

# **БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ**

**№ 6 (30), июнь 2007 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:  
+7 905-707-37-80,  
+7 903-153-68-18  
e-mail:  
bull@as-club.ru  
web-страница:  
www.as-club.ru/bull

КЛУБ  
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Исполнительный  
вице-президент Клуба  
Гвоздев Сергей  
Валентинович

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

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

|                                     |           |
|-------------------------------------|-----------|
| <b>ОБЗОР НОВОСТЕЙ</b>               | <b>3</b>  |
| Новости отечественного авиастроения | 3         |
| Новости мирового авиастроения       | 33        |
| <b>ОБЗОР ПРЕССЫ</b>                 | <b>45</b> |
| <b>ИНТЕРВЬЮ</b>                     | <b>90</b> |
| <b>ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ</b>           | <b>94</b> |
| <b>МАТЕРИАЛЫ КЛУБА</b>              | <b>98</b> |

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

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

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

### РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА НА БЮЛЛЕТЕНЬ

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

подробности  
на **97**  
стр.



## МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВИАКОСМИЧЕСКИЙ САЛОН МАКС-2007

ЖУКОВСКИЙ, РОССИЯ, 21.08.2007—26.08.2007

подробности  
на **100**  
стр.

## НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

|  |    |  |    |
|--|----|--|----|
| Россия должна быть третьей державой по производству самолетов – Иванов   | 3  | Итальянская авиакомпания "Итали" стала первым зарубежным покупателем региональных самолетов SuperJet-100         | 13 |
| Роспром выносит на суд общественности проект стратегии развития отечественного двигателестроения   | 3  | Россия примет участие в тендере Франции на поставку трех спортивных самолетов                                    | 13 |
| Иванов: в России появятся два моторостроительных холдинга  | 3  | Италия вошла в проект создания регионального самолета SuperJet-100   | 14 |
| Сергей Иванов занялся реанимацией  | 4  | У "Рособоронэкспорта" нет проблем с поставкой комплектующих, произведенных во Франции                            | 14 |
| Россия будет развивать сотрудничество с Западом в аэрокосмической области на паритетных условиях   | 4  | В ЗАО "Авиастар-СП" состоялось общее собрание акционеров   | 14 |
| Роспром планирует создание двух компаний в области двигателестроения   | 4  | Россия и Европа рассматривают возможность сотрудничества по совместному производству легких и средних вертолетов | 15 |
| ОАК поможет европейцам   | 5  | Создание холдинга "Авионика" будет завершено в ближайшие месяцы – руководитель НПЦ "Технокомплекс"               | 15 |
| Концерн EADS планирует расширять сотрудничество с российской аэрокосмической промышленностью   | 5  | "Сатурн" поднялся в зенит  | 15 |
| Иванов не возражает против отмены ввозных пошлин на импортные самолеты   | 6  | В Малайзию доставлены первые многофункциональные самолеты Су-30МКМ   | 16 |
| Альянс "Сухого" с итальянскими компаниями создаст прочную основу для продвижения на мировой рынок самолета SuperJet-100                                    | 6  | Портфель заказов корпорации "МиГ" к концу 2007 года превысит 4 миллиарда долларов                                | 16 |
| Ле Бурже встречает Россию  | 6  | Новый штурмовик Су-25УБМ скоро поднимется в воздух   | 16 |
| ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация", ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" и компания Boeing подписали ряд документов о долгосрочном сотрудничестве | 7  | "Авиабалт" поставил на Ил-114  | 17 |
| "Сухой" построит А320  | 8  | Авиакомпания "Полет" подписала соглашение о поставке 10 самолетов Ан-148 и 3 Ил-76                               | 17 |
| Государство финансирует МАИ на 780 млн. руб. в год при потребности финансирования в 2,5 млрд. руб.   | 8  | Россия поставит Сирии пять истребителей МиГ-31   | 17 |
| ИФК построит перспективный самолет   | 9  | Четыре новых контракта Snesma Services расширяют поле деятельности компании в России                             | 18 |
| "ВСМПО-Ависма" выпустит титан в Индии  | 9  | "Аэрофлот" и Rolls-Royce подписали контракт  | 18 |
| "Сухой" может принять участие в разработке Airbus A320   | 9  | "Сухой" прекратил переговоры с компанией S7 по самолету SuperJet-100   | 18 |
| На парижском авиасалоне Ле Бурже – 2007 УОМЗ впервые представит оптико-электронные станции нового поколения 13-СМ и ОЛС-35                                 | 10 | "Волга-Днепр" и "Ильюшин" договорились о поставке трех самолетов Ил-76ТД-90ВД с пермскими двигателями ПС-90А-76  | 19 |
| "Аэрофлот" купит шесть грузовых Ил-96-400Т у ВАСО  | 10 | Новые магистральные лайнеры S7 Airlines будут летать на двигателях CFM   | 19 |
| "Сибирь" заказала 25 Airbus  | 11 | Россия не планирует продавать истребители в Сирию и Иран   | 19 |
| В июне первый серийный самолет МАИ-223 покинет сборочный цех в Екатеринбурге   | 11 | ПО "УОМЗ" начнет 14 июня размещение дебютного выпуска облигаций объемом 1 млрд. руб.                             | 20 |
| "Аэрофлот" подписал контракт с Airbus  | 12 |  |    |
| Авиакомпания "Уральские авиалинии" купила в Ле Бурже 5 новых самолетов А320  | 12 |  |    |
| Компания "Сухой" будет диверсифицировать свой продуктовый ряд и портфель заказов   | 12 |  |    |

и другие новости

## ОБЗОР НОВОСТЕЙ

за июнь 2007 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

# НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

## РОССИЯ ДОЛЖНА БЫТЬ ТРЕТЬЕЙ ДЕРЖАВОЙ ПО ПРОИЗВОДСТВУ САМОЛЕТОВ – ИВАНОВ

Россия ставит перед собой стратегическую цель стать третьей державой в мире по производству гражданских и транспортных самолетов, и доля российского авиапрома в мировом производстве к 2025 году должна увеличиться десятикратно - с 1% до 10-12%, заявил в среду первый вице-премьер Сергей Иванов.

"Стратегической целью российского авиапрома является достижение третьего места в мире по производству гражданских и транспортных самолетов. Это - 10-12% рынка", - сказал Иванов, выступая на совещании по вопросам интеграции Воронежского акционерного самолетостроительного общества (ВАСО) в Объединенную авиастроительную корпорацию.

