно-промышленный комплекс пока жив. За годы независимости не создана концепция развития оборонки. Соответственно, управление комплексом осуществлялось довольно странно — существенные госинвестиции в ОПК отсутствуют, но приватизация не проводится. Государство ведет себя, как собака на сене.

Я прямо укажу несколько принципиальных ошибок, допущенных в отношении предприятий ОПК за 15 лет. Первая ошибка: конверсия рассматривалась как организация на оборонных предприятиях производства товаров народного потребления. На самом деле конверсия в понимании зарубежных консультантов — это продажа материалов, конструкций и технологий ВПК предприятиям общегражданского назначения и внедрение в производство гражданской продукции. Почему? Потому что только патроны — это массовое производство. Создание любых других видов вооружений — это малосерийное, либо единичное, производство. Ведь ни одной стране мира не нужно 500 «Кольчуг» или 7 тыс. танков! Давайте сравним, условно говоря, стоимость 100 самолетов в год и 100 суперсовременных тягачей. 100 тягачей — это дикий убыток, потому что для рентабельности их нужно выпускать более 20 тыс. штук в год, а 100 самолётов — это успешно работающее предприятие. У нас на малосерийных предприятиях попытались внедрить массовое производство товаров народного потребления. В результате — поражение.

Вторая ошибка: достижения оборонно-промышленного комплекса за 15 лет так и не вышли за пределы оборонных предприятий. Ни наилучшие конструкции, ни уникальные материалы и сплавы не попали в общегражданское производство. Т.е. не было преодолено отставание украинских предприятий по технологиям, конструкциям и материалам. Ничего не изменилось: предприятия как отставали, так и отстают.

Третья ошибка. В советские времена были созданы большие научно-производственные объединения и большие заводы (12-20 тыс. человек). В Украине 15 лет назад было принято решение разделить их на мелкие предприятия. Идея, что большие научно-производ-

ственные комплексы это зло и их надо раздробить, была реализована во всей полноте. Эту идею пропагандировал Роман Шпек, а Виктор Пинзеник подхватил ее и воплотил. В результате то, что раньше называлось внутризаводскими межцеховыми передвижениями, стало продажей. Так появился НДС. Этот налог, конечно, г-н министр собрал и пополнил бюджет. А тот факт, что из-за этого оборонные предприятия просто рухнули, уже никого не интересовал.

Я считаю, что эти три принципиальные ошибки привели ОПК в его нынешнее состояние. Сегодня в сложной экономической ситуации находится большинство предприятий оборонно-промышленного комплекса. Разбитые и не связанные кооперацией, предприятия ОПК выживали как могли, каждое само по себе. Они боролись за мизерный госзаказ, искали где-то на стороне заработок — делали что угодно. В результате мы имеем коэффициент загрузки оборудования на них 0,37. Фактически на 3 рабочих места приходится 1 рабочий. Такая ситуация наблюдается абсолютно по всей оборонке.

ЕСТЬ ГОЛОВА, НО НЕТ РУК

Когда я слышу заявления «Мы будем создавать новые рабочие места», — я говорю: «Давайте заполним пустующие рабочие места, ведь самолеты у нас собирать некому!» За годы независимости полностью уничтожена профессиональная подготовка рабочих для оборонных предприятий. Недавно мне звонил директор ГП ХМЗ «ФЭД» и сказал, что на этот учебный год в ПТУ не набрали даже одной группы. Оборонные предприятия — режимные. По нынешним временам такие профессии не престижны. Уровень зарплат — от 1,5 до 4 тыс. грн. А к сборке самолета нельзя допускать слесаря-сборщика ниже 4-го разряда, такая инструкция. Нельзя молодого человека, который только окончил ПТУ и нигде не поработал, допускать к сборке ракет, зенитно-ракетных комплексов, самолетов. Кадров катастрофически не хватает: рабочих, мастеров, технологов. Это резко осложняет сегодняшнюю ситуацию в ОПК. Например, у нас достаточно заказов на производство самолетов. Подписан контракт с Казахстаном по Ан-148, с российской компанией «Пулково» и т.д. Первая машина Ан-148 должна быть сделана к августу 2007 г. Но под реальные объемы заказов в Украине не хватает специалистов. Например, КиГАЗ «Авиант» должен приступить к подготовке производства Ан-148. И у меня в кабинете обсуждается вопрос: а нельзя ли привлечь специалистов — изготовителей оснастки для сборки самолетов — из Харькова, возможно с «Южмаша». Я начинаю нервничать: даже если завод получит деньги, хватит ли ему специалистов для того, чтобы он успел в срок сделать оснастку? Ведь самое сложное в сборке самолета — это обвязка, установка агрегатов, приборов, электропроводки. Такую работу нельзя доверить новичкам. Сегодня, по моим подсчетам, «Авианту» на первоначальную оснастку для выпуска самолетов Ан-148 не хватает примерно 70 профессио-

нальных рабочих. Подготовка производства Ан-148 займет год, она готовится поэлементно. Для того чтобы начать выпускать эту машину стандартно, дешево, серийно, нужно немало времени. За это время надо подготовить кадры. Кадровые проблемы испытывают большинство предприятий мира. Например, проблемы А-380 связаны с тем, что рабочим очень сложно делать то, что называют обвязкой. Самая главная проблема европейцев — это установка гидравлических трубопроводов и электрических сетей. Длиннющие жгуты, которые нужно закрепить, правильно подсоединить к разным приборам, системе питания. Такая работа под силу только профессионалам, а их надо готовить.

У россиян ситуация похуже, чем у нас. Они еще не нашли выход. Пока только Воронежский авиазавод заявил о намерениях произвести в 2007 году 22 Ан-148. Из-за кадровых проблем Россия сорвала сроки реализации контракта по Ил-76 с Китаем. Так называемый конкурент нашего Ан-148 — самолет RRJ — тоже еще не создан. Проект завис на три года из-за нехватки конструкторов, техников.

НОВЫЙ ПУТЬ

Будем говорить честно: ни в одной стране мира авиастроение не существует без государственной поддержки. Пусть даже она осуществляется скрыто, как в США посредством госзаказа. Если украинское авиастроение не поддерживается государством много лет подряд, как вы думаете, что могло с ним произойти? Большинство предприятий, к примеру ХГАПП, залезли в долги. Кредиты брали, не думая, как их потом отдавать. Некоторые предприятия выжили. АНТК им. Антонова живет за счет своей компании авиаперевозок «Авиалинии «Антонова». Также они занимаются обслуживанием «Ан»ов, которые летают по всему миру: специалисты АНТК продлевают им ресурс эксплуатации. Но АНТК — это КБ. Такое предприятие, как например, «Мотор Січ», имеет внешний рынок сбыта: они поставляют двигатели на вертолеты, выпущенные в СССР, ремонтируют их. Но предприятий, которые сами нашли себе работу, единицы.

Для решения указанных проблем в министерстве промышленной политики разработан проект постановления Кабмина «О создании государственной акционерной компании «Авиация Украины». Сейчас этот проект в работе. В Минпром уже поступили все замечания и предложения министерств. Я рассчитываю на то, что в этом году постановление будет принято. Планируется, что в ГАК «Авиация Украины» войдут семь предприятий, первоначально речь шла об 11. Два серийных авиазавода — киевский и харьковский, АНТК им. Антонова, киевский авиаремонтный завод 410, ГП ХМЗ «ФЭД», харьковское агрегатное КБ, украинский научно-исследовательский институт авиационной технологии (УкрНИИАТ). Назначение руководителя ГАКа — прерогатива премьер-министра. Я положу на его стол характеристики на несколько кандидатов.

Пунктом три этого постановления предусмотрена ликвидация авиастроительной корпорации «Антонов». Корпорация показала полную несостоятельность: ее создали для того, чтобы ничего не менять. Не было предусмотрено, чтобы в корпорации вообще кто-то кому-то подчинялся.

Форма концерна не подходит для объединения авиапредприятий. Это слишком жесткая вертикальная структура, которая фактически не позволяет им жить

самостоятельно. Корпорация — слишком мягкая структура для того, чтобы реализовать конечную цель — выпуск и продажу самолетов. Именно за время работы корпорации ни один новый самолет в воздух не взлетел. За 10 месяцев нынешнего года авиастроение произвело товарной продукции на сумму 3 млрд. 50 млн. грн., сумма реализации продукции за этот же период — 2 млрд. 680 млн. грн. Но эти деньги получены от продажи не самолетов, а комплектующих и запчастей. За последние 15 месяцев Украина не продала ни одного самолета. ХГАПП имеет огромные долги — 1,5 млрд. грн. Даже если завод поднимет в небо одну машину, кредиторы не выпустят ее за пределы Украины. Почему авиакорпорация позволила ХГАПП увеличить кредит с 0,7 до 1,5 млрд. грн.?

Мы намерены создать европейскую систему холдинга. Структура подчиненности в ГАК «Авиация Украины» будет примерно такой же, как в НАК «Нефтегаз Украины». Общие финансовые потоки в НАКе централизованы. Но каждая компания, входящая в НАК, имеет и право самостоятельной хозяйственной деятельности. Так будет и в ГАК «Авиация Украины». Единая финансовая дисциплина всех предприятий ГАКа будет подчинена только выпуску самолетов. Но никто не запретит, например, Федору Муравченко (генконструктор ЗМКБ «Прогресс».— Авт.) делать двигатели, условно говоря, к российским вертолетам. Никто не запретит ГП ХМЗ «ФЭД» делать агрегаты для российских крылатых ракет.

Утверждение, что объединять убыточные и успешные предприятия нельзя, — это концерновский стереотип. В ГАКе долги Павла Науменко (гендиректор ХГАПП.— Авт.) — это долги Науменко, а не госкомпании. А имущество ХГАПП — государственное, т.е., ГАКовское. Структура государственной акционерной компании позволяет сосредоточить имущество и акции тех предприятий, которые корпоратизированы, в уставный капитал компании. А оборотные средства предприятия могут распределять самостоятельно. Конечно, впоследствии для того, чтобы капитализировать ГАК, руководству компании придется, не отягощая финансово остальных, попытаться решить кредитные вопросы ХГАПП.

КУДА ИДЕМ

Зачастую приватизация воспринимается, честно говоря, как продажа. А для меня приватизация означает покупку. К примеру, европейский концерн «Эрбас» находится в тяжелом финансовом состоянии. Сорвали сроки выхода А-380, а Сингапур уже заплатил деньги за этот самолет. А-380 не будет сдан в эксплуатацию раньше 2008 года. Проект А-400 оказался неудачным, денег на обещанный А-350 нет. Сейчас государства ЕС пытаются решить эти проблемы. А Россия уже скупает акции «Эрбаса». В России создан свой ОАК — объединенная авиационная корпорация. Владимир Путин вбрасывает в ОАК \$9 млрд. в ближайшие годы (ежегодное госфинансирование ОАК -- \$1 млрд. --ред.) Сейчас Россия пытается оценить, сколько стоит эта объединенная авиастроительная корпорация. По результатам покупки акций известно, что «Эрбас» стоит около EUR18 млрд. Никто в России не скрывает, что к 2015 году планируется создать евророссийскую авиастроительную компанию на основе ОАКа и «Эрбаса». Для этого Россия и приобретает акции «Эрбас». Если Украина не успеет влиться в евророссийскую авиастро-

ительную компанию, авиапром у нас просто исчезнет. Я думаю, что тогда события будут развиваться примерно так. Когда все авиастроительные предприятия Украины рухнут и останется только АНТК им. Антонова, тогда придет какая-то богатая иностранная компания и скажет: «Заверните мне все, что у вас там осталось», — заберет и уйдет. Так Украина может потерять и бренд «Антонов». Поэтому мы торопимся создать свой ГАК, очистить предприятия от долгов. Необходимо оценить интеллектуальную собственность и КБ «Прогресс», и КБ им. Антонова, и других. Эти компании имеют патенты, а их стоимость никто никогда не оценивал. Мы должны ее узнать. Я думаю, что раньше 2008 года мы эту работу не закончим. Затем с разрешения ВР необходимо будет прокотировать 10-12% акций ГАКа на бирже. Необходимо капитализировать предприятие. Мы знаем, сколько стоит «Эрбас», скоро узнаем, сколько стоит российский авиапром, и должны знать, сколько стоим мы. Только после этого можно говорить о взаимопроникновении, обмене акциями предприятий разных стран, но не о продаже. У нас менталитет такой, многие думают: «Вот сейчас придут буржуи и все скупят». Не об этом речь. Если произойдет слияние «Эрбаса» и ОАКа, мы тоже должны участвовать в этом процессе. Я считаю, что украинский авиапром там спасется. Мы получим какой-то свой пакет объединенной компании, о размерах рано говорить. Ведь машин такого типа, как наш Ан, «Эрбас» не выпускает и Россия тоже. Если есть самолет, оценивается бренд, и не важно, где он выпущен. Тогда можно будет говорить о том, что Украина занимает в евразийской авиаотрасли свою часть, допустим, по выпуску транспортных машин. Рамповые самолеты — это наша специализация, и лучше украинских рамповых машин пока еще ничего не придумали. Процесс, который мы начинаем сегодня, рассчитан до 2015 года. Если мы сегодня не начнем, то, как всегда, опоздаем.

Пока, в течение полугода, надо заниматься решением проблем ХГАПП. «Авиант» будет осваивать производство Ан-148. Деньги для этого выделены. Министерству приходится контролировать ход подготовки производства на заводе «Авиант». Да, это жестко, говорят, что до сих пор сохранилась советская система. Но до тех пор, пока первая серийная машина Ан-148 не будет готова, я буду командно администрировать, хотя это не модно.