По его данным, сейчас в России строят лишь 1% всех самолетов, производимых в мире. Реализация задачи по значительному увеличению производства

отечественной авиатехники "потребует значительных усилий и существенного технологического обновления производственных мощностей", отметил первый вице-премьер. Он обратил внимание на необходимость улучшения финансово-экономического положения ВАСО и предложил руководству предприятия представить на совещании план освоения государственных средств, вкладываемых в обновление ВАСО.

На предприятии Иванов осмотрел производство авиадеталей из композитных материалов, посетил цех сборки самолетов. Первый вице-премьер осмотрел салон пассажирского лайнера Ил-96-300, а также посидел в кабине пилота грузового Ил-96-400Т.

источник: РИА «Новости»  
20.06.07

## РОСПРОМ ВЫНОСИТ НА СУД ОБЩЕСТВЕННОСТИ ПРОЕКТ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ОТЕЧЕСТВЕННОГО ДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЯ

Принято решение о публикации проекта стратегии развития газотурбинного двигателестроения в России, сообщил "Интерфаксу-АВН" начальник Управления авиационной промышленности Роспрома Евгений Горбунов.

"Состоялось заседание рабочей группы по оценке стратегии развития отечественного газотурбинного двигателестроения, на котором и было решено передать документ на суд общественности", - сказал Е. Горбунов. Комментируя по просьбе агентства сообщения о приостановке работ по авиадвигателю пятого поколения участниками производственной кооперации, он сказал, что "в принципе, это технический вопрос - перенесен срок проведения конкурса на создание двигателя пятого поколения, который проводит

Минобороны". При этом Е. Горбунов подчеркнул, что в соответствии с российским законодательством "все работы, проводимые на средства, выделяемые из госбюджета, выполняются только на конкурсной основе".

Отвечая на вопрос о перспективах авиадвигателя НК-93 для средне- и дальнемагистральных авиалайнеров, он отметил, что "надо дождаться результатов проводимых летных испытаний этого двигателя". "Надо помнить, что авиадвигателестроение является частью энергетического газотурбиностроения, и даже если авиадвигатель не устраивает самолетчиков, то он может найти применение в наземных промышленных газотурбинных установках", - сказал Е. Горбунов.

источник: ИА «Интерфакс-АВН»  
04.06.07

## ИВАНОВ: В РОССИИ ПОЯВЯТСЯ ДВА МОТОРОСТРОИТЕЛЬНЫХ ХОЛДИНГА

Правительство России рассматривает вариант создания двух крупных моторостроительных холдингов. Об этом сообщил журналистам первый заместитель председателя правительства России Сергей Иванов. По его словам, эти моторостроительные холдинги должны будут поддерживать работу объединенной авиастроительной корпорации.

Иванов: "Я уже дал поручение на уровне правительства России. Прорабатывается вопрос о создании двух крупных авиастроительных холдингов в РФ, которые, мы надеемся, будут активно поддерживать

Объединенную авиастроительную корпорацию".

В среду Сергей Иванов посетил Уфимское моторостроительное производственное объединение (УМПО), которое, как ожидается, войдет в один из этих холдингов. Он отметил, что предприятие во многом формирует облик российского самолетостроения. Он также добавил, что УМПО вкладывает значительную часть прибыли в модернизацию и активно выходит на рынок гражданской продукции.

источник: радиостанция «Маяк»  
27.06.07

## СЕРГЕЙ ИВАНОВ ЗАНЯЛСЯ РЕАНИМАЦИЕЙ

Вчера в Воронеже первый вице-премьер правительства РФ Сергей Иванов провел совещание по вопросам интеграции ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО) в Объединенную авиастроительную корпорацию (ОАК). Один из основных кандидатов в президенты страны, похоже, намерен все-таки доказать свою способность реанимировать российский авиапром. Выступая на совещании в ВАСО, Иванов сделал ряд важных заявлений для российских самолетостроителей.

Первый вице-премьер спрогнозировал, что Россия к 2025 году должна стать третьей державой в мире по производству гражданских и транспортных самолетов: "Это 10-12% рынка". И это при том, что сегодня она занимает лишь 1% мирового рынка гражданских и транспортных самолетов.

В подтверждение своих оптимистических прогнозов Иванов присутствовал в Воронеже при подписании трех лизинговых соглашений. По ним компания ОАО "Ильюшин Финанс" гарантирует для "Аэрофлота" производство на ВАСО и поставки по лизингу 6 транспортных самолетов Ил-96-400Т.

Кроме того, она подписала с авиакомпанией правительства Москвы "Атлант-Союз" договор на поставку им двух Ил-96-400Т, а также соглашение с воронежской авиакомпанией "Полет" на поставку 10 пассажирских самолетов Ан-148.

Таким образом, простаивавшее ранее без заказов ВАСО обрело реальную перспективу возродить серийное производство самолетов для гражданской

авиации. Как известно, во времена СССР Воронежское авиаобъединение было крупнейшим поставщиком самолетов семейства "Ил" (знаменитый Ил-86 и его модификации). Однако в постсоветское время предприятие простаивало. Всего за последние 6-7 лет оно произвело чуть больше десятка самолетов Ил-96, в том числе - для администрации президента РФ и собственно для "Аэрофлота". Из зарубежных заказчиков закупить новые пассажирские лайнеры решила только Куба.

Не секрет, что российские дальнемагистральные лайнеры авиаперевозчики покупают без особого энтузиазма, предпочитая самолеты Airbus или Boeing. По плану на ближайшие четыре года ОАК должна произвести всего 15 самолетов семейства Ил-96. Между тем тот же "Аэрофлот" подписал вчера в Ле Бурже сенсационный контракт на покупку сразу 22 лайнеров Airbus A350 XWB и 5 самолетов A321. Сейчас эта компания эксплуатирует 27 самолетов A320 и всего 6 российских Ил-96.

Заметим, что возможность авиастроительного бума в Воронеже может породить и нетипичную сейчас для России проблему обеспечения квалифицированными кадрами. По подсчетам экспертов, уже сейчас на ВАСО не хватает более шести тысяч рабочих и специалистов.

*источник: газета «Независимая газета»  
21.06.07*

## РОССИЯ БУДЕТ РАЗВИВАТЬ СОТРУДНИЧЕСТВО С ЗАПАДОМ В АЭРОКОСМИЧЕСКОЙ ОБЛАСТИ НА ПАРИТЕТНЫХ УСЛОВИЯХ

Россия будет развивать сотрудничество с Западом в аэрокосмической области, но только на паритетных условиях, сообщил корр. АРМС-ТАСС на 47-м Парижском аэрокосмическом салоне Ле Бурже - 2007 в эксклюзивном интервью руководитель Роспрома Борис Алешин.

"Наша политика построения взаимоотношений с западными партнерами исходит из того, что при реализации любых совместных программ должны соблюдаться интересы российской стороны", - отметил он. В настоящее время совместные работы с Западом в области авиационной техники развиваются по многим направлениям. В то же время глава Роспрома

выделил такие области, как авиационные материалы, двигателестроение и бортовое оборудование.

Относительно участия российской авиационной промышленности в программе создания нового дальнемагистрального самолета A350 Борис Алешин отметил, что пока еще европейская сторона не определилась с окончательной концепцией этого лайнера. Таким образом, формат российского участия в этом проекте еще окончательно не определен.

*источник: АРМС-ТАСС  
19.06.07*

## РОСПРОМ ПЛАНИРУЕТ СОЗДАНИЕ ДВУХ КОМПАНИЙ В ОБЛАСТИ ДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЯ

В рамках реструктуризации российского оборонно-промышленного комплекса Роспром планирует создание двух компаний в области двигателестроения. Об этом на 47-м Парижском аэрокосмическом салоне Ле Бурже - 2007 заявил руководитель Федерального космического агентства (Роспром) Борис Алешин.

По его словам, "мы поддерживаем инициативу частников объединиться. И государство готово пойти на объединение с частниками и включить свои активы в частную корпорацию. Однако если частники не договорятся, а вероятность такого события существу-

ет, то Роспром будет выходить с инициативой создания единой двигателестроительной корпорации в области авиа- и энергомашиностроения исходя из того, что государство должно обязательно однозначно выразить свое отношение к тем активам в этой области, которыми оно располагает", - подчеркнул Алешин. И тогда, по его словам, "мы будем действовать самостоятельно и уже на более позднем этапе приглашать частные компании".

*источник: АРМС-ТАСС  
20.06.07*

## ОАК ПОМОЖЕТ ЕВРОПЕЙЦАМ

На фоне разговоров о необходимости сотрудничества российских и европейских авиастроителей ОАК (Объединенная авиастроительная корпорация), как выяснилось, уже почти год ведет переговоры с концерном Airbus о совместном создании среднемагистрального самолета нового поколения. Если раньше предполагалось, что россияне выполняют 5% работ по проектированию фюзеляжа нового самолета А350, то сейчас речь ведется о том, что ОАК может выполнить большую часть конструкторских работ по созданию нового поколения самолетов семейства А320.

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%). Уставный капитал ОАК составляет 96,72 млрд. руб. Государству принадлежит более 90%.

Весной этого года ОАК и Airbus подписали ряд соглашений о партнерстве с разделением рисков по программе А350. EADS, в который входит Airbus, предложил ОАК выполнение 5% объема работ по программе производства корпуса 350-й модели. Но, как говорят источники в российской авиационной отрасли, руководство ОАК сочло это предложение слишком скромным для себя: объединенная корпорация хотела бы занять лидирующее или ведущее место в одном или нескольких проектах EADS. "Однако до сих пор Россию не пускали не только в управление EADS, но и в проекты по созданию новых самолетов", - отмечает один из источников в авиационной отрасли. "Позиция как европейских, так и американ-

ских авиапроизводителей заключается в том, чтобы не давать России делать самолет вместимостью больше 100-110 мест", - сообщает источник РБК daily.

Однако из-за проблем с реализацией проектов создания А350 и А380 сейчас Airbus вынужден заняться поиском партнера, обладающего инженерными ресурсами для создания самолетов нового поколения. Вчера французское издание La Tribune со ссылкой на осведомленный источник сообщило, что российские авиастроители могут принять участие в разработке самолетов А320 нового поколения. "EADS раздумывает над тем, чтобы доверить "Сухому" значительную часть генерального проектирования самолетов на 80 и 120 мест", - отмечает газета. При этом предполагается, что "Сухой" будет использовать технологии ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (реализует проект создания регионального самолета SuperJet). Планы EADS касаются в основном лайнеров А318 (от 107 до 117 мест) и А319 (от 124 до 134 мест) с передачей второй стороне комплексного проектирования. В АХК "Сухой" и ОАК от комментариев вчера отказались. При этом, уверен источник РБК daily в авиационных кругах, препятствием для партнерства с EADS может стать нехватка конструкторов, способных заниматься проектированием среднемагистрального самолета.

Руководитель аналитического отдела агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев полагает, что возможность участия России в создании нового европейского самолета была заложена в предложениях Airbus, озвученных ранее (тогда речь шла о перспективных проектах на 25 млрд. долл., из которых 20 предполагалось потратить на новый самолет). Однако, по его мнению, для России широкомасштабное участие в программе Airbus А320NG будет означать полный отказ от собственных проектов и, как следствие, скорое вымирание ряда сегментов авиапрома.

*источник: газета RBC Daily  
14.06.07*

## КОНЦЕРН EADS ПЛАНИРУЕТ РАСШИРИТЬ СОТРУДНИЧЕСТВО С РОССИЙСКОЙ АЭРОКОСМИЧЕСКОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТЬЮ

Западноевропейский аэрокосмический и оборонный концерн EADS планирует расширить сотрудничество с российской аэрокосмической промышленностью. Такое мнение корр. АРМС-ТАСС в эксклюзивном интервью высказал глава представительства европейского концерна в России Вадим Власов. По его словам, в настоящее время согласована программа привлечения инвестиций в российскую аэрокосмическую промышленность. В ближайшей перспективе должно быть сформировано несколько тысяч рабочих мест для высококвалифицированных специалистов в российской аэрокосмической промышленности. В целом, как и предусмотрено соглашением от 2001 года, реализация совместной программы работ должна принести России около 2,1 млрд. евро в течение первых 10 лет.

По словам В. Власова, в настоящее время продолжается двусторонняя кооперация в рамках соглашения о стратегическом партнерстве между EADS и Росавиакосмосом, которое было подписано в 2001 году.

Оно охватывает авиационные и космические программы. В космической области, в частности, успешно реализуется программа "Союз в Куру" стоимостью 360 млн. евро. В рамках соглашения от 2001 года речь также идет об участии российских компаний в производстве компонентов для гражданских самолетов консорциума Airbus. Кроме того, предусмотрено участие российских научных центров в проведении научных исследований по заказам европейских компаний, а также организация поставок в Европу производимых в России авиационных материалов на основе титана и алюминия.

"Титановые сплавы, сертификация которых была успешно завершена, уже поставляются в Европу. С 2007 года начнутся поставки алюминиевых сплавов, сертификация которых по европейским нормам завершается", - отметил В. Власов.