ПРОДАТЬ НЕПРИКАСАЕМЫХ

Следующий этап после ГАК «Авиация Украины» — создание концерна «Бронетехника Украины». Этот проект будет запущен буквально сразу. Мне надоело это расслабленное состояние предприятий бронетанковой отрасли: они через дорогу друг другу агрегаты продают, они все теперь юридические лица, друг другу платят НДС, срывают поставки. На одной территории находятся и — враждуют. Мы будем создавать концерн, о приватизации предприятий, производящих бронетехнику, пока речь не идет. Я уверен, что необходимо приватизировать около 50 предприятий оборонки, где численность работников — до полусотни человек. Как правило, это остатки проектных институтов, всевозможных КБ. Мы попытаемся объединить эти мелкие предприятия по специализации. Чаще всего это предприятия, которые делали, например, маленькую переносную радиостанцию для милиции и армии. Сейчас многие из них простаивают. Они не экспортируют продукцию. Наша армия что-нибудь время от времени

у них покупает. Несколько десятков оборонных предприятий имеют прекрасное оборудование. Оно сохранилось в очень приличном состоянии. Почему не дать частнику на этом оборудовании изготавливать параллельно какую-то гражданскую продукцию? Пусть изготовит, что тут такого? Единственное: государство должно оставить за собой контрольный пакет акций таких предприятий.

Я вообще не вижу никакой беды в приватизации любых предприятий ОПК, даже таких гигантов, как завод им. Малышева. Он делает все, что угодно: и тепловозные дизели, и проходные буровые машины, и машины для ремонта газопроводов. Зачем такое производство государству, это должно быть частным бизнесом. Решение о реструктуризации предприятия уже принято. Законопроект о приватизации предприятий ОПК уже разослан и в Антимонопольный комитет, и в Минфин, и в Минэкономики. Надеюсь, что парламент рассмотрит его в I квартале 2007 года.

ОБ ИННОВАЦИЯХ МИНПРОМА

Многих производителей вооружений и военной техники (ВВТ) не устраивает сотрудничество с ГК «Укрспецэкспорт». Поэтому мы создали при министерстве ГК «Таско-экспорт». Компания наделена необходимыми полномочиями, теми же, что и «Укрспецэкспорт». Она, конечно, пока слабенькая, там работают всего 25 человек. Но есть все, что нужно для активной деятельности: постановлением Кабмина «Таско-экспорт» наделена полномочиями для ведения внешнеэкономической деятельности — продажи ВВТ. Около 30 предприятий ОПК уже выразили желание работать с «Таско-экспорт». Сейчас компания, конечно, не может финансировать производителя. Но мы рассчитываем внедрить револьверную схему финансирования предприятий ОПК. «Укрспецэкспорт» мало реинвестировал в производство деньги, заработанные от продаж ВВТ. Мы сейчас строим совершенно иную схему работы, она проста. Заработанные деньги должны лечь в уставный капитал, и из этих денег будет профинансирована следующая работа. Для меня расширение деятельности «Таско-экспорт» — один из приоритетов, пока работаю в этой должности. Я считаю неправильным то, что предприятие, которое находится в ведении Минпромполитики, относит часть своего заработка в структуру, которая находится вне министерства. Я считаю, что в ОПК должны работать объединенные структуры. Укрупнить их — главная задача. Отрасль необходимо сделать экспортноориентированной, чтобы она могла зарабатывать миллиарды. Я рассчитываю, что в 2008 году продажа боеприпасов составит \$330 млн. По бронетехнике в 2007 году работы только по модернизации — без заказов на производство танков — будут осуществлены на сумму около 1 млрд. грн. Продажа легкой бронетехники в 2007 году принесет Украине до \$1 млрд. В ОПК Украины есть отрасли, которые никак не зависят от России. Это радиолокация, производство боеприпасов и т.д. Мы, скорее, зависим от Европы. Например, с точки зрения современной элементной базы. Я считаю, что Украина может самостоятельно производить ВВТ и устойчиво держаться на 5-6 месте в мире как экспортер оружия и военной техники.

*Владимир Рыжов, первый заместитель
министра промышленной политики Украины*

*источник: www.eizvestia.com
14.12.06*

В АВИАЦИОННОМ ДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИИ МОНОПОЛИИ, СКОРЕЕ ВСЕГО, НЕ БУДЕТ

**Министр обороны РФ Сергей Иванов
дает интервью газете
"Коммерсантъ".**

– В ноябре 2003 года мы спрашивали вас, есть ли необходимость введения должности силового вице-премьера. Вы ответили, что не видите в этом смысла. А в прошлом году вы стали силовым вице-премьером. С тех пор что-то изменилось?

– Нет, я не стал силовым вице-премьером. Я остаюсь при своем мнении: силовой вице-премьер не нужен. Я вице-премьер по вопросам оборонно-промышленного комплекса. Если бы был силовой вице-премьер, он бы командовал всеми силовыми структурами. А силовыми структурами у нас руководит только президент. Я вице-премьер, который курирует всю оборонку, но не командует всеми силовыми структурами.

– Но сейчас происходит концентрация функций единого гособоронзаказчика в Минобороны. Вопросы закупок для всех силовых структур замыкаются на министра. В чем была необходимость повышения вас до уровня вице-премьера?

– Не хватало полномочий. Сейчас создана военно-промышленная комиссия при правительстве РФ. И я могу давать поручения любому министру, в том числе экономического блока, который является членом комиссии. Вопросы стали решаться оперативнее. А я в случае необходимости могу докладывать напрямую премьеру или президенту. Военно-промышленная комиссия создана "при" правительстве, а не "в" правительстве. Это принципиальная разница, потому что дает возможность выходить и за пределы правительства.

– То есть вице-премьерский статус нужен для того, чтобы вы стали начальником для министров экономического блока?

– Да, в части оборонно-промышленного комплекса.

– Вы всегда говорите, что у вас нет времени, чтобы думать о выборах. Но назначение вас и Дмитрия Медведева вице-премьерами многие расценили как некое номинирование на "должность" преемника президента. У вас был с президентом какой-то разговор на эту тему? Или вы вместе с нами, условно, 31 декабря 2007 года включите телевизор и узнаете, кому нынешний президент передает власть?

– Никаких разговоров не было. И договоренностей никаких не было.

Я считаю, что назначение двух новых вице-премьеров – естественный процесс. Правительство при одном вице-премьере не могло выполнять ряд функций, сконцентрировать усилия на главном. А главное – это наши национальные проекты, которыми занимается Дмитрий Медведев, и вопросы оборонно-промышленного комплекса – иногда, я признаю, выходящие за пределы только военной промышленности, потому что оборонные предприятия производят и гражданскую продукцию. Помимо этого мне надо заниматься и Министерством обороны. Эту нагрузку с меня никто не снимал, и в этом смысле я уникален, потому что я единственный вице-премьер, который руководит еще и министерством.

А что касается Дмитрия Медведева, то у нас хорошие отношения – и деловые, и личные. Хотя времени на личное общение немного, но иногда мы общаемся.

– Дружите семьями?

– Встречаемся. Не могу сказать, что дружим, у нас нет времени на дружбу в классическом человеческом понимании. Но знакомы, общаемся. Даже считаю, что у нас есть что-то общее. И небольшая разница в возрасте не сказывается. Есть даже общие какие-то черты характера – такая легкая ирония, например.

– То есть ваша семья и семья Дмитрия Медведева 31 декабря 2007 года соберутся вместе перед телевизором...

– Я не исключаю, что до 31 декабря 2007 года мы с вами еще раз встретимся через год и сможем об этом поговорить. Времени у нас еще много. Пока надо делом заниматься.

Я прекрасно понимаю, что об этом говорили, говорят и будут говорить. На то и существует пресса, вы обязаны об этом говорить, спекулировать, прикидывать.... Но у меня отношение к этому спокойное, потому что у меня очень много зон ответственности, мне надо делать то, что я обещал: выполнять обязательства по модернизации вооруженных сил к концу 2007 года, реализовывать программу вооружений... И если я сейчас начну думать или тем более предпринимать что-то для того, чтобы утвердить кого-либо в мыслях о возможном преемничестве, то это не даст мне возможности заниматься текущими делами. Это во-первых. Во-вторых, у нас еще год до парламентских выборов и не надо принижать их значения. Хотя я беспартийный и не думаю, что в обозримом будущем примкну к какой-то партии.

– Но некоторые, будучи беспартийными, входят в высшие руководящие органы "Единой России".

– Я не вхожу и входить не собираюсь. Армия должна быть вне партии. Это мое глубокое убеждение. И если бы министр обороны, даже не являясь членом партии, открыто занимался политической деятельностью, в условиях России на нынешнем историческом этапе это было бы неправильно.

"Не могу исключить, что против меня была целенаправленная кампания" – В последнее время произошел целый ряд событий, которые заставили политологов и политиков заговорить о том, что в стране что-то происходит. Анатолий Чубайс говорил про "смертельную конструкцию Политковская–Литвиненко–Гайдар", которая "была бы привлекательна для сторонников неконституционных силовых вариантов смены власти в стране". Другие говорят, что кто-то старается дестабилизировать обстановку в стране, чтобы оставить Владимира Путина на третий срок. Третьи считают, что это дискредитация силовиков. Четвертые утверждают, что все это направлено против президента...

– Слава богу, мы свободная страна, можно обсуждать, трактовать. Просто лишнее подтверждение, что мы свободная страна.

– А вы что по этому поводу думаете?

– Я не занимаюсь гипотезами, я предпочитаю оперировать фактами. По поводу того, что случилось с Егором Гайдаром, можно строить любые догадки, говорить даже о попытке отравления. Но исходя из фактов, а я базируюсь только на фактах, ни о каком покушении говорить не приходится. То есть можно выстраивать длинные цепочки гипотез, искать темные силы, но я бы поостерегся это делать. Это все гадание на кофейной гуще. Что касается Литвиненко, то тут можно строить сотни версий. Я вообще не исключаю, что если расследование будет продолжено, а я надеюсь, оно будет продолжено, и мы в этом заинтересованы, могут появиться совершенно неожиданные версии, которые сейчас вообще не рассматриваются.

– Какие, например?

– Не знаю, но допускаю все что угодно. Полет фантазии не ограничен, но это опять-таки спекуляция.

– Высказывались предположения, что так называемое дело Сычева и то, как оно подавалось в средствах массовой информации, это была попытка дискредитировать вас. Кроме того, вы обменивались резкими заявлениями с главной военной прокуратурой. А после смены генпрокурора и главного военного прокурора все как-то сошло на нет. Как вы считаете, это была целенаправленная кампания?

– Я не могу этого исключить. Но у меня нет никаких фактов. Я думаю, в конечном счете все естественным путем успокоилось после решения суда. Суд все объективно исследовал, наказал виновных, ситуация выяснилась более или менее до конца, и многие вопросы отпали сами собой. Пережили – и идем дальше.

– То есть вы не думали, что кто-то вас "топил", и не прикидывали, кто бы это мог быть?

– Совершенно правильно. В этом и состоит искусство управления: ты должен, занимаясь десятками вещей одновременно, не упускать самые приоритетные из вида и не давать втянуть себя в сотни вещей, потому что сотнями вещей уже ни один человек одновременно успешно заниматься не сможет.

"История с АвтоВАЗом мне самому не очень понятна" – Оборонная промышленность вам теперь

подчинена административно. В то же время складывается впечатление, что формируется второй центр власти в этой области – компания "Рособоронэкспорт", которая уже является не просто посредником по экспорту оружия, но и собственником крупных предприятий и создателем холдингов. К тому же "Рособоронэкспорт" теперь становится монополистом по экспорту конечной продукции военного назначения. Нет ли у вас ощущения, что есть некий альтернативный центр власти?

– Ну, экспортные поставки и раньше шли в основном через "Рособоронэкспорт", так что это сильно не меняет картину. Нет, ощущения появления второго центра власти у меня нет. "Рособоронэкспорт" – это государственная компания, а ее руководитель Сергей Викторович Чемезов сам входит в военно-промышленную комиссию. "Рособоронэкспорт" только помогает. Вот, например, он создал вертолетный холдинг. Мне нравится, что там ситуация в общем нормальная, производство вертолетов увеличивается, есть один хозяин, который умело управляет целой сетью предприятий. До этого каждый завод сам стремился производить лопасти, каждый держал конструкторское бюро, каждый занимался обслуживанием. Но это же неэффективно. Сейчас система становится куда более эффективной. А что касается принятия решений – ну, извините, здесь все-таки "Рособоронэкспорт" не имеет никакого отношения ни к Государственной программе вооружения, ни к Федеральной целевой программе реформирования оборонно-промышленного комплекса, ни к внутренним заказам, которых все-таки больше, чем весь объем экспорта. Я здесь не вижу каких-то противоречий, я думаю, это должно идти параллельно, далеко не везде и не тотально. Скажем, в судостроении "Рособоронэкспорт" вообще отсутствует.

– Пока.

– Пока, да. Что касается авиационного двигателестроения, здесь пока решений никаких не принято, а если и будут приняты, то, скорее всего, монополии не будет.

– А у вас не возникает вопроса, почему "Рособоронэкспорт", основная задача которого – продвижение военной продукции на экспорт, направляет прибыль не на финансирование оборонных программ или экспортно ориентированных технологий, а на покупку частных предприятий?

– Это закономерный вопрос. Но "Рособоронэкспорт" часть прибыли передает и нашим предприятиям, которые используют эти средства либо для технического перевооружения, либо выполняют научно-исследовательские работы в интересах Минобороны, либо тратят на производство. Если, например, цена на конечную продукцию в силу объективных причин возрастает, то он покрывает издержки государства и Минобороны по закупке того или иного вида оборудования. Я могу сказать, что это исчисляется на сегодняшний день в миллиардах рублей.