*источник: АРМС-ТАСС  
20.06.07*

## ИВАНОВ НЕ ВОЗРАЖАЕТ ПРОТИВ ОТМЕНЫ ВВОЗНЫХ ПОШЛИН НА ИМПОРТНЫЕ САМОЛЕТЫ

Первый вице-премьер России Сергей Иванов не возражает против отмены ввозных пошлин на некоторые виды самолетов зарубежного производства.

"Я отношусь к этому нормально, позитивно, так как Объединенная авиастроительная корпорация не заявляла, что намерена производить все виды авиационной техники", - сказал Иванов в среду журналистам. По его словам, на отдельные виды самолетов, которые не производятся в России, "вполне нормаль-

но и естественно снижать таможенные пошлины". Россия таким образом демонстрирует, что все ее действия носят рыночный характер, пояснил первый вице-премьер.

Иванов подчеркнул, что российские власти не намерены заниматься протекционизмом. "Заповедники в России создавать не собираемся", - сказал он.

*источник: РИА «Новости»  
20.06.07*

## АЛЬЯНС "СУХОГО" С ИТАЛЬЯНСКИМИ КОМПАНИЯМИ СОЗДАСТ ПРОЧНУЮ ОСНОВУ ДЛЯ ПРОДВИЖЕНИЯ НА МИРОВОЙ РЫНОК САМОЛЕТА SUPERJET-100

Альянс "Сухого" с итальянскими компаниями создаст прочную основу для продвижения на мировой рынок самолета SuperJet-100, сообщил руководитель Роспрома Борис Алешин на церемонии подписания генерального соглашения о стратегическом партнерстве по программе SuperJet-100, которое определяет условия приобретения компанией "Алениа аэронаутика" 25% плюс 1 акция ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (входит в холдинговую компанию "Сухой"), а также предусматривает создание совместного предприятия. По словам Б. Алешина, "для российской промышленности чрезвычайно важное значение имеют зарубежные инвестиции в отечественный авиапром и мы очень рассчитываем на плодотворное сотрудничество с итальянской авиапромышленностью".

Как отметил, в свою очередь, генеральный директор компании "Сухой" Михаил Погосян, "мы нашли

должный уровень взаимопонимания, который позволяет нам с оптимизмом смотреть в перспективу".

Глава компании "Алениа аэронаутика" (входит в концерн "Финмеканика") Джованни Бертолоне заявил, что "мы строим новую модель взаимодействия с компанией "Сухой". Я думаю, что это обоюдовыгодно, потому что все те наработки, которые стороны могут привнести в этот процесс, обеспечат наш совместный успех на рынке".

Президент ЗАО "ГСС" Виктор Суботин сообщил, что в рамках подписанного сегодня генерального соглашения планируется зарегистрировать совместное предприятие с итальянскими партнерами 15 июля.

*источник: АРМС-ТАСС  
20.06.07*

## ЛЕ БУРЖЕ ВСТРЕЧАЕТ РОССИЮ

Сегодня, 18 июня 2007 года, в пригороде Парижа Ле Бурже открывается один из самых известных международных авиакосмических салонов - Paris Air Show 2007. Среди тысяч участников петербургская компания "Климов" представит собственные разработки в области авиационных двигателей.

ОАО "Климов" второй год подряд активно участвует в международных авиасалонах. Позади остались английский Farnborough-2006, немецкий ILA-2006, индийский Бангалор и китайский Чжухай. Сегодня Франция приветствует участников из Петербурга и открывает им путь на мировой рынок.

На Ле Бурже "Климов" проведет премьеру своего нового вертолетного двигателя - первого российского авиационного мотора, созданного с нуля в постсоветское время. В его конструкции заложены решения, позволяющие уверенно утверждать о превосходстве нового "климовского" двигателя над основными конкурентами, в том числе разрабатывающимися в данный момент.

Презентация двигателя пройдет 19 июня в 15.00 по местному времени в пресс-центре авиасалона. На ней будет объявлено о планах по продвижению нового мотора на международный рынок.

В этом году "Климов" традиционно стал одним из спонсоров авиасалона. Это подтверждает намерение компании серьезно играть на зарубежном, в первую очередь европейском, рынке. Одновременно с уча-

стием в Ле Бурже компания запустила полностью обновленный корпоративный сайт, созданный в соответствии со стратегией продвижения марки "Климов" на международном и российском рынке. Он соответствует самому высокому мировому уровню как по стилю оформления, так и по эргономике. Сайт отражает политику предприятия во всех областях деятельности, позиционирует бренд "Климов", рассказывает о предприятии и его жизни. Параллельно с русской версией заработал и англоязычный сайт "Климова". В будущем планируется открытие еще нескольких языковых версий для удобства клиентов из стратегически важных регионов.

ОАО "Климов" - лидер российского и мирового рынка по разработке, производству, ремонту и обслуживанию газотурбинных двигателей. Располагая собственным конструкторским бюро, совершенной производственной и экспериментальной базами, компания является единственным в России предприятием, осуществляющим полный цикл по разработке, производству и обслуживанию газотурбинных двигателей.

Последовательная активная маркетинговая политика и серьезный научный потенциал компании открыли "Климову" дорогу на рынки Европы и Америки, а также позволили усилить позиции в конкурентной борьбе на рынках Юго-Восточной Азии.

*источник: компания «ОАО «Климов»  
18.06.07*

## ОАО "ОБЪЕДИНЕННАЯ АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ", ЗАО "ГРАЖДАНСКИЕ САМОЛЕТЫ СУХОГО" И КОМПАНИЯ BOEING ПОДПИСАЛИ РЯД ДОКУМЕНТОВ О ДОЛГОСРОЧНОМ СОТРУДНИЧЕСТВЕ

Сегодня Алексей Федоров, президент, председатель правления ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" и Скотт Е. Карсон, президент и главный исполнительный директор компании Boeing - Commercial Aircrafts в присутствии Первого заместителя Председателя Правительства Российской Федерации С.Б. Иванова, являющегося также председателем совета директоров ОАО "ОАК", подписали договор о долгосрочном сотрудничестве между компаниями.

Договор, подписанный в ходе проведения XI Международного Петербургского экономического форума, определяет дальнейшие пути развития сотрудничества между ОАО "ОАК" и его предприятиями и компанией Boeing - Commercial Aircrafts, подразделением компании Boeing.

Согласно положениям соглашения стороны решили создать совместную рабочую группу для изучения направлений сотрудничества в исследованиях, разработке, проектировании и производстве гражданских самолетов. Стороны также пришли к согласию о необходимости сотрудничества в вопросе развития определенных ключевых технологических ресурсов, связанных с производством конструкций самолета.

Договором также предусматривается дальнейшее расширение участия компании Boeing в программе создания самолета Sukhoi SuperJet.

Также сегодня в рамках Петербургского форума Михаил Погосян от имени ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" и Скотт Е. Карсон, президент и главный исполнительный директор компании Boeing - Commercial Aircrafts, подписали отдельный протокол о расширении участия Boeing в программе по созданию самолетов семейства SuperJet, конкретизирующий намеченные в соглашении с ОАО "ОАК" направления сотрудничества.

Документ предусматривает расширение участия компании Boeing в области организации послепродажной поддержки программы, а именно: оказание помощи "Гражданским самолетам Сухого" в создании собственной инфраструктуры, обеспечение доступа к инфраструктуре и современным технологиям послепродажного обслуживания Boeing, включая обучение летного и технического состава, а также доступ к инфраструктуре распределения запасных частей.

Возможность создания совместного центра обучения и наличие доступа к инфраструктуре и современным технологиям распределения запасных частей Boeing позволят оперативно организовать систему послепродажной поддержки, отвечающую мировым стандартам, что в конечном итоге увеличит экспортный потенциал SuperJet-100 и приведет к росту продаж.

Сотрудничество с Boeing позволит интегрировать в российское авиастроение самые перспективные наработки, существующие в мировом самолетостроении, что обеспечит высокую конкурентоспособность отечественной авиационной техники на мировом рынке. Стороны договорились изучить возможность совместного использования конструк-

торского центра Boeing в Москве в различных проектах. Кроме того, ОАО "ОАК" и Boeing рассмотрят возможности по производственному сотрудничеству двух компаний и размещению заказов Boeing на предприятиях ОАО "ОАК".

ОАО "ОАК" создано в соответствии с указом Президента РФ № 140 "Об открытом акционерном обществе "Объединенная авиастроительная корпорация" от 20 февраля 2006 г. Регистрация корпорации как юридического лица состоялась 20 ноября 2006 г. Приоритетными направлениями деятельности ОАО "ОАК" и входящих в него компаний являются разработка, производство, реализация, сопровождение эксплуатации, гарантийное и сервисное обслуживание, модернизация, ремонт и утилизация авиационной техники гражданского и военного назначения.

На момент учреждения уставный капитал корпорации составляет 96,72 млрд. руб. Он распределен между акционерами корпорации следующим образом: 90,1% - в собственности Российской Федерации, 9,9% - в собственности частных акционеров. В ОАО "ОАК" входят следующие юридические лица: авиационная холдинговая компания "Сухой", ОАО "Корпорация "Иркут", ОАО "Туполев", межгосударственная авиастроительная компания "Ильюшин", Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение имени Ю.А. Гагарина, нижегородский авиастроительный завод "Сокол", Новосибирское авиационное производственное объединение имени В.П. Чкалова, "Илюшин Финанс Ко.", Финансовая лизинговая компания.

Компания "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС), входящая в состав холдинговой компании "Сухой", была образована в 2000 г. для создания новых образцов авиационной техники гражданского назначения. Головной офис компании находится в Москве. ГСС также имеет филиалы на основных производственных площадках - в Комсомольске-на-Амуре, Новосибирске и Воронеже. Сегодня компания насчитывает более 1500 сотрудников.

Основными направлениями деятельности ГСС являются: маркетинг на российском и международном рынках; проведение научно-исследовательских, опытных, проектно-конструкторских и внедренческих работ по гражданской авиационной технике; производство и проведение испытаний летных образцов; производство и реализация серийных партий самолетов, послепродажное обслуживание; деятельность по созданию международной кооперации.

В настоящее время основным проектом компании является программа по созданию семейства российских региональных самолетов SuperJet-100. Семейство состоит из четырех самолетов пассажироместностью 75 и 95 кресел в конфигурации с базовой - SSJ100/75BR и SSJ100/95BR и увеличенной дальностью - SSJ100/75LR, SSJ100/95LR.

*Источник: компания «ОАК»  
12.06.07*



## "СУХОЙ" ПОСТРОИТ А320

Российская авиастроительная компания "Сухой" может принять участие в строительстве новых 80-120-местных лайнеров Airbus A320. Европейская корпорация EADS готова взять российский концерн в партнеры. Airbus ищет возможности для снижения производственных издержек.

Российская авиастроительная компания "Сухой" может поучаствовать в производстве самолетов Airbus A320 вместимостью 80-120 мест.

EADS рассматривает возможность сотрудничества с партнерами из развивающихся стран с целью снизить стоимость производства самолетов. Как передает французская газета La Tribune со ссылкой на главу Airbus Луи Галлуа, Airbus рассматривает возможность сотрудничества не только с "Сухим", но и с Китаем, "но пока решение не принято".

Европейский концерн Airbus и его конкурент из США Boeing собираются запускать новое поколение среднемагистральных самолетов в середине следующего десятилетия. За счет кооперации с российскими авиастроителями Airbus может получить преимущество в борьбе с американским концерном.

Директор по связям с общественностью компании "Гражданские самолеты Сухого" Ольга Каюкова сказала газете "Взгляд", что "о подобных соглашениях не слышала". Но Объединенная авиастроительная корпорация, в которую входит "Сухой", давно рассматривает EADS в качестве стратегического партнера.

России интересно сотрудничество в области разработки нового самолета. В текущем году ОАК и EADS подписали ряд договоров, в том числе соглашение о создании совместного германо-российского предприятия, которое займется выпуском транспортных самолетов на базе авиалайнера А320.

Также в мае ОАК достигла договоренности с европейским партнером о создании нового транс-

портного самолета. EADS владеет 10% акций российской корпорации "Иркут". В 2010 году должно начать работу СП EADS и "Иркута" по конвертации пассажирских самолетов семейства А320 в грузовые. В свою очередь российский банк ВТБ владеет 5% акций EADS.

EADS сейчас испытывает серьезнейшие затруднения в первую очередь в области поставок самолетов: компания сообщила заказчикам, что поставки новых самолетов А380 переносятся на длительные сроки. Корпорация все больше проигрывает конкуренту - Boeing - в количестве заказов.

Одна из главных причин трудностей - это высокая стоимость производства самолетов Airbus. В марте концерн объявил о плане реструктуризации подразделения Airbus, в соответствии с которым будет уволено 10 тыс. человек. Этот план вызвал волну забастовок рабочих.