– Но объем этих средств вряд ли сопоставим с такими масштабными покупками, как АвтоВАЗ или "ВСМПО-Ависма". Там-то речь идет о миллиардах долларов.

– История с АвтоВАЗом мне самому не очень понятна. Я этим не занимался, даже не спрашивал никогда, зачем им это надо. Что касается титана, то это мне как раз понятно. Титан – это стратегическое сырье. И это производная для всей авиации, для кос-

мического ракетостроения. Я считаю, что государство контроль над титаном должно иметь. А поскольку "Рособоронэкспорт" – государственная компания, то почему нет?

– То есть "Рособоронэкспорту" просто поручили "взять титан"?

– Возможно. А кому было еще поручать?

– Но изначально предполагалось, что на начальном этапе госпосредник будет помогать оборонным предприятиям реализовывать свою продукцию на внешних рынках. После этого создается ряд крупных концернов, которые встают на ноги, становятся самостоятельными игроками, конкурентоспособными на мировых рынках, и им передается право экспорта своей продукции за рубеж. Сейчас концерны создаются, а право экспорта им не передается. Более того, им, по сути, навязывается посредник, который забирает у них свои комиссионные и использует их по своему усмотрению – например, на производство автомобилей. Разве это нормально?

– Производитель должен заниматься производством. А вести внешние торговые отношения должны профессионалы в этой сфере. И здесь, если бы мы всем крупным холдингам дали право выхода на внешний рынок, неизвестно, что бы началось. Что, в Пекине у нас бы сидело восемь или десять представителей крупных производителей?

– Ну, Airbus и Boeing сидят – и ничего.

– Я понимаю, о чем вы говорите. Да, мировой опыт как раз доказывает, что крупные игроки сами производят и сами продают. Но таких игроков не так уж много.

"Перспективы сотрудничества с EADS выглядят более реалистично" – Вы совсем недавно стали председателем совета директоров Объединенной авиационной корпорации. И в этой вашей "вотчине" уже разразился скандал – прокуратура предъявила обвинения в мошенничестве первому заместителю гендиректора Российской самолетостроительной корпорации МиГ Сергею Цивилеву. Вы знаете об этом деле?

– Я слышал об этом. Цивилева я не знаю. Деталей этого дела я тоже не знаю. Я никогда вообще с прокуратурой даже не разговаривал, ненавижу это так называемое телефонное право. В этих вопросах я очень щепетилен. Но если предъявлено обвинение, значит, будет суд. Я надеюсь, что суд разберется во всем этом.

– Вам не кажется странным, что в марте премьер представил президенту кандидатуру нынешнего гендиректора МиГ Алексея Федорова на пост руководителя ОАК, Федоров хотел бы оставить своим преемником на МиГе Цивилева, а через несколько недель появляется это уголовное дело? Понятно, что это удар в том числе и по Федорову. Не нарушит ли это конфигурацию ОАК?

– Конфигурацию ОАК никто не изменит. Здесь решения уже приняты, и приняты они намного раньше, чем, скажем так, полыхнуло.

– То есть вы как председатель совета директоров ОАК Федорову доверяете?

– Доверяю. Федоров наделен всеми полномочиями, кроме стратегических вопросов, которые решает совет директоров.

– А вам не кажется, что посредством уголовного дела некие группировки в российском оборонном комплексе пытаются повлиять на процесс назначения

руководителя РСК МиГ – одного из ключевых активов ОАК?

– Я вам так отвечу: решать, кто будет гендиректором МиГа, который будет одним из структурных подразделений ОАК, будет совет директоров и я. Но это будет несколько позже, потому что сначала мы объективно оценим активы МиГа. Хотя ясно, что это крупная компания и в последние годы она действует очень успешно.

– Член совета директоров ОАК, помощник президента Игорь Шувалов недавно заявил, что нельзя создать реальное партнерство с Boeing, а нужно развивать стратегическое сотрудничество с европейским концерном EADS. В чем заключается смысл такого партнерства?

– На сегодняшний день перспективы стратегического партнерства с EADS выглядят более реалистично с обеих сторон. И даже если говорить о формальных вещах, таких как совладение акциями авиационных предприятий: EADS владеет определенным пакетом российской корпорации "Иркут", а ВТБ очень грамотно, на пике падения, скупил пакет акций EADS и сейчас держит у себя. А вот дальше уже вопрос серьезный. Сотрудничество с такими крупными игроками, как Boeing или EADS, по определению несет в себе и плюсы, и минусы. Ну какие, например, плюсы? Если предположить, что в конечном счете Россия или ее банковские инструменты будут владеть 15% акций EADS, это означает, что мы имеем право размещать часть производства Airbus на своих предприятиях. Это дополнительные рабочие места и так далее – тут все понятно. А по гражданской авиации у нас ситуация очень тяжелая. В то же время в ответ EADS, наверное, захочет увеличить свою долю в ОАК. Здесь возникает вопрос, будет ли EADS иметь влияние, допустим, на производство и, что самое главное, сбыт продукции военного дивизиона ОАК? Речь в этом случае идет о миллиардах долларов. Тут может возникнуть вопрос о переделе рынка боевой авиации, где у нас очевидные преимущества, в этом смысле мы и EADS – игроки совершенно разного уровня. Есть еще вопрос сотрудничества в транспортной авиации, которая является авиацией двойного назначения, где у нас тоже пока преимущество.

– То есть Россия была бы заинтересована в расширении сотрудничества в сфере гражданской авиации. EADS было бы выгодно сотрудничать в области военной авиации. При этом есть еще вопрос военно-транспортной авиации. И переговоры сейчас идут о том, где пройдет граница взаимного сотрудничества?

– Пока переговоры просто идут. Вопрос стоит так: либо EADS и ОАК развиваются самостоятельно как два крупных самостоятельных игрока, либо они в некоторых секторах начинают объединяться или, по крайней мере, не конкурировать. То есть делить рынок.

– А с Boeing на таком уровне разговоров нет?

– На таком уровне разговоров нет.

– Когда, по вашему мнению, стороны могут выйти на какие-то решения? Или это пока только прощупывание почвы?

– Да, это пока прощупывание почвы.

– Но со стороны европейцев вы видите заинтересованность в таком сотрудничестве?

– Есть определенная заинтересованность... поглубже изучить этот вопрос, я бы так сказал.

"Я буду добиваться изменения таможенного и налогового режимов для авиапрома и судостроения" – До сих пор оборонные холдинги строились по отраслевому принципу: ПВО, тактическое ракетное вооружение, авиационная корпорация. А по судостроению вы заговорили о создании трех концернов по географической системе: северный, западный и дальневосточный. Почему изменился подход?

– Здесь, не буду скрывать, есть определенные геополитические соображения. Мы хотим всячески развивать Дальневосточный регион в целом. Если там будет развиваться промышленность, значит, туда потечет рабочая сила. Это тоже один из способов немножко укрепить Дальний Восток. Но не только это. Главное, чтобы наши судостроительные предприятия на севере, на западе и на востоке производили весь комплекс действий: создание новых кораблей и обязательное производство гражданской продукции. Тут у нас, как и в авиастроении, достаточно благополучное положение в военном секторе и очень плохое, просто беда, – в гражданском секторе. Дело в том, что производить гражданские самолеты и гражданские суда на российских предприятиях просто экономически невыгодно. Потому что НДС и есть таможенная пошлина на импортное оборудование, которое в большом количестве мы действительно покупаем и будем закупать. Нынешние таможенные пошлины таковы, что тем же судостроительным компаниям выгоднее строить суда на корейских или норвежских верфях. А то, что строят у нас, выгоднее строить под чужим флагом, потому что последующая эксплуатация судна под российским флагом опять-таки боком владельцу и выходит. И я его прекрасно понимаю. Поэтому я хочу изменить правила игры, чтобы отрасль стала конкурентоспособной.

– То есть вы будете добиваться изменения таможенного и налогового режимов для этих отраслей?

– Обязательно. Иначе не надо было и начинать.

– Вокруг Балтийского завода и "Северной верфи" – двух основных российских кораблестроительных предприятий, которые принадлежат Межпромбанку, сложилась конфликтная ситуация. "Рособоронэкспорт" сделал предложение интегрировать эти предприятия в государственный холдинг или продать их. Но переговоры так ничем и не завершились, после этого крупный контракт на строительство индийских фрегатов был передан на калининградский "Янтарь", а вы подвергли резкой критике "Северную верфь". Какова сейчас ситуация с этими заводами?

– Я никогда ни в каких коммерческих переговорах лично не участвую. Слышал об этой ситуации, но это вопрос Виктора Христенко, его министерства. Для меня лично предприятие – частное или государственное – значения не имеет. Важно, чтобы оно было. "Северную верфь" я действительно критиковал, а Балтийский завод Герман Греф подвергал уничижительной критике за то, что Балтзавод 15-й год строит атомный ледокол "50 лет Победы", который и в этом году не будет спущен на воду. Это при том, что государство стопроцентно все последние годы финансирует, а ледокола как не было, так и нет. Значит, неэффективное производство... А мною "Северная верфь" была подвергнута критике за то, что цены на фрегаты и корветы становятся заоблачными. Причем "от фонаря", потому что никакие

объяснения не поступают. В такие игры Министерство обороны не играет. А "Янтарь" просто в честной борьбе выиграл у "Северной верфи" контракт на фрегаты, потому что предложил более выгодные условия. В том числе обязался отчислить от экспортного контракта определенную сумму Министерству обороны.

– И вас не смущает, что за последние 15 лет "Янтарь" не построил ни одного нового корабля? Он вообще сделает эти фрегаты "на самых выгодных условиях", чтобы отчислить деньги Министерству обороны?

– Смущает, конечно. На "Янтаре" я был. Да, завод в плохом состоянии. Но сейчас ситуация стала лучше, они вышли из предбанкротного состояния, заказы пошли. А по поводу сделает не сделает... Сейчас мы не работаем на доверии. Есть контракт. Если он не выполнен, начинаются экономические санкции. Мы близки уже к тому, чтобы контракт с Министерством обороны ничем не отличался от экспортного. Сроки, цена и санкции. На день опоздал – \$10 тыс. заплати. На месяц опоздал – \$100 тыс. И директора согласны, крутятся.

– На следующий год на внутренний оборонный заказ выделено 300 млрд руб. Это около \$11 млрд. На экспорт Россия поставляет оружия примерно на \$5-6 млрд. При этом российская армия получает считанное число серийных образцов – батальон танков, несколько самолетов, а на экспорт идет гораздо больше единиц техники. Возникает вопрос: а куда ваши деньги уходят?

– Мы на экспорт практически не продаем научно-исследовательские разработки, а это почти 30% гособоронзаказа. И кроме того, примерно 20% гособоронзаказа – это ремонт и модернизация техники. Кроме того, вы забываете, что мы на экспорт не поставляем ничего, связанного с оружием массового уничтожения и ракетными технологиями, а для себя покупаем. Стратегические силы – это еще в пределах 15-20% гособоронзаказа. Это та дополнительная ноша, которую Россия должна и будет нести, оставаясь ядерной державой и совершенствуя свои ядерные силы.

*Илья Ё-Булавинов
Константин Ё-Лантратов*

*источник: газета Коммерсантъ
25.12.06*



МУЛЬТИМЕДИЙНАЯ ПРЕЗЕНТАЦИЯ –

**современный высокотехнологичный
способ донести философию и
конкурентные преимущества
бизнеса до потенциальных клиентов
и партнеров.**

WWW.KSAN.RU

АВИАЦИОННОЕ ДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЕ. НА МАЛОЙ ТЯГЕ

Наша страна сможет сохранить собственное авиационное двигателестроение, только вступив в альянс с ведущими западными компаниями, готовыми пойти на совместную с Россией разработку авиадвигателей для небольших авиалайнеров и бизнес-джетов.

Российские двигателестроительные корпорации, в начале 90-х отдавшие на откуп американцам и британцам традиционные для СССР рынки сбыта, теперь стремительно сдают позиции уже у себя на родине. Наши пассажирские лайнеры из-за устаревших силовых установок не соответствуют международным экологическим нормам и летают в страны ЕС на второстепенные аэродромы, и то с существенными ограничениями. Не лучше обстоят дела и в военном двигателестроении. Практически исчерпав советский задел, наша страна так и не смогла создать новый двигатель для истребителя пятого поколения, отвечающий современным требованиям. В условиях мизерного гособоронзаказа и общего дефицита средств это червато тем, что новый двигатель для боевого самолета Россия не сможет создать никогда. Но это лишь полбеды. Серьезная проблема неизбежно возникнет и с повышением характеристик самолетного двигателя четвертого поколения АЛ-31. Практически все существующие варианты его модернизации уже не могут в полной мере обеспечить необходимую тяговооруженность последних модификаций истребителей Су-30, поставляемых в азиатские и латиноамериканские страны. Наконец, в России вообще не производится двигателей для вертолетов. После развала СССР единственное предприятие, занимающееся выпуском таких агрегатов на постсоветском пространстве, «Мотор-Сич», осталось на Украине. И теперь наш самостийный сосед получает 25% от каждого проданного Россией нового вертолета (именно столько в цене винтокрылой машины составляет стоимость двигателей). В результате сейчас суммарный объем продаж российской двигателестроительной промышленности не превышает 2 млрд долларов – это меньше одного процента от общемирового объема продаж.