EADS планирует перенести часть производств в Китай, где строить самолеты будет дешевле, чем в Европе. Однако в качестве варианта могут выступить и мощности "Сухого", тем более что в России имеются более квалифицированные кадры.

"EADS хочет перенести производство в долларозону, и Россия выступает в качестве претендента. Но российская сторона больше заинтересована в совместной разработке самолета. Того же типа самолет, что и новый А320, разрабатывается у нас - это МС-21. России следует поскорее определиться с вопросом, будет она строить самолет совместно с EADS или самостоятельно", - говорит старший эксперт НИИ экономики авиационной промышленности Олег Пантелеев.

*источник: газета «Взгляд»  
14.06.07*

## ГОСУДАРСТВО ФИНАНСИРУЕТ МАИ НА 780 МЛН. РУБ. В ГОД ПРИ ПОТРЕБНОСТИ ФИНАНСИРОВАНИЯ В 2,5 МЛРД. РУБ.

Объем государственного финансирования Московского авиационного института (Государственного технического университета, МАИ) составляет 780 млн. руб. при потребном финансировании на содержание, заработную плату, налоги и развитие в объеме 2,5 млрд. руб. Об этом заявил советник ректора МАИ, президент ассоциации "Ассоциация государственных общеобразовательных учреждений высшего профессионального образования - Национальный объединенный аэрокосмический университет" Александр Матвеевко.

По его данным, самостоятельно МАИ зарабатывает 1,2 млрд. руб., но при государственном финансировании в 780 млн. руб. все равно не хватает почти 500 млн. руб.

В МАИ сегодня 5000 контрактов на платное обучение. Это студенты, не прошедшие по конкурсу или желающие с третьего курса получить второе высшее образование. Платное обучение позволило поднять зарплату многих преподавателей. Например, со второго образования в МАИ берут сбор в 15% для института, поэтому кафедры, которые ведут второе образование, а их всего три - в основном, экономиче-

ского профиля - вышли на оборот 30 млн. руб. в год. Зарплата доцента равна \$1000 в месяц, профессора - \$2000-3000. "Если средняя зарплата в МАИ 10-12 тысяч, то на международных контрактах и платном обучении примерно 500 человек получают около 20 тысяч руб., а около 60-70 человек получают до 100 тысяч руб. в месяц", - уточнил советник ректората МАИ.

А. Матвеевко подчеркнул масштабность МАИ: 340 тысяч кв. метров площадей, 17 тысяч студентов, 2000 преподавателей, 1000 научных сотрудников (в советские времена было 4000 человек). "На сегодня в МАИ средний возраст профессора и доктора - 65 лет, работает 248 таких специалистов", - сообщил он. У МАИ есть филиалы в Ахтубинске, Байконуре, в Серпухове, Жуковском, в Химках - два филиала, в Таганроге - филиал по гидроавиации, в Люберцах - вертолетный филиал (всего девять филиалов).

*источник: AVIAPORT.RU  
08.06.07*

## ИФК ПОСТРОИТ ПЕРСПЕКТИВНЫЙ САМОЛЕТ

Проект создания модернизированного облегченного самолета Ту-204СМ получил неожиданное развитие. Лизинговая компания "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК), желающая как можно скорее вывести на рынок новый продукт, взялась помочь ОАО "Туполев" с постройкой и сертификацией этой машины. Для этого ИФК приобрела длительное время стоявший без дела на территории ульяновского завода "Авиастар-СП" самолет Ту-204 с заводским номером 13 и начала его переоборудование в соответствии с новым техническим лицом.

Как сообщил "АвиаПорту" источник в лизинговой компании, сделка по приобретению самолета была завершена буквально две недели назад. В настоящее время самолет находится в Ульяновске и на нем начинаются работы по установке нового оборудования.

Самолет Ту-204СМ получит ряд перспективных систем, что позволит ему удовлетворять современным и будущим запросам авиакомпаний. В частности, кабина пилотов будет адаптирована для работы в двухчленном составе экипажа.

Бортовой комплекс в существенной степени будет унифицирован с комплексом регионального самолета Ан-148. Существенные изменения коснутся силовой установки. Заказчикам будет предложен на выбор либо отечественный двигатель ПС-90А2, либо V2500 компании International Aero Engines, хорошо зарекомендовавший себя на самолетах Airbus A320. Также рассматривается и установка CFM-56. Вспомогательная силовая установка ТА-12 будет заменена на более совершенную. Новая система кондиционирования воздуха с полностью цифровым управлением должна повысить комфорт для пассажиров. В лайнере будут внедрены некоторые системы в рамках концепции "электрический само-

лет": выпуск механизации будет осуществляться электроприводами. Изучается также возможность сделать процесс выпуска-уборки шасси с электроприводом.

Основная задача, которую ставит перед разработчиком лизинговая компания, - создать семейство магистральных самолетов, адаптированных для выполнения полетов на различные дальности и с различной загрузкой. Для дальности полета 4 тыс. км будет предложена облегченная версия, с двигателем меньшей тяги. Авиакомпаниям, выполняющим полеты на дальность 7-9 тыс. км, будет предложен дальнемагистральный самолет с увеличенной взлетной массой.

Дальнейшее направление совершенствования машины - переход на "черное" крыло, выполненное из композиционных материалов. Также планируется внедрить новый скоростной профиль, повышающий скорость крейсерского полета до М 0,82-0,84.

Сроки создания новой модификации крайне сжаты. Уже в будущем году 13-я машина, на которой будут проходить отработку все новые системы, должна начать выполнять полеты, в том числе в интересах сертификации отдельных систем. В 2009 году самолет получит сертификат типа, а в 2010 будет введен в эксплуатацию.

Заинтересованность в самолете уже проявили ведущие отечественные авиакомпании, в частности S7 Airlines и "КрасЭйр". Эти самолеты будут поставляться и в Иран: местная авиакомпания заказала пять лайнеров с двигателями ПС-90А2.

*источник: ИА «АвиаПорт»  
18.06.07*

## "ВСМПО-АВИСМА" ВЫПУСТИТ ТИТАН В ИНДИИ

Корпорация "ВСМПО-Ависма" и правительство Индии ведут переговоры о создании двух СП по производству титана и титановой губки в штатах Керала и Андхра-Прадеш. Об этом вчера сообщил председатель совета директоров корпорации и генеральный директор ФГУП "Рособоронэкспорт" Сергей Чemezov. По его словам, российская сторона "предложила Индии построить по офсетной программе два завода: по производству титановой губки и по производству титана". По данным информагентства "Интерфакс", речь идет о строительстве завода на базе уже суще-

ствующего, но маломощного индийского госпредприятия KMMIL. Объем производства составит 10 тыс. тонн в год. В начале года партнер "ВСМПО-Ависмы" по проекту Межгосударственная ассоциация "Титан" сообщала, что СП будет вести добычу и обогащение ильменитовых руд, так как в Индии используется очень низкочастотная технология, почти вдвое дешевле, чем на Украине.

*источник: газета «Коммерсантъ»  
22.06.07*

## "СУХОЙ" МОЖЕТ ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ В РАЗРАБОТКЕ AIRBUS A320

Российская авиастроительная компания "Сухой" может принять участие в разработке следующей модели Airbus A320. Информацию об этом в среду публикует французское издание La Tribune.

В прошлом году Россия приобрела 5% акций Европейского аэрокосмического концерна, EADS, через государственный банк ВТБ, хотя ее попытки увеличить свою долю в концерне, основными акционерами которого являются Франция и Германия, натолкнулись на отказ.

По словам главы Airbus Луи Галлуа (Louis Gallois), в планы компании входит поставка 440-450 самолетов в текущем году и увеличение поставок до 500 единиц в 2009-2010 годах. Кроме того, Галлуа исключил вероятность каких-либо новых задержек с поставками лайнера A380, а также отметил, что самолет A350 войдет в строй с середины 2013 года.

*источник: сайт K2Kapital  
13.06.07*

## НА ПАРИЖСКОМ АВИАСАЛОНЕ ЛЕ БУРЖЕ – 2007 УОМЗ ВПЕРВЫЕ ПРЕДСТАВИТ ОПТИКО-ЭЛЕКТРОННЫЕ СТАНЦИИ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ 13-СМ И ОЛС-35

На международном аэрокосмическом салоне Ле Бурже - 2007, открывающемся в Париже 18 июня, Уральский оптико-механический завод представит свои новые разработки: оптико-электронную прицельную станцию 13-СМ и оптико-локационную станцию ОЛС-35.

Системы 13-СМ и ОЛС-35 устанавливаются на самолеты серии "МиГ" и "Су" и предназначены для обнаружения и сопровождения воздушных целей, обеспечивая их эффективное поражение. Они разработаны на современной элементной базе и удовлетворяют всем требованиям, которые сегодня ставятся перед современными перспективными оптико-электронными системами. Основное отличие этих систем от систем предыдущего поколения заключается в возможности работы по передней и задней полусфере, в новых тактико-технических характеристиках, дающих возможность работы по нескольким целям, как воздушным, так и наземным, одновременно. По сравнению с предыдущими аналогами существенно увеличены дальности обнаружения и распознавания целей. Разработанные изделия значительно легче и меньше в габаритах.

УОМЗ традиционно проводит работы по разработке и изготовлению систем оптического наблюдения СОН. На экспозиции будет представлен образец новой малогабаритной круглосуточной системы СОН серии 700, серийный выпуск которой начнется в конце 2007 года. Данная система соответствует мировому уровню по всем техническим характеристикам и имеет малый вес. Система устанавливается на все виды носителей: вертолеты, малогабаритные самолеты, корабли и катера, сухопутную бронетехнику и предназначена для обнаружения и распознавания объектов в широком диапазоне углов обзора при сильной качке и вибрации. Важной особенностью данных систем является возможность их круглосуточного применения. СОН применяется в гражданской авиации. Система позволяет в чрезвычайных ситуациях осуществлять круглосуточный поиск и спасение людей, проводить охрану государственных границ,

полицейское патрулирование и мероприятия по борьбе с терроризмом. На стенде УОМЗ также будут представлены образцы гиросtabilизированных оптико-электронных систем ГОЭС-520, использующиеся на воздушных носителях.

В ходе выставки УОМЗ в качестве самостоятельного субъекта военно-технического сотрудничества собирается провести ряд переговоров с потенциальными партнерами и заказчиками. Среди них известные французские фирмы "Сажем" и "Талес". Кроме того, намечен ряд встреч и переговоров с потенциальными заказчиками, имеющими на вооружении самолеты российского производства. Это прежде всего представители Китая, Индии, стран Восточной Европы.

По мнению заместителя генерального директора УОМЗ В.С. Элинсона, грамотное и правильное представление своих изделий и своих возможностей на аэрокосмических салонах в конечном итоге приводит к заключению контрактов. "Это наша основная задача", - подчеркнул Вениамин Элинсон.

Сегодня производственное объединение "Уральский оптико-механический завод" является одним из ведущих предприятий России по разработке и производству оптико-электронных приборов военного и гражданского назначения.

УОМЗ обеспечивает потребности авиации, военно-морского флота и сухопутных войск в оснащении их оптико-электронными прицельными системами, разработанными с учетом достижений лазерной технологии. Приборы, изготавливаемые заводом, устанавливаются на различные типы самолетов и вертолетов серии "МиГ", "Су", "Ми" и "Ка".

В 2003 году Уральским оптико-механическим заводом получено право на ведение самостоятельной внешнеэкономической деятельности в сфере поставок запчастей и сервисно-гарантийного обслуживания военной техники.

*источник: компания «ФГУП "Уральский оптико-механический завод"»  
18.06.07*

## "АЭРОФЛОТ" КУПИТ ШЕСТЬ ГРУЗОВЫХ ИЛ-96-400Т У ВАСО

"Аэрофлот" купит шесть грузовых Ил-96-400Т у ВАСО. Контракт будет подписан 20 июня, сообщил президенту РФ Владимиру Путину первый вице-премьер Сергей Иванов на совещании в Кремле.

"Надеюсь, будет подготовлен контракт на закупку шести таких самолетов для "Аэрофлота", - доложил Иванов, уточнив, что контракт планируется подписать в среду, во время его однодневной поездки в Воронеж.

"В среду планирую совершить однодневную рабочую поездку в Воронеж, посетить Воронежское акционерное самолетостроительное общество, входящее в ОАК (Объединенная авиастроительная корпорация), занимающееся производством широкофюзеляжных дальнемагистральных самолетов Ил-96-400, производством Ан-148 и самолетов для военно-транспортной авиации Ил-76", - сказал Иванов. Он добавил, что будет "обсуждать вопросы интеграции ВАСО в ОАК и

увеличение загрузки мощностей". Как сообщил корр. ИТАР-ТАСС в Воронеже Юрию Хоцу заместитель генерального директора компании "Ильюшин Финанс" Вячеслав Саликов, речь идет о приобретении шести грузовых самолетов Ил-96-400Т, которые являются грузовой версией пассажирской модели. Максимальная коммерческая загрузка Ил-96-400Т составляет 92 т. Дальность полета с максимальной загрузкой - 5700 км. Максимальный взлетный вес - 265 т.