Между тем двигателестроительная индустрия – одна из самых динамичных промышленных отраслей мировой экономики. Ее оборот составляет порядка 300 млрд долларов. При этом год от года он растет на 4–6%. Львиную долю этого рынка контролируют всего три компании – General Electric, Pratt & Whitney и Rolls-Royce. Но это не означает, что только они обладают технологической и экономической возможностью производить современные двигатели. Сегодня в той или иной степени это могут делать компании как минимум из 15 стран, в том числе из России. Но для того, чтобы пробиться на внешний рынок, им приходится вступать в альянсы с монстрами из «большой тройки». И вот почему. Если в 70-е годы, когда СССР достиг примерного технологического паритета с США, цикл разработки и запуска в производство нового двигателя составлял почти 10 лет, то сегодня благодаря революции в информационных технологиях, машиностроении и металлообработке это время

сократилось до трех лет. Считается, что если проект затягивается на более долгий срок, то рыночные перспективы двигателя становятся призрачными. В одиночку ни одна компания второго эшелона сделать новый двигатель за 3 года не в состоянии, нужна помощь крупняка. В этом смысле показателен пример французской Snecma. Эта компания в партнерстве с General Electric разработала новый двигатель CFM-56, который стал бестселлером на мировом рынке – сейчас он устанавливается почти на все самолеты Airbus. Россия тоже предприняла попытку встроиться в кооперацию и наладить производство новых двигателей. Наше НПО «Сатурн» вместе с корпорацией Snecma уже разработали новый двигатель SaM-146, отвечающий самым современным мировым требованиям. Именно этим агрегатом будет оснащаться новый пассажирский региональный самолет фирмы Сухого SuperJet 100. Но пример успешного сотрудничества «Сатурна» и Snecma для нашей страны скорее исключение из правил. Другие российские двигателестроительные предприятия к такому партнерству просто не готовы. Нашим двигателестроителям необходимо восстановить разрушенные связи между КБ и серийными заводами и определить 2-3 приоритетные разработки, на которые нужно потратить имеющиеся средства.

О том, как лучше всего провести реформу двигателестроительной отрасли и на чем сосредоточиться нашим компаниям, в интервью «Эксперту» рассказал генеральный директор НПО «Сатурн» Юрий Ласточкин.

– Правительственные чиновники активно обсуждают возможность объединения ведущих двигателестроительных предприятий России в единую структуру. На ваш взгляд, есть ли необходимость такой интеграции?

– Правительство уже принимало программу реструктуризации отрасли, которая должна была завершиться в 2006 году. Но ничего не сделано и никто за это не ответил. Других программ у нас в стране пока нет. Ведутся разговоры, но практически никем ничего не делается. И получается, что имитация действий есть, а реального продвижения нет. В результате Россия сегодня не имеет национальной компании в области авиационных двигателей, газовых турбин, которая была бы конкурентоспособной даже на внутреннем рынке, куда постепенно приходят транснациональные гиганты. Очень плохо, для страны в первую очередь, что ни одна российская компания сегодня не может иметь внятной политики и не только обещать, но и делать, выполнять все договоренности. Поэтому нужны не разговоры, а государственная стратегия в двигателестроении, причем продуманная. Необходимость в интеграции, безусловно, есть. Создание любого нового продукта в области двигателестроения, газовых турбин – это очень затратное дело. Настолько дорогостоящее, что сегодня практически

ни одна компания в мире не берется за осуществление такого проекта самостоятельно. Создание нового конкурентоспособного двигателя или газовой турбины происходит в основном в альянсе компаний. Причем в альянсы вступают только лидеры, первая тройка игроков мирового рынка.

Я не просто вижу необходимость интеграции, но последовательно вместе с партнерами осуществляю ее последние десять лет. Еще за несколько лет до принятия ФЦП «Реформирование и развитие ОПК на 2001–2006 годы» мы первыми в отрасли осознали необходимость создания единой мощной корпорации полного цикла, со всеми этапами технологической цепочки — от разработки и производства до послепродажного обслуживания двигателя. И шаг за шагом продвигаемся по этому пути, первоначально разработав четкую стратегию и определив с учетом рыночных перспектив основные программы. Так, в 1997 году объединили серийный завод «Рыбинские моторы» и Рыбинское конструкторское бюро моторостроения, в 1999 году приобрели мощности Волжского машиностроительного завода, в 2001-м присоединили московское КБ «А. Лялька-Сатурн», в 2005 году в интегрированную структуру НПО «Сатурн» вошло Пермское агрегатное объединение «Инкар». Поэтому я абсолютно убежден, что крупная национальная компания в России должна быть создана обязательно, и мы ставим перед собой именно такую цель.

— «Сатурн» будет и дальше консолидировать активы или этот процесс уже завершен?

— Мы и сегодня ведем переговоры по этому вопросу с несколькими фирмами. Безусловно, этот процесс не завершен. Он может продолжаться еще несколько лет. Но скорость течения этого процесса, к сожалению, зависит не только от «Сатурна». У нас нельзя пойти на рынок и купить актив, который тебе нужен, даже если он на рынке присутствует. Нужно получить массу разрешений, согласований. Нужно решить вопросы многих организаций и элит, которые на самом деле не являются игроками этого рынка, но они тоже хотят в чем-то поучаствовать. Слишком сложно у нас все это решается. У нас главное — чтобы все были довольны. Но так не бывает. Все будет зависеть от того, насколько активным игроком будет государство.

В то же время я глубоко убежден, что создание государственных холдингов — не самая лучшая идея. У государства слишком мало активов в этой области. Думаю, что контрольный пакет не должен быть у государства. Потому что сегодня государство не определилось со своими активами в области двигателестроения. ФГУПы или АО со стопроцентной государственной собственностью в настоящее время находятся в разобранном состоянии. Именно они оказывают ожесточенное сопротивление какой-либо интеграции. В основном потому, что директора этих компаний трясутся только за свое место и имеют возможность лоббировать свои интересы, в том числе административно и финансово, сохраняя статус-кво, сохраняя свое положение. Из-за этого ничего конструктивного в масштабах отрасли и не происходит.

— Почему эту ситуацию не удастся изменить?

— Да потому, что компетенция людей, отвечающих за промышленную политику в стране, критически мала. А чиновники, не имеющие достаточной компетенции, не в состоянии разобраться, что на самом деле происходит в промышленности. Государство

должно быть заинтересовано в том, чтобы у него была конкурентоспособная компания в области авиационных двигателей. Думаю, что не самое главное, какая будет структура собственности.

Во всех цивилизованных высокоразвитых странах обязательно есть одна или две национальные двигателестроительные корпорации, в США это General Electric и Pratt & Whitney, в Англии — Rolls-Royce, в Германии — Siemens, в Японии — Mitsubishi. И в основном это частные компании. При этом все они поддерживаются, опекаются своими государствами всеми способами. В этом смысле очень показателен пример США. General Electric — компания номер один в мире. В течение ста лет она находится в индексе Доу-Джонса и имеет самую большую капитализацию за всю мировую историю. Она является мировым лидером по ряду технических направлений. Но почему-то там, в США, государству не принадлежит ни одного процента ее акций. И ничего. При этом президент компании может в любое время позвонить президенту США со своими вопросами или поиграть с ним в гольф.

— Ну, если у нас государство настолько пассивно, то почему бы вам не взять инициативу в свои руки? Разработайте план реструктуризации отрасли, представьте его правительству, и тогда, возможно, власть вам скажет: берите под свое крыло такие-то предприятия, выстраивайте холдинг, создавайте прорывные продукты...

— Пока не говорят. Когда скажут, тогда возьмем. Если нормальные условия, обязательно возьмем. Если ненормальные — тоже возьмем. Иного пути нет. Нужно верить в свои возможности и реально, причем очень быстро, создавать новое, прорываться на международный рынок. Слишком драматичная картина в отрасли. Мы сегодня сообщаем «дожевываем», за редким исключением, те продукты, которые были созданы Советским Союзом. Советский Союз был технологической и технической империей, подобной США. Мы не говорим, хорошо это или плохо. Мы говорим: был. И это «дожевывание» в некие удачные годы экспорта самолетов мы воспринимаем как успешное достижение. А это просто подарок. Я бы сказал, такое техническое эхо от Советского Союза, которым мы сегодня пользуемся. Но срок, пока это будет продолжаться, крайне небольшой, порядка 5, максимум 7 лет. Не больше. А дальше будет обвал. Потому что страна предельно мало создает новых продуктов. Да и возможностей создавать новое у нас практически не остается. Как шагреновая кожа эти возможности сокращаются. Репродуктивные функции рождения двигателя, его завязки сосредоточены максимум в двух-трех местах. Многие КБ, в общем-то неплохие, уже прекратили свое существование, некоторые де-юре, а большинство — де-факто. Это данность. Меня можно упрекнуть в излишней драматизации ситуации, но это никакая не драматизация. Это — правда.

— Насколько сильно мы отстали от ведущих двигателестроительных компаний?

— К сожалению, людей, которые понимают, имеют интегральное понимание в двигателестроении в нашей стране осталось, может быть, человека три. Больше их нет. А ситуация такова. Запад уходит в очень серьезный отрыв, по сути беспрецедентный. Мы в стране почти 20 лет ничего не делали. Где-то с 1985 года, когда было обрезано финансирование очень серьезных программ и по военным двигателям,

и по гражданским. За это время, естественно, не было принято каких-то решений, не создано наработок. Была прекращена доводка многих двигателей. Изменены программы. Это и нормально, потому что страна претерпевала тектонические сдвиги не только в технической области, но и во всей общественной жизни. Вряд ли стоит кого-то в этом обвинять. Силовая установка — это дорогой продукт, примерно треть стоимости любого летательного аппарата. Но двадцать лет для техники — это очень много. Потому что, по сути дела, пропущено два поколения двигателей. И сегодня стоит задача каким-то образом сократить этот разрыв, чтобы встать в один ряд с высокотехнологичными державами. Все-таки двигатели — это крайне чувствительная область, напрямую затрагивающая военное применение. Это и морские суда, и самолеты, и вертолеты, крылатые ракеты. Двигатель оказывает очень существенное влияние на всю систему вооружения. За это упущенное Россией время в мире не просто очень многое было создано, но и появились совершенно новые тренды.

— Какие?

— На первый план вышел уровень доступности этих систем. То есть стоимость жизненного цикла, в частности работы двигателя как составной части работы летательного аппарата. Задача такая, чтобы создавать относительно дешевые двигатели. Как известно, самолет — это очень дорогая система. Очень дорого его эксплуатировать. И для того, чтобы час полета минимизировать — неважно, гражданский это час или военный, — двигатели должны иметь очень серьезный ресурс. С другой стороны, технические решения, которые закладываются в конструкцию двигателя, должны быть реализованы таким способом, чтобы двигатель был дешев и при приобретении, и в эксплуатации. Это на самом деле глобальная задача, связанная с созданием новых материалов, с возможностью получения новых способов расчета двигателей, получения новых знаний человечеством в области аэродинамики, прочности и так далее. Над этим бьются все передовые государства, чтобы создавать совершенный продукт, которым будет пользоваться человечество.

Мы видим очень серьезный — после спада, связанного с событиями 11 сентября, — бум в гражданской авиации. С большой скоростью развивается бизнес-авиация в развитых странах. Можно сказать, что происходит революция. Сегодня стоят очереди из тысяч покупателей на новое поколение бизнес-джетов, которые будут очень дешевы. И будут массовыми самолетами. Мы сегодня видим, что больше летают, безусловно, в развитых странах. Существует также бум полетов в странах, которые развиваются ускоренными темпами. Это Китай, Индия. Но, к сожалению, Россия находится в стороне от этого процесса, на обочине. Если не считать проекта SuperJet 100, который реализует «Сухой».

— Какие проекты создания двигателей, прежде всего авиационных, по вашему мнению, должны иметь первостепенное значение для нашей страны?

— Я думаю, что нужно создавать те двигатели, которые должны стать массовыми. И их надо создавать не только для своей страны, но и для всего мира. Россия должна уйти от необходимости или возможности создавать двигатель для себя или для нескольких стран СНГ. Это полный абсурд. Так не работает ни одна страна, потому что невозможно получить на узко

ограниченном рынке необходимый масштаб производства. А если даже получишь, то он будет неконкурентоспособен с точки зрения других фирм-производителей.

В первую очередь речь, безусловно, должна идти о новом гражданском двигателе. И двигателе для того самолета, у которого есть шанс продаваться на международном рынке. Это двигатель SaM-146. Организационно этот проект — слепок с американско-французской программы двигателя CFM. Мы создали такую же компанию, как CFM International. Делаем двигатель пятьдесят на пятьдесят — по конструированию, разделению риска, по стоимости. Я убежден, что SaM-146 сегодня основной двигатель для нашей страны.

Но нужно доводить и те двигатели, которые десятилетиями никак не могут доработать. Это ПС-90. Безусловно, России необходимо срочно наладить производство собственных вертолетных двигателей. Сегодня она этого не имеет. Это абсурд. Разговоры о производстве этих двигателей ведутся более десяти лет. Но нет внятных решений о производстве в России даже двигателей класса ТВ3-117, ВК-2500, чтобы обеспечить те вертолеты, которые уже эксплуатируются или создаются. В масштабах страны организовать такое производство не очень дорого. Тем более что вся документация принадлежит России, поскольку это разработка российского КБ имени Климова. Нужно немедленно это делать. Нужно загружать российские заводы, которые пока имеют очень малую загрузку. А при таком развитии событий, как сейчас, загрузка будет только уменьшаться. Это связано и со вступлением в ВТО. И самое главное — с завершением жизненного цикла основных изделий отечественного самолета — и двигателестроения. Очень скоро уйдут Ил-86, Ту-134 и даже Ту-154. Это произойдет в самое ближайшее время, прямо на наших глазах. Поэтому сам бог велел ставить вертолетные двигатели в производство.

Далее, России нужно создавать новый двигатель для фронтовой авиации. Я имею в виду двигатель для ПАК ФА (истребителя пятого поколения. — «Эксперт»). Двигатель первого этапа, на котором он начнет летать, нами создан. Прототипы нового двигателя летают сегодня на летающих лабораториях. Получены очень неплохие результаты. И здесь вопросов нет.

Но речь идет о новом поколении двигателей, которые будут создаваться в течение ближайших десяти лет и которые потом, лет двадцать пять-тридцать, будут обеспечивать все летательные аппараты, своими возможностями определяя их конкурентоспособность. Решения на эту тему все вроде бы приняты. Но нужно этот проект начинать. И со стороны государства необходим совершенно другой уровень участия в проекте даже не двигателя, а самого комплекса, то есть ПАК ФА. Нужно, чтобы этот проект был одним из основных в стране.

Кроме того, важнейшим трендом, если мы говорим о военной авиации, должно стать резкое увеличение роли ВВС. Все последние войны — в Афганистане, в Югославии, в Ираке и в Ливане — показали, что авиация играет невиданную доселе роль в решении всех военных проблем. Поэтому все страны уделяют такое внимание развитию своих ВВС. Сегодня, наверное, 70-80% военных задач решается ВВС. И только потом мы видим на кадрах CNN бравых десантников, видим эти патрули, «хаммеры» и прочее. Но они

решают не более 5-10% военных задач. Все остальное — уничтожение сопротивления, оружия, энергетики, всей транспортной инфраструктуры — достигается авиацией.

— В девяностые годы фактически произошло расщепление бренда АЛ-31Ф, и теперь двигатели (для Су-27 и Су-30) под этой маркой производят два предприятия. Соответственно, появились две ветви модернизации этого агрегата. Возможно ли преодолеть этот раскол?

— Я не вижу никаких двух ветвей. Модернизацией двигателя АЛ-31Ф, который и создан был у нас, в КБ «Сатурн», занимаемся мы совместно с УМПО, нашим основным стратегическим партнером. Мы этот двигатель действительно модернизируем. Мы создали АЛ-31ФН, который устанавливается на китайский истребитель. И продолжаем глубокую модернизацию дальше. Попытки других заниматься этим процессом довольно жалкие. И опять-таки все это проходит ради обозначения бурной деятельности. Немножко увеличивают расход воздуха, и немножко возрастает на одном из режимов тяга двигателя. Это максимум, что они могут сделать. То есть используется то решение, которое студенты технических вузов обычно предлагают на семинаре третьего-четвертого курса. Дал чуть-чуть побольше воздуха — получилась тяга. Это не модернизация. В этом нет альтернативы нашему решению. Нет серьезных изменений по тяге. Тех, которые нужны сегодня самолету. Нет ресурса. Ничего нет. Там есть простое желание показать, что некий серийный завод в состоянии что-то предложить, какие-то радикальные решения. Но, к сожалению, чиновники, военные, гражданские обладают недостаточной компетенцией для выявления подобных псевдорешений или же им в принципе все равно, что происходит в стране.

— А почему бы не объединить усилия в создании нового продукта — двигателя пятого поколения?

— В чем?

— Да во всем.

— Если мы с вами собрались выиграть в шахматы чемпионат мира, но играть я не умею, то зачем я вам нужен? А я вам при этом предлагаю: давайте объединим усилия. Или, представляете, нужно ехать на первенство по хоккею, а вам говорят: возьмите себе в команду гандболиста или пару фигуристов. Нормально это или нет? Это красивые слова — «объединить усилия», но реально за ними ничего не стоит. А в целом — да, безусловно, против объединения усилий никто не возражает. Это аксиома.

— А «Сатурн» в состоянии реализовать проект по созданию двигателя пятого поколения для ПАК ФА своими силами?

— Безусловно, «Сатурн» способен, хотя это очень сложная задача.

— Что для этого нужно?

— Деньги нужны и политическая поддержка, больше ничего. Но сегодня у нас на самом веру бытует мнение, что предприятия должны сами участвовать в подобных разработках и финансировать отрасль. Это абсурд в чистом виде. Почему? Потому что сегодня российское предприятие — любое, неважно, «Сатурн» или другая компания, занимающаяся самолетами или двигателями, — должно решить четыре основных вопроса. Первый — создавать новую продукцию. Второй — модернизировать свое производство, производственную базу. Третий — модерни-

зировать всю свою инфраструктуру. И наконец, четвертый — готовить кадры на качественно ином уровне. Не может предприятие все четыре вопроса решить за свои деньги. Поэтому государство сегодня должно участвовать в решении этих вопросов принципиально на другом уровне! Безусловно, подвижки есть, но они все еще не адекватны тем вызовам, которые стоят перед страной. Есть улучшение с финансированием. Но изменения пока слишком малы, чтобы Россия могла иметь конкурентную промышленность, чтобы обеспечивать армию современными системами вооружения. В том числе силовыми установками. Вот и все.

— Но ведь проблема не только в новых силовых установках для авиатехники, России необходимо создавать и двигатели для энергетики, для других отраслей промышленности...

— Действительно, двигателестроение — это особый кластер. Потому что сложен сам предмет, которым мы заняты. Двигатель — одна из самых сложных систем механики, если не самая сложная. Это высокие температуры. Высокие скорости вращения. Это сложное материаловедение, сложные расчеты. Это очень серьезные технологические проблемы при производстве новых двигателей. Это важнейшая отрасль, которая интегрирует усилия многих подотраслей: металлургия, электроника, производство топливных систем, заготовок, компонентов. И назначение этой отрасли сверхважное. Это перевозка людей, грузов, что особенно актуально для такой огромной страны, как Россия. Это обеспечение безопасности нашего государства и проблема выработки электроэнергии. Очень много электроэнергии вырабатывается с помощью газовых турбин, которые исторически в нашей стране тесно связаны с авиадвигателями. Наша техническая культура отличается от западной, где авиадвигатели создавались отдельно, турбины — отдельно. А у нас большая часть турбин восходит к авиадвигателю. Когда в России нужно было создавать газовые турбины, это было поручено тем компаниям, которые занимались производством авиатехники.

Сегодня мир переживает этап очень высоких цен на углеводороды, в том числе на природный газ, поэтому очень важно, чтобы резко возрастал КПД механизмов, вырабатывающих электрическую энергию из того же газа. США поставили перед собой задачу в течение пятнадцати лет увеличить КПД турбин примерно в два раза. Это беспрецедентно сложная задача, решение которой позволит вдвое снизить энергоемкость. Сегодня энергоемкость в валовом продукте России в четыре раза больше, чем в среднем в развитых странах мира. Если не решать задачу увеличения КПД выработки электроэнергии, то мы еще больше отстанем от Запада. Поэтому у нас есть вызов — создать совершенные газовые турбины.

Более того, Россия сегодня заявила, что хочет стать энергетической империей. Но наивно говорить об энергетической империи, если страна не в состоянии обеспечить себя современными средствами транспортировки газа с очень высокими КПД, с очень длительным жизненным циклом, с возможностью поставлять газ независимо от кого-либо. Ведь было уже эмбарго на поставку газовых турбин в СССР по контракту «газ-трубы» в восьмидесятых годах. Вся страна на ушах стояла, чтобы решить этот вопрос. Сейчас другое время. Но тем не менее лучше, если

Россия будет иметь возможность у себя на территории производить современные газовые турбины.

Дальше. Сегодня идет реформирование энергетики. Один из основных принципов, ради чего все это затевается, — обеспечение резкого увеличения эффективности нашей энергосистемы. В том числе эффективности генерации. В том числе той генерации, которая является газовой. Это и переход к производству электроэнергии на более современных газовых турбинах. Это и переход к парогазовым циклам с более высоким КПД, о чем очень много говорит тот же Анатолий Чубайс, образывая страну. И здесь, безусловно, одна из тенденций заключается в том, что страна стоит на пороге энергомашиностроительного бума. Это и концентрация активов энергомашиностроения. Это и создание конкурентоспособных компаний. Это и приход мировых машиностроительных грандов в Россию.

Это очень интересные тенденции, которые мы сегодня переживаем. Но государство должно более активно участвовать в этих процессах, а не смотреть на это просто так, как на процессы в производстве конфет. Это совершенно другие вещи. Они имеют совершенно другое значение для государства. И не только для энергомашиностроителей, а для всех людей, которые в этом государстве живут.

Именно эти процессы в двигателестроении, в энергомашиностроении определяют подлинную конкурентоспособность страны. Возможности в этих двух отраслях являются, безусловно, теми слагаемыми, которые определяют место любой развитой страны или страны, которая претендует на то, чтобы таковой называться, в мировой таблице о рангах. Вот в чем суть. Это именно те отрасли, о которых сегодня все мечтают, когда спрашивают: а когда же мы избавимся от газовой или нефтяной экономики?

У нас, к счастью, еще есть эта возможность — изменить ход вещей, создать современную двигательную отрасль. Если на то будет воля государства. Наверное, можно говорить — государства в лице президента. С учетом нашего опыта я думаю, что, если не будет прямого вмешательства первого лица государства, ничего в нашей стране не решится. Ничего и никогда. Потому что образованы огромные толпы чиновников, которые сидят на разных уровнях управления и, к сожалению, не справляются со своими прямыми обязанностями. И не занимаются тем, чем им положено заниматься.

Если мы возьмем металлургию, нефтяную промышленность, еще какую-то отрасль. Там на результат работают факторы на порядок, на два порядка меньшей сложности. Здесь, в двигателестроении, все делают люди. Люди разрабатывают, ставят на производство. Люди производят. Поэтому у нас самое главное — уровень компетенции всех этих людей по всей цепочке. Нужно собрать в одном месте мобилизованных, обученных, интеллектуально развитых людей в одно и то же время. Это очень сложно. Людей, преданных своему делу и одновременно имеющих необходимые знания. Причем очень серьезные знания. Невозможно создать конкурентоспособный двигатель, если знать о нем меньше, чем знают в Германии, США, Франции, Англии. Ты должен знать как минимум столько же. А это непросто. Потому что там знают очень много. Поэтому технолога цеха надо готовить 7 лет, конструктора — 5-10 лет.

Много можно говорить о том, что у нас развалились целые школы. Можно говорить о серьезном кризисе вузовского технического образования, потому что многие специальности десятилетиями не были востребованы, потому что и сегодня престиж промышленности и авиации как таковой стремится к нулю.

Мы говорим, что США — это авиационная держава, но там существует целая авиационная национальная культура, которая нам, к сожалению, еще неизвестна. У нас она была когда-то, в эпоху ДОСААФ и аэроклубов, повального увлечения авиацией, поддерживаемого государством, тогда это было престижно. Но все закончилось. А там эта культура стала развиваться, перескочила на несколько ступеней вперед. И нам необходимо ее возрождать.

— Способна ли Россия, с учетом всех проблем, сегодня сделать шестнадцатитонный двигатель, в том числе для военно-транспортных самолетов типа МТА, которые «Иркут» собирается строить в партнерстве с Индией? Может быть, для этого необходима кооперация с Украиной? Насколько она оправданна и будет ли она эффективна?

— Сразу скажу, что для этого абсолютно не нужна кооперация с Украиной. Абсолютно не нужна. Она не может быть ни оправданной, ни эффективной. Нам в двигателестроении нечему учиться у Украины. Украина — это бывшая часть СССР. Там остался один завод и одно КБ. При всем уважении к их руководству — я хорошо знаю Вячеслава Александровича Богуслаева (президент АО «Мотор-Сич». — «Эксперт»), он очень эффективный менеджер своего поколения, — учиться нам у Украины нечему. Она не может нам дать никаких новых знаний, никаких технологий, никаких организационных решений. Нам их рынок не нужен, он микроскопичен. А Украине наш рынок нужен. Поэтому она сюда любой ценой стремится попасть: лезут в дверь и в окно. Предлагают много проектов. Но ни один из этих проектов не соответствует лекалам мирового рынка производства авиационных двигателей. Поэтому нам нужно сегодня сотрудничать с теми странами, которые могут дать нам или знания, или технологии, или ресурсы, или выход на мировые рынки. Украина не относится к таким странам ни по одному параметру. А все красивые слова о славянском братстве еще не повод, чтобы вместе делать двигатели.

Теперь о двигателе на 16 тонн. На самом деле нужен двигатель на 12-14 тонн. Способна ли Россия сделать такой двигатель? Конечно, способна. Только что дальше делать с этим двигателем? Куда его повесить? Окупятся ли вложения в этот новый двигатель? Чтобы сделать новый шестнадцатитонный двигатель, нужно вложить порядка 2-3 миллиардов долларов. Сколько нужно продать двигателей, чтобы вернуть 2-3 миллиарда долларов? Очень много. А в состоянии ли Россия столько самолетов произвести (речь идет о двухдвигательном самолете), чтобы все эти вложения окупить? Я думаю, что вряд ли. Чтобы эти вложения окупились, нужно продать тысячи самолетов. Такие проекты в области самолетостроения сегодня уже вряд ли можно найти.

— Рассматриваете ли вы возможность участия вашей компании после реализации программы SaM-146 в других международных проектах и программах создания новых авиадвигателей?

— Нет, не рассматриваем. Потому что дай бог сделать то, что уже начали. Довести все до логического конца, до результата. На сегодня наши приоритетные программы в авиации не имеют прецедентов. И если мы реализуем только их, то уже будем хорошими парнями. Сегодня наша главная задача — создать двигатель для нового самолета «Сухого» SuperJet 100. Это сверхзадача: техническая, экономическая, организационная. Это один из нарождающихся международных мегапроектов, в нем участвуют Франция, Италия, Россия и другие страны, которые постепенно подключаются. Проект очень серьезный. И самолет, и двигатель, здесь, в России, создается, будет производиться и сертифицироваться по международным стандартам. Русские люди получают работу. Русские инженеры получают уникальный опыт. Молодые люди, участвующие в проекте, потом смогут участвовать в любых программах любого уровня, получив необходимый опыт. Ведь в процессе совместной работы мы узнаем, как на самом деле функционирует, по каким законам существует высокотехнологичная западная промышленность. Мы имеем западных партнеров по созданию этого двигателя и во Франции, и в США, и в других странах. Это очень сложная логистика, сложная кооперация. Это сотни людей, которые участвуют в реализации проекта. Говорить о чем-то еще сейчас нет смысла. Пока в России никто наш опыт повторить не может. Говорят все, а создать и реализовать такую программу пока никто другой не берется.

— А как обстоят дела с двигателем АЛ-55 для нового индийского учебно-тренировочного самолета?

— Это наш новый двигатель, нового поколения определенного класса для индийских заказчиков. Это первый случай, когда российское предприятие создает принципиально новый двигатель на деньги иностранного заказчика для иностранного самолета. В России такого еще не было. Двигатель очень современный. Он должен стать массовым. В конструкции двигателя предусмотрены все технологические и конструкторские решения, которые существуют сегодня в авиационной промышленности мира для двигателя этого класса тяги. Делаем мы его вместе с УМПО. Делаем нормально. Двигатель получился. Сегодня идут доводочные испытания, подготовка технологической базы. В ближайшее время он будет установлен на летающей лаборатории. Здесь крайне важен сам прецедент. Совершенно понятно, что мы будем конкурентоспособными в мировой двигателестроительной отрасли, поскольку в состоянии делать двигатели для зарубежных самолетов. И этот беспрецедентный факт подчеркивает, что подобные проекты надо развивать. И не только «Сатурну», но и другим предприятиям надо подключаться. Не к этой программе. А создавать подобные, если есть такая возможность.

— Насколько актуальна для вас наземная тематика, прежде всего разработка и производство газовых турбин?

— Мы стоим на пороге энергетического кризиса. Газ дорожает, энергия тоже. Я думаю, что «Газпром» и РАО «ЕЭС России» воспитывают страну и с этой точки зрения формируют рынок. Идет очень серьезная геологоразведка. Люди хотят минимизировать свои издержки. Происходят изменения в законодательстве. Появилась возможность купить газ на рынке. Есть возможность продать электроэнергию тоже на

рынке. Генерация превращается в нормальный бизнес. Поэтому растет спрос на газовые турбины.

Мы принимаем все вызовы этого бизнеса, хотя занимаемся им недавно, лет 6-7. За это время мы создали несколько современных газовых турбин. Начали поставки. Десятки первых установленных агрегатов работают. Это и турбины в области производства электрической энергии от 2,5 до 10 мегаватт. Это и турбины для перекачки газа: от 4 до 10 мегаватт. Это быстро растущий рынок со своими законами, со своими тенденциями. Он развивается очень серьезно и быстро. И чтобы наша компания могла адекватно реагировать на все изменения рынка, активно действовать, мы вывели наземную тематику в отдельную компанию — «Сатурн — газовые турбины». Теперь наша задача — получить значительную долю рынка в энергомашиностроении. Для этого компания должна производить как турбины, так и установки в целом. Монтировать, участвовать в строительстве «под ключ». Прецеденты такие сегодня уже есть. Несколько электростанций уже сдано «под ключ».

— В этой сфере возможно сотрудничество с зарубежными партнерами?

— Это одна из наших стратегических целей. Вы знаете, вместе с GE мы приняли решение о создании СП. Сегодня заканчиваются переговоры о конкретных деталях этого проекта.

— Когда эти переговоры будут завершены?

— В конце этого — начале следующего года. Это большой проект. Все идет нормально. Мы понимаем, что предстоит очень ответственная работа. И постараемся сделать все, чтобы доказать GE, что они не ошиблись, выбрав нас своим партнером в России.

— Где будет размещаться производство совместного продукта?

— В России будет построен новый завод. Я не готов говорить, где именно, но не в Рыбинске.

— Вы довольно успешно реализуете свои программы. А как обстоит дело с мощностями? Вы намерены их расширять?

— Надо купить пару заводов, и хватит.

— Каких? Назвать можете?

— Пока нет.

— А каких мощностей вам не хватает?

— Дело все-таки не столько в расширении мощностей, сколько в получении новых производственных возможностей. Мы сегодня отказались от многих проектов, которыми занимаются передовые страны. Это, например, двигатели, работающие на других видах топлива. Это двигатели детонационные, пульсирующие двигатели. Если мир перейдет к пульсирующим двигателям, то это будет такая же революция, которая имела место при переходе от поршневых моторов к реактивным. И сегодня в мире идет монополизация этих процессов. Страны подбирают будущее под себя. А Россия, к сожалению, к этому не стремится. Мы у себя на «Сатурне» создали прототип пульсирующего двигателя. Построили специальный стенд, показали, что это возможно. Этот двигатель в самом деле существует, работает. Привозили всех, показывали. Собрали ученых, военных с большими звездами на погонах. Все кивают, да, говорят, ребята, прекрасно. Похлопывают по плечу. Продолжайте в том же духе. Но нужно переходить к следующему этапу. Сегодня американцы испытывают пульсирующий двигатель уже в размере F-16. Сначала он будет военного применения. Потом может перейти в гражданский.

данский сектор. Мы, к сожалению, из этого процесса исключены. Потому что, я думаю, принять решение на самом деле некому. Те, кто может принять решение, не знают предмета. А тот, кто знает, не может принять решения. Вот и все. И так, постепенно, Россия отдает все конкурентные сектора. Она сама исключает себя из мирового процесса и закрывает перед собой двери в будущее.

— Тогда, наверное, нужно возродить Министерство авиационной промышленности (МАП). Не будет же президент все время принимать решения.

— Может, еще и НКВД? Не должно быть никакого МАПа. Конечно, президент не специалист по двигателям. Ему и не надо всегда принимать решения. Но мы стали сегодня капиталистической страной. Есть законы, по которым живет капиталистический мир. Например, чтобы быть конкурентоспособными в высокотехнологичных отраслях, компании должны быть мощными и большими. Иначе там делать нечего. Но для того, чтобы они стали мощными и большими — они сами по себе таковыми не станут, — в их выращивании должно участвовать государство. Неважно, какие это компании: частные, смешанные или государственные. Это вторично.

Но государство сегодня в этом де-факто не участвует. А если не участвует, то и получит соответствующий результат от своего неучастия: не будет этих компаний. Или они будут, но уже будет поздно. Потому что более высокой степени конкуренции, чем в хайтеке, нет. И если мы приедем играть в НХЛ с дворовой командой, то итог понятен. Думаю, что такие мысли не возникнут — поехать с дворовой командой играть в НХЛ. А здесь, в двигателестроении, почему-то мы имеем огромное количество дворовых команд. И каждая из них заявляет, что она готова выиграть чемпионат в НХЛ. И к ним прислушиваются! А отрасль продолжает жить не по рыночным законам.

*Сергей Черкасов
Алексей Хазбиев*

*источник: журнал «Эксперт»
04.12.06*

ДЕНЬГИ И ИДЕИ В АВИАЦИИ ЕСТЬ, А ВОТ ЛЮДЕЙ НЕ ХВАТАЕТ

Вице-премьер, министр обороны Сергей Иванов единогласно избран председателем совета директоров Объединенной авиастроительной корпорации. Эта корпорация собрала крупнейшие российские авиапредприятия – “МиГ”, “Иркут”, “Ильюшин”, “Сухой”, “Туполев” и другие. Формирование холдинга должно завершиться к 1 апреля 2007 года. Главную задачу корпорации сформулировал сам Сергей Иванов, по словам которого, необходимо вернуть наше авиастроение в премьер-лигу. Иванов уже занимает пост председателя Военно-промышленной комиссии при правительстве и определен президентом ответственным за безопасность перелетов в стране. И вот теперь новое назначение, которое является красноречивым знаком грядущих грандиозных изменений в нашем авиастроении и в авиации вообще. Каких стоит ждать перемен?

Ответ на этот вопрос мы ищем с заместителем председателя Комитета Думы по промышленности, строительству и наукоемким технологиям Вячеславом Шпортом и директором Центра анализа стратегий и технологий Русланом Пуховым.

— Я бы хотел начать вот с чего. Теперь управление всей российской авиацией будет сосредоточено в одних руках, причем в руках одного из самых влиятельных политиков России. Это означает, что ситуация

настолько серьезна, что чиновник меньшего уровня с ней уже не справится? Руслан Николаевич?

ПУХОВ: Вы знаете, мне кажется, что президент и правительство приняли правильное решение. Дело в том, что при всем плачевном состоянии, в котором находится наша автомобильная промышленность, в частности производители легковых автомобилей, Россия никогда не была великой автомобильной державой, а великой авиационной державой она была. Поэтому при всем богатстве выбора есть некоторые сектора, в которых мы обязаны сохранить конкурентоспособность несмотря ни на что. И авиация, безусловно, один из секторов. И фактически назначение Иванова председателем совета директоров означает, что у нас появляется в стране, может быть, без названия, без этикетки национальная программа, но реально национальная программа под названием “Авиация”. И это очень отраднo, потому что до этого, в общем-то, в течение 15 лет делались какие-то неменяемые программы реструктуризации, и все они не доводились до конца, тут же ревизировались, и, в общем-то, в значительной степени время было упущено. Сейчас нужно нагонять.

— Вячеслав Иванович?

ШПОРТ: Мы на протяжении многих лет в Государственной Думе пытались найти варианты, как поднять статус авиационной промышленности с тех пор, как ее с Министерства авиационной промышленности, будем говорить, опустили до агентства, а затем до уровня управления авиационной промышленности. Мы постоянно предлагали и сегодня рассматриваем это как результат совместной работы и органов законодательной власти, и исполнительной власти, и, конечно, авиационного сообщества. Я считаю, это

конечный результат нашей совместной работы, что сегодня вице-премьер возглавил, статус очень высокий, мы этого добивались. И консолидация сегодня авиационных предприятий будет происходить под эгидой вице-преьера, который является министром обороны, для авиации это тоже очень важно, потому что любое авиационное предприятие имеет как гражданскую авиацию, так и военную.

- Да. Но это не значит, что будет развиваться только военная авиация в России?

ШПОРТ: Нет, конечно. Это значит, что она будет развиваться совместно - и военная, и гражданская.

- Есть еще несколько ключевых, скорее знаковых назначений. В концернах также будут работать главы Сбербанка и Внешторгбанка Андрей Казьмин и Андрей Костин, а также помощник президента Игорь Шувалов. В чем суть этих назначений?

ПУХОВ: Вы знаете, на мой взгляд, ни для кого из специалистов не секрет, что в российском авиапроме существуют... наверное, кланами назвать это неправильно, но, скажем так, группировки. И совершенно очевидно, что Алексей Иннокентьевич Федоров и Михаил Асланович Погосян - это руководители двух группировок. У каждой было свое видение реструктуризации. Ни одно из их видений не превалировало, государство смогло навязать (в хорошем смысле) авиастроителям свою волю, как реструктурировать. И совершенно правильно, что в ОАК помимо представителей авиационной промышленности, в частности, двух таких сильных групп - группы Федорова и группы Погосяна...

- Надо напомнить, какие должности они займут в ОАКе.

ПУХОВ: Один будет являться президентом, а второй первым заместителем.

- Погосян - первый заместитель.

ПУХОВ: ОАК насыщен еще и специалистами со стороны, которые будут балансировать как бы людей с таким достаточно противоречивым прошлым. И, в частности, назначение Иванова также означает, что ни одной из группировок не будет дан карт-бланш, а государство будет четко проводить политику в интересах всей отечественной авиационной промышленности, и гражданской в первую очередь, находящейся в столь плачевном состоянии.

- Дело в том, что сначала планировалось, что должности в совете директоров займут заместители министров тех ведомств, которые имеют отношение к авиационной промышленности. Но потом все должности заняли первые лица. Это, безусловно, повышает статус совета директоров и самой Объединенной авиастроительной корпорации. Но тем не менее эксперты высказывают опасения, что статусность пойдет в ущерб работоспособности, потому что первые лица, министры, руководители ведомств, они люди крайне занятые. Существует такая опасность?

ШПОРТ: Я думаю, что нет, не существует. Важно сегодня, что должности заняли профессионалы своего дела, которые знают, что сегодня требуется от них, знают, куда вести сегодня отрасль авиационную, долгое время в этой сфере работали. Поэтому опасность всегда какая-нибудь существует, но в данном случае, я считаю, очень расстановка такая правильная. Хотя некоторые назначения явились неожиданными, скажем, и для меня тоже. Но в принципе, я считаю, что очень мудро расстановку сделать таким образом, как сегодня предложено.

ПУХОВ: Я хотел бы добавить к тезису Вячеслава Ивановича, что, как известно, когда делается какое-то дело, важны три элемента - деньги, идеи, люди. С идеями все в порядке, с деньгами тоже - цены на нефть стоят высоко, есть Стабилизационный фонд. А вот людей катастрофически не хватает, особенно в авиации, за 15 лет их в значительной степени вымыло. Не всегда их вымыло на свалку истории. Вот, скажем, тот же Вячеслав Иванович из Комсомольска-на-Амуре, с авиационного производственного объединения, где он занимал одну из руководящих должностей, он пришел в Государственную Думу. Но это редкий случай, когда профессионал из технической области перешел в законодательную. В основном эти люди или ушли на пенсию, или, скажем так, просто сменили деятельность. Поэтому, на мой взгляд, лучше облеченный властью в политологическом смысле слова «комиссар» типа Иванова, у которого власть есть гигантская, чем был бы назначен кто-то, кто вообще не имеет никакого отношения к авиации.

- Уже понятно, что новая структура ОАК в российской авиации будет отвечать практически за все, будет заниматься практически всем. Но существуют, безусловно, первоочередные задачи.

ПУХОВ: На мой взгляд, самая тяжелая ситуация у нас сложилась в области гражданской авиации.

- Об этом Иванов как раз и сказал.

ПУХОВ: Корпорация будет состоять из, как их называют, бизнес-юнитов, ну то есть отделений, связанных с производством той или иной техники. Это боевая авиация, это военно-транспортная авиация и гражданская авиация. Ну и, собственно говоря, ситуация выглядит примерно так. В области боевой авиации, если говорить о производстве самолетов семейства МиГ-29 и Су-30, самолетов перспективных, у нас дела обстоят достаточно хорошо, практически на мировом уровне. Если говорить о военно-транспортной авиации, то там дела уже гораздо хуже, но мы все еще держимся на плаву. А если говорить о гражданской авиации, то надо признать честно, что у нас практически нет конкурентоспособного предложения на мировом рынке. У нас есть прекрасный проект регионального самолета, который сейчас делает корпорация "Сухой", ее отделение "Гражданские самолеты Сухого" - "Сухой суперджет-100". Но пока этот самолет еще не вышел на рынок, он выйдет только в 2008 году. А самолеты семейства Ту-204 и Ил-96 - это самолеты все-таки не востребованные всем мировым рынком, а востребованные лишь отдельными его сегментами, куда по тем или иным причинам не пришли "Боинг", "Эрбас", "Бомбардье" и "Эмбрайер". Ну, в таких странах, как Иран, Зимбабве, Куба, вы уже понимаете, о чем идет речь.

- Вячеслав Иванович, а что можно изменить, с чего надо начать?

ШПОРТ: Изменять ничего не надо. Сегодня принята стратегия развития авиационной промышленности, мы уточнили Федеральную целевую программу развития гражданской авиации до 2015 года и в этой программе изложили первоочередные задачи, первого этапа, второго этапа. Там все расписано, что надо сделать. Я считаю, очень хорошая программа, и мы сегодня занимаемся в Государственной Думе тем, что наполняем ее финансовыми средствами. Только в 2006 году мы уже скорректировали два раза эту программу. И если было 7 миллиардов заложено в бюджете 2006 года, то мы добавили уже по итогам

полугодия еще 7 миллиардов, и по итогам 9 месяцев еще 995 миллионов. То есть мы считаем, что те предположения, которые утверждены в программе развития авиации, они сегодня могут вывести гражданскую авиацию из кризиса, в котором она уже на протяжении 15 лет находится. И я согласен, что у нас как раз самая большая проблема именно в гражданской авиации. А в мире самая большая проблема, что у нас нет прорывного продукта, который бы был востребован на мировом рынке. Потому что внутренний рынок, он ограниченный, и в условиях глобализации и в условиях вхождения в ВТО нам очень сложно будет занять прежние позиции, как было сказано, не имея такого продукта.

- Но быстро такой продукт не создать. Имеется в виду новый, отвечающий самым современным требованиям российский самолет.

ШПОРТ: Совершенно верно. Но мы сделали заявку, впервые, может быть, в истории строительства авиации с таким коротким сроком: RRJ окончательно утвердили в 2005 году, в 2007 году уже поднимется первый самолет, а в 2008 году он пойдет уже в поставки. Сегодня используются суперсовременные технологии по производству самолетов, которые, к нашей радости, у нас сохранились еще в Российской Федерации, и это вселяет надежду на то, что мы сможем быстро войти в рынок с новым востребованным продуктом. Если мы опоздаем, то мы больше никогда его не догоним.

- Существует же целая программа шагов по реформе гражданской авиации и гражданского авиастроения. Среди уже провозглашавшихся планов укрупнение предприятий-авиаперевозчиков. Каким образом это должно происходить?

ПУХОВ: На самом деле помимо вкладывания в производство и в конструкторские мощности для разработки самолетов государство должно самым решительным образом решить еще две проблемы. Первая - это действительно навести порядок в авиаперевозках. В первую очередь речь идет о том, что нужно вкладываться в сеть аэропортов, их модернизировать, и нужно модернизировать систему управления воздушным движением.

- Ну и подготовка кадров, наверное.

ПУХОВ: Это все в комплексе. То есть, как известно, самолеты нужны перевозчикам. И если самолеты будут, как совершенно справедливо заметил Вячеслав Иванович, неконкурентоспособными, даже дотирование со стороны государства их не спасет. Просто будут брать подержанные иномарки, как это происходит сейчас. А уж в контексте вступления в ВТО, когда нужно будет снять все заградительные пошлины, нашу гражданскую авиацию просто сметет. Поэтому время играет против нас. Нужно усиленно концентрировать свои усилия на этом.

Эрнест Мацквичюс

*источник: радио "Маяк"
13.12.06*

ИСТОРИЯ АВИАЦИИ И КАМУФЛЯЖ

Цветные изображения самолетов и вертолетов: все модели, все страны мира, военные и гражданские.

Статьи по авиакамуфляжу, опознавательные знаки, интересные ссылки. Регулярное обновление - 500 уникальных изображений каждый месяц.

Незаменимый помощник для авиамоделлистов и любителей авиации. Форум. Русская и английская версии.



WWW.WP.SCN.RU

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА - 2007 НА БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ!



Подписка оформляется на желаемое количество месяцев.

Цена подписки определяется из расчета 750 руб.
(включая НДС) за 1 экземпляр в месяц.

Для того, чтобы подписаться на Бюллетень, отправьте
ЗАЯВКУ по факсу (495) 685-19-30 или 685-26-30

ЗАЯВКА

НАИМЕНОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ	
ЮРИДИЧЕСКИЙ АДРЕС (ВКЛЮЧАЯ ИНДЕКС)	
АДРЕС ДЛЯ ДОСТАВКИ (ВКЛЮЧАЯ ИНДЕКС)	
ИНН/КПП	
РАСЧЕТНЫЙ СЧЕТ	
БАНК	
КОРРЕСПОНДЕНТСКИЙ СЧЕТ БАНКА	
БИК	
ФАМИЛИЯ, ИМЯ, ОТЧЕСТВО КОНТАКТНОГО ЛИЦА	
ТЕЛЕФОН/ФАКС	
E-MAIL ДЛЯ КОНТАКТОВ	

КОЛИЧЕСТВО ЭКЗЕМПЛЯРОВ

Месяц	Янв.	Февр.	Март	Апр.	Май	Июнь	Июль	Авг.	Сент.	Окт.	Нояб.	Дек.
Кол-во экземпляров												

Подпись ответственного лица: _____ / _____ / Дата: _____

ФАКС (495) 685-19-30, КЛУБ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

*новости переведены с зарубежных web-сайтов
специально для Клуба авиастроителей*

ГИДРОФОРМИНГ: ИЗГОТОВЛЕНИЕ ДЕТАЛЕЙ ПРИ ПОМОЩИ ВЫСОКОГО ВНУТРЕННЕГО ДАВЛЕНИЯ

Авиационная и космическая промышленность нуждается в деталях, изготовленных с высочайшей точностью, и при этом по возможности легких. Изготавливать подобные детали позволяет технология гидроформинга.

Требования к металлическим деталям конструкций самолетов, космических аппаратов и спутниковых систем чрезвычайно высоки. Все чаще производители выбирают технологию гидроформинга.

Эта технология формообразования позволяет изготавливать металлические детали сложной геометрии, очень прочные и одновременно экономичные. Кроме того, гидроформинг подходит для использования в авиационной и космической промышленности, так как детали, изготовленные с помощью этой технологии, не имеют швов.

Ни в одной другой области нет таких высоких требований к производству металлических деталей, как в авиационной и космической промышленности: материалы и сварные швы самолетов, космических челноков и спутников подвергаются сверхвысоким нагрузкам, таким, как огромные температурные колебания, солнечное излучение, соленая вода, столкновение с частицами пыли, дождь и град.

В то же время отрасли стоят перед необходимостью производить легкие и компактные летательные аппараты с целью снижения потребления топлива. При этом высокие стандарты безопасности обеих отраслей не допускают никаких компромиссных решений.

Технология гидроформинга идеально соответствует всем этим требованиям. Преимущества этой технологии достаточно разнообразны.

Придание формы таким деталям, как различные трубы и металлические листы, происходит со значительно большей точностью, чем при других формах обработки. Геометрия фигур соблюдается гораздо тщательнее, чем это позволяет, например, классическая технология глубокой вытяжки и последующей сварки.

Гидроформинг также позволяет экономить средства и время. Геометрические формы, для которых необходимы многоступенчатые процессы глубокой вытяжки, при помощи гидроформинга создаются в процессе всего одной технологической процедуры. В результате холодного изготовления материала во время процесса переформирования можно создавать детали с более тонкими стенками и, следовательно, с меньшим весом.

МИНИМУМ СВАРНЫХ ШВОВ

Еще одним решающим преимуществом гидроформинга является уменьшение количества сварных швов. Рабочие детали не производятся путем составления многих отдельно сформированных частей. Вместо этого, например, сопло подвергается высокому давлению изнутри и формируется как одно целое. Минимум сварных швов, которые всегда являются слабым местом в конструкции самолета, обеспечивается этой технологии прочное место в будущем авиационной и космической промышленности.

Кроме того, компания HDE методом гидроформинга производит детали для первой ступени европейской ракеты-носителя Ariane 5 ECA. Т-образная деталь под названием "труба выхлопа системы TEG" (TEG - турбинный выпускной клапан) является частью круговой системы охлаждения первой ступени.

Она функционирует как впускной канал для отработанного газа и водорода в процессе охлаждения во время старта. Требования к конструкции - высокая степень точности исполнения, малый вес и снижение расходов с учетом изготовления единичных экземпляров.

ТОЧНАЯ ГЕОМЕТРИЯ

Производство отдельных деталей сопла с шириной 55 и высотой 38 сантиметров нидерландская компания Senior Bosman Aerospace, один из ведущих мировых производителей деталей для авиационной и космической промышленности, заказала в компании HDE Solutions. Т-образная деталь состоит из четырех стальных листов специальной формы, которые компания Senior Bosman собирает как трехмерную головоломку.

Если геометрия этих деталей не совпадает в точности друг с другом, каждую деталь придется индивидуально подгонять к другой. Для того чтобы обеспечить точность размеров, в этом случае также была выбрана технология гидроформинга. Процесс формирования деталей сложной формы при помощи других технологий был бы весьма трудозатратен и состоял бы из нескольких этапов.

СУЩЕСТВЕННОЕ СОКРАЩЕНИЕ РАСХОДОВ

На первом этапе работы HDE при помощи лазера разрезает четыре плоских стальных листа. Позже они послужат основой для внутренней, внешней, верхней и нижней сторон детали. В процессе одноэтапного, максимум двухэтапного процесса гидроформинга

каждому листу придается нужная форма. В этом случае листы при помощи напора воды вжимаются в матрицу специального плоского инструмента. Вода играет роль одного из компонентов инструмента.

По сравнению с традиционным многоступенчатым процессом глубокой вытяжки эта технология позволяет сокращать расходы - ведь при производстве примерно 20 деталей в год игнорировать стоимость самого инструмента не представляется возможным.

Сформированные таким образом стороны Т-образной детали компания HDE поставляет компании Senior Bosman в Роттердам, где они обрабатываются лазером, а затем просто привариваются друг к другу. При этом, как уже упоминалась, решающее значение имеет точность формы деталей: если она хотя бы не-

ного не соблюдена, края не совпадут друг с другом, что потребует дополнительных временных и денежных затрат. На финальной стадии сваренная Т-образная деталь калибруется специальным прибором компании HDE.

Один из авторов статьи, Штефан Роснер (Rosner), является членом правления компании HDE и отвечает за сбыт и маркетинг. Доктор Штефан Гайслер (Geissler) также является членом правления и руководит отделом развития и менеджмента качества компании HDE Solutions GmbH (info@de-solutions.com).

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.maschinenmarkt.vogel.de
27.11.06*

НОВОЕ В ОБРАБОТКЕ ЛОПАСТЕЙ ТУРБИН И КОМПРЕССОРОВ

5-осная система обработки деталей типа LX позволила существенно увеличить экономический эффект в производстве лопастей турбин и компрессоров, сообщает производитель – компания Штарраг-Хекерт (Starrag-Heckert).

Это стало возможным благодаря технологии HSC, а также особо жесткому моноблочному устройству машины, которое обеспечивает очень высокий уровень геометрической точности при обработке деталей. Высокая точность и качество обработки поверхности делает излишней дополнительную обработку лопастей.

По-новому сконструированное расположение осей, направленных в сторону обрабатываемой детали, позволяет применять стопроцентно симметричную подачу движущей силы независимо от размеров детали. Таким образом, переменные нагрузки сводятся к минимуму, что в свою очередь позитивно сказывается на динамике машины и точности обработки. В качестве еще одного достоинства продукта производитель называет высокую вариабельность в способах применения и оптимизацию процесса падения и отвода стружки.

Центром машины является приводной элемент. Инструментальная система LX оборудована специально разработанным ходовым винтом, который, несмотря на значительно меньший объем по сравнению с предыдущими моделями, обеспечивает в два раза больший момент вращения. Другими особенностями ходового винта являются гибридное расположение, векторно контролируемые асинхронные моторы, специальные точки резки, оснащенные инструментами HSC, короткое время остановки и пуска и эффективная система охлаждения.

Рабочая область по осям X, Y и Z составляет 1100, 400 и 400 мм соответственно, 360° по оси A (круговая ось цокольной области), 360° по оси AA (круговая ось головной станции) 360°, а также ±50° по оси B (ось поворота). Скорость подачи и скоростного хода по линейным осям составляет 55 м/мин. Мощность мотора при стопроцентной длительности включения составляет 28 кВт. Ходовой винт вращает-

ся со скоростью до 18 000 оборотов в минуту и с максимальным крутящим моментом 181 Нм. Магазин инструментария включает 24 инструмента (в специальной версии - 60 инструментов). Система обработки LX оснащена устройством Siemens CNC 840D.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.starragheckert.com
13.12.06*

МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА

ASME TURBO EXPO-2007

МОНРЕАЛЬ, КАНАДА
14.05.2007—17.05.2007

Организатор выставки:
Международный газотурбинный институт (IGTI).

На выставке будут демонстрироваться наземные установки промышленного использования, двигатели для гражданской и военной авиации, двигательные и энергетические установки морского назначения, газотурбинные установки для нефтегазовой отрасли – платформы и трубопроводы, газотурбинные установки для выработки электроэнергии, технологии и оборудование для производства газовых турбин, производство вспомогательного оборудования, обслуживание.

Подробная информация:
WWW.ASMECONFERENCES.ORG/TE07/
WWW.EXPOMENU.RU

15 ДЕКАБРЯ 2006 Г. СОСТОЯЛОСЬ ОТЧЕТНО-ПЕРЕВЫБОРНОЕ СОБРАНИЕ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

15 декабря 2006 года в ресторане Колизей состоялось отчетно-перевыборное собрание Клуба авиастроителей. На собрании присутствовали члены клуба и приглашенные гости.

В связи с тем, что 15 декабря 2006 года Клубу авиастроителей исполнилось три года, формат собрания был не похож на предыдущие. Собрание прошло в форме клубного ужина с концертными номерами. Члены клуба - юбиляры 2006 года - принимали от своих коллег цветы, подарки и поздравления. Аплодисментами был встречен специально заказанный праздничный торт с фейерверком. Поздравить юбиляров приехала Заслуженная артистка России Светлана Тома, которую долго не хотели отпускать со сцены. Приятное удивление вызвало неожиданное появление цыган - артистов театра «Ромэн», которые повеселили присутствующих традиционными цыганскими песнями и танцами. Большая часть времени была посвящена клубному общению, обмену мнениями и опытом, просто отдыху.

Тем не менее, в ходе заседания был рассмотрен ряд важных вопросов жизни клуба, по которым были приняты решения. Члены клуба ознакомились с отчетом

Президента клуба о работе за предыдущие три года и утвердили его.

На следующий срок Президентом клуба вновь избран Действительный член клуба Юрий Елисеев. Избраны новые составы Совета клуба и Наблюдательного совета клуба. В соответствии с Уставом Совет клуба возглавляет Президент. Председателем Наблюдательного совета избран Действительный член клуба Александр Матвеевко.

За значительный вклад в развитие клуба ряду членов клуба присвоены статусы «Действительный член клуба». В клуб приняты новые члены. Кроме того, утверждена новая редакция Положения о членстве в клубе, обсуждены вопросы технологии сбора членских взносов.

Полный протокол собрания будет опубликован в ближайшее время на сайте клуба по адресу www.as-club.ru и в январском номере Бюллетеня Клуба авиастроителей

*источник: Клуб авиастроителей
18.12.06*

ЕЖЕГОДНАЯ ОЛИМПИАДА ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ ПОЛУЧИЛА ПОДДЕРЖКУ

Ежегодная Олимпиада по истории авиации и воздухоплавания получила поддержку:

- Департамента науки и промышленной политики города Москвы. В состав Оргкомитета Олимпиады предложено включить Начальника отдела оперативно-производственной деятельности Департамента Николая Петровича Кезина.

- Губернатора Тюменской области В.В.Якушева. Ответственным исполнителем назначен Утусиков Андрей Викторович, ведущий специалист Департамента по спорту и молодежной политике Тюменской области.

- Правительства Калининградской области в лице Губернатора Г.В. Бооса и Министра образования Н.С.

Шерри. В состав Оргкомитета Олимпиады направлена Заместитель министра образования Греченко Галина Ивановна.

- Министерства образования, науки и молодежной политики Республики Алтай. Ответственным за организацию участия в Олимпиаде определена заведующая методическим отделом ГОУ ДПО детей "Республиканский центр детского творчества" Тамара Владимировна Пак.

- Губернатора Ярославской области А. И. Лисицына. Координатором назначена Задворнова Маргарита Викторовна, начальник отдела внешкольного дополнительного образования, Департамента образования Администрации Ярославской области.

- МАТИ им. Циолковского. Официальным представителем в Оргкомитете Олимпиады назначен П.С.Герцев.

*источник: Клуб авиастроителей
28.12.06*



СТАНОВИТЕСЬ СПОНСОРОМ ОЛИМПИАДЫ!
Обращайтесь в Клуб авиастроителей:
тел./факс (495) 685-19-30; 685-26-30

РОЖДЕСТВЕНСКОЕ БЬЕННАЛЕ ИНТЕРАКТИВНЫХ МУЛЬТИМЕДИЙНЫХ ИНСТАЛЯЦИЙ

22 декабря в большом выставочном зале РГГУ состоялся V конкурс лучших студенческих мультимедийных интерактивных инсталляций «Рождественское Бьеннале – 2006». Оно было организовано Российским государственным гуманитарным университетом при поддержке компаний Polymedia, Panasonic, SMART technologies inc., Mitsubishi Electric, Intel. В качестве экспертов конкурса выступили представители компаний KSAN, Mercator Group, Controlling Chaos Technologies. Бьеннале представляло собой открытый конкурс на определение лучшей мультимедийной работы, в котором смогли принять участие студенты не только гуманитарных, но и технических вузов. Целью конкурса являлось оценка умения учащихся эффективно применять мультимедийные интерактивные средства для представления творческих работ, а также навыков публичной презентации.

Конкурс состоял из двух туров – предварительного и финального. Участвовали студенты РГГУ, МАИ, МАТИ, МГПИ, МГТУ им. Н.Э. Баумана и др. столичных вузов. На предварительном этапе из более чем 100 представленных работ был произведен отбор 10 наиболее интересных проектов с точки зрения жюри и экспертов. На финальном этапе, который состоялся в ходе сегодняшнего мероприятия, состоялась презентация этих проектов перед широкой публикой.

В состав жюри конкурса вошли: зав.кафедрой социологии и культурологии МГТУ им. Н.Э.Баумана, член Клуба авиастроителей, Н.Г.Багдасарян, директор Музейного центра РГГУ – декан факультета истории искусства РГГУ И.В. Баканова, руководитель программы «Intel – образование для будущего» Я.С.Быховский, менеджер по России и странам СНГ компании Panasonic Г.И.Гаврилов, зам. генерального директора компании Polymedia М.Ф. Гасымов, директора Института новых образовательных технологий и информатизации РГГУ, член Клуба авиастроителей, С.В.Кувшинов, исполнительный директор компании Controlling Chaos Technologies К.В.Моисеев, начальник Управления по координации вузовских проектов и программ РГГУ Л.Н. Простоволосова, исполнительный директор Фонда поддержки российского учительства С.А.Сафронов, директор компании Mercator Group А.А.Скворцов, начальник Учебного управления РГГУ Л.Н. Солянкина, директор Центра дистанционных технологий обучения РГГУ Л.А.Сысоева, руководитель проектов компании KSAN Н.Г. Титовец.

По словам Директора Института новых образовательных технологий РГГУ С.В.Кувшинова, успех реализации приоритетного национального проекта

«Образование» во многом зависит от того, насколько быстро и эффективно наши преподаватели и учителя смогут освоить и применить новейшие информационные, коммуникационные и аудиовизуальные технологии в реальных условиях каждодневного учебного процесса. С.В. Кувшинов отметил, что в этом им должны помогать талантливые студенты и учебно-вспомогательный персонал.

В своем выступлении менеджер по России и странам СНГ компании Panasonic Г.И.Гаврилов отметил важность и существенное преимущество использования беспроводных проекторов в учебном процессе. В частности удобство подсоединения посредством Wi-Fi любого портативного устройства – ноутбука, КПК, телефона и т.д. напрямую к проектору позволяет вести занятие без дополнительной коммутации и записи лекционного материала на электронные носители.

Декан Факультета истории искусства РГГУ И.В. Баканова отметила, что данное мероприятие помогает лучше понять особенности применения мультимедийных технологий как важнейшего инструмента в работе искусствоведов. На современном этапе развития гуманитарной науки, в частности искусствоведения, подчеркнула И.В. Баканова, использование новейших электронных средств в учебном и научно-исследовательском процессах является необходимым условием конкурентоспособности российских специалистов и прогресса в системе гуманитарного образования в целом. Финалисты конкурса показали как высокий уровень владения мультимедийными технологиями, так и незаурядные творческие способности, что помогло им представить на суд жюри интересные и оригинальные проекты.

По окончании мероприятия состоялась церемония награждения победителей конкурса, а также состоялся обмен мнениями членов жюри и экспертов по вопросам внедрения мультимедийных продуктов в сферу образования и науки.

Также в Большом выставочном зале была представлена выставка-демонстрация новейшего высокотехнологичного презентационного оборудования. Большой интерес присутствующих вызвали беспроводные проекторы Panasonic, интерактивные доски SMART, документ - камеры WolfVision, автоматизированный комплекс Sonic Foundry Mediasite.

*источник: Российский Государственный
Гуманитарный Университет*

25.12.06

В ЛИЦЕЕ 1550 ОТКРЫЛАСЬ ВЫСТАВКА РАБОТ ЛЬВА ВЯТКИНА

В Лицее №1550 начала работу выставка работ художника, писателя, члена Клуба авиастроителей, Льва Михайловича Вяткина.

Эта выставка - часть Учебного музейно-выставочного комплекса, который создается в лицее по инициативе и при участии Клуба авиастроителей. Инициатива поддержана многими членами клуба и сейчас в лицей направляются будущие экспонаты: книги, документы, модели летательных аппаратов.

Педагоги лицея приступили к отбору и подготовке экскурсоводов и научных работников музея. По задумке инициаторов в качестве основных работников комплекса выступят сами дети. Пока же они принимают самое непосредственное участие в оформлении музея: наклеивают обои, навешивают подвесные системы, красят, клеют, делают паспорта и т.д.

источник: Клуб авиастроителей
18.12.06

УТВЕРЖДАЮ

Президент Клуба авиастроителей
Ю.С.Елисеев

ОФЕРТА КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ – 2006

Публичная оферта в соответствии с главой 28 ГК РФ

г. Москва

25 ноября 2006 года

Оферта объявлена Некоммерческим партнерством "Клуб авиастроителей", ИНН 7709521084, Россия, Москва, Сибирский проезд, д.2, корп.8, тел. +7(495) 685-1930. Далее по тексту – Клуб авиастроителей.



Оферта адресована юридическим лицам, являющимся таковыми по действующему законодательству Российской Федерации.

Срок действия Оферты: с момента опубликования до 25 ноября 2007 года.

Предмет Оферты – Платное распространение Бюллетеня Клуба авиастроителей (бумажный вариант) в 2007 году. Дате по тексту – Бюллетень.

Клуб авиастроителей создан по инициативе руководителей предприятий авиастроительной отрасли и ведущих технических вузов, объединивших свои усилия с целью развития авиастроительной отрасли России.

Деятельность Клуба направлена на:

- повышение привлекательности авиастроительных профессий в общественном сознании, популяризацию достижений отрасли;
- профессиональное ориентирование молодежи с целью обеспечения притока квалифицированных кадров в отечественное авиастроение;
- поддержку и развитие системы профессионального образования в отрасли с учетом мирового опыта и задач развития отрасли.

Официальный web-сайт Клуба:
WWW.AS-CLUB.RU

Существенные условия платного распространения:

1. Бюллетень издается Клубом авиастроителей в рамках Общепольной благотворительной программы "Бюллетень Клуба авиастроителей" и подлежит платному распространению в соответствии с условиями распространения, являющимися частью этой программы. Периодичность издания – ежемесячно.
2. Стоимость одного экземпляра одного номера Бюллетеня – 750 рублей (Семьсот пятьдесят рублей 00 копеек), включая налог на добавленную стоимость.
3. Бюллетень высылается ежемесячно заказным письмом Почтой России. Стоимость отправки включена в стоимость Бюллетеня.
4. Бюллетень рассылается на условиях стопроцентной предоплаты.
5. Оферта на каждый из номеров Бюллетеня прекращает действие в последний день месяца.
6. Фактом исполнения обязательств по данной Оферте со стороны Клуба авиастроителей является отправка Бюллетеня заказным письмом Почтой России.
7. Рассылка Бюллетеня за каждый календарный месяц осуществляется в следующем календарном месяце.

Порядок акцепта Оферты:

1. Заполните бланк-заказ в соответствии с образцом (см. образец) и направьте его в офис Клуба авиастроителей любым доступным Вам способом: факсом (+7(495)685-1930), электронной почтой (info@as-club.ru, bull@as-club.ru) или обычным письмом (Россия, Москва, 127015, Бутырская улица, дом 46, строение 1, Клуб авиастроителей)
2. В ответ на Ваш заказ Вы получите факсимильную копию счета в соответствии с общепринятой формой. Подлинник счета Вы получите вложением в конверт с первой отправкой Бюллетеня.
3. Оплатите счет. Оплата счета в полном размере является акцептом Оферты в соответствии со статьей 438 ГК РФ.

Счета-фактуры на поставку высылаются с каждым номером Бюллетеня.

Во всем остальном стороны руководствуются действующим законодательством РФ.