"Новый лайнер по своим техническим характеристикам не имеет ограничений по полетам в зарубежные страны. Воронежские авиастроители готовы поставить самолеты заказчику в сроки, которые будут оговорены контрактом", - подчеркнул Саликов.

*источник: АРМС-ТАСС  
19.06.07*

## "СИБИРЬ" ЗАКАЗАЛА 25 AIRBUS

Основные владельцы авиакомпании "Сибирь" - супруги Владислав и Наталья Филевы - решили не останавливаться на покупке 15 Boeing-787. Вчера в Ле Бурже принадлежащая им группа S7, в которую входит "Сибирь", подписала контракт с основным конкурентом Boeing - европейской Airbus. У нее S7 готова купить 25 самолетов стоимостью \$1,6 млрд.

ЗАО "Группа компаний "С7" (S7 Group) на 100% принадлежит Владиславу и Наталье Филевым. В нее входит инвесткомпания "С7 Инвест", недавно созданный чартерный перевозчик "С7 Чартер", ОАО "Авиакомпания "Сибирь", второй по величине авиаперевозчик в России (4,9 млн. пассажиров в 2006 г.), и др. Владислав Филев - гендиректор "Сибири", Наталья Филева владеет 63,3% акций авиакомпании. Еще 25,5% - у государства. Компания летает под брендом S7 Airlines. Выручка "Сибири" в 2006 г. - 25 млрд. руб., чистая прибыль - 61 млн. руб. Консолидированные показатели группы не раскрываются.

В мае основные владельцы авиакомпании "Сибирь" - супруги Владислав и Наталья Филевы - стали первыми в России заказчиками новеньких лайнеров Boeing-787. Принадлежащая им группа S7, в которую входит "Сибирь", подписала с Boeing контракт на покупку 15 лайнеров мечты каталожной стоимостью \$2,4 млрд. и опцион еще на 10 таких самолетов. А на стартовавшем вчера под Парижем авиасалоне Ле Бурже S7 подписала контракт с Airbus на поставку 25 новых среднемагистральных лайнеров A320. Источник, участвовавший в переговорах, ранее рассказывал "Ведомостям", что условия контракта были согласованы еще прошлой осенью. Правда, тогда речь шла о покупке "Сибири" 20 лайнеров A320 и опционе еще на 10 таких самолетов.

Новыми A320 "Сибирь" надеется заменить Ту-154М (самолеты советского производства компания

намерена вывести из эксплуатации к 2012 г.). К этому моменту S7 Airlines планирует эксплуатировать не менее 50 самолетов Airbus этого семейства, в том числе до 35 лайнеров A-320. Заказанные лайнеры вмещают до 160 пассажиров в двухклассной компоновке. Каталожная стоимость 25 самолетов - \$1,6 млрд. Исполнительный коммерческий директор Airbus Джон Лехи на церемонии подписания признал, что S7 получила скидку, но ее размер ни он, ни Филев не раскрыли.

Первые четыре самолета A320 S7 получит в первой половине 2008 г. "Сибирь" будет брать их в финансовый лизинг сроком примерно на 10 лет у специально создаваемой (одной или нескольких) в структуре S7 компании, сообщил Филев. Более половины от общей суммы сделки группа, по его словам, рассчитывает профинансировать за счет синдицированного кредита. Планируется, что основным в синдикате из примерно 20 банков станет Сбербанк, отметил он.

Airbus могут стать хорошей заменой для Ту-154, рассуждает аналитик банка "Траст" Евгений Шаго. Размер скидки для "Сибири", по его словам, может составить 10-20% от каталожной цены.

Контракт с "Сибири" для Airbus стал не единственным в первый день авиасалона в Ле Бурже. Общая сумма заказов, полученных компанией вчера, по данным Bloomberg, составила \$42,6 млрд. А крупнейшим для Airbus стал заказ от Qatar Airways, подписавшейся на 80 дальнемагистральных A-350 XWB и три суперлайнера A-380. Общая сумма этого контракта - около \$17 млрд. Улов основного конкурента Airbus - американской Boeing, по данным агентства, в первый день авиасалона составил \$4,4 млрд.

*источник: газета «Ведомости»  
19.06.07*

## В ИЮНЕ ПЕРВЫЙ СЕРИЙНЫЙ САМОЛЕТ МАИ-223 ПОКИНЕТ СБОРОЧНЫЙ ЦЕХ В ЕКАТЕРИНБУРГЕ

Первый серийный легкий многоцелевой двухместный самолет МАИ-223 разработки отраслевого специального конструкторского бюро экспериментального самолетостроения (ОСКБЭС) Московского авиационного института (МАИ) в июне текущего года покинет сборочный цех ОАО "Уральский завод гражданской авиации" (ОАО "УЗГА", г. Екатеринбург). Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил информированный источник в МАИ.

По его словам, на сегодня выпущены три самолета МАИ-223, причем самолеты №№ 02 и 03 - предсерийные, построенные по серийной технологии. Серийное производство в Екатеринбурге развертывается на основании лицензии, проданной МАИ.

Опытные образцы МАИ-223 испытаны с тремя вариантами шасси - колесным, лыжным и на поплавках. Также испытан вариант сельскохозяйственного назначения МАИ-223СХ для авиахимработ (первый самолет поставлен покупателю). Одной из ближайших модификаций МАИ-223 станет модификация с передней стойкой шасси (на базовом МАИ-223 - хвостовое колесо) для первоначального обучения. "Это будет самое дешевое средство для первоначального обучения летчиков", - отметил собеседник. По его

мнению, в настоящее время спрос конкретно на самолет МАИ-223 оценивается в объеме 300-400 машин в год, даже с учетом того, что МАИ-223 не будет единственным на авиарынке. "На сегодня имеется очень много покупателей - частные лица, небольшие фирмы, зарубежные покупатели", - уверен он.

"В Росавиации считают, что в 2008 году будет введено в практику уведомительное использование воздушного пространства в России, то есть фактически "откроются" сегодня "закрытые ворота" для самолетов малой авиации", - сказал собеседник.

Расположение экипажа в кабине МАИ-223 - "бок о бок". Силовая установка - один поршневого двигателя Rotax 912ULS мощностью 100 л.с.

Взлетная масса составляет 495 кг. Максимальная скорость горизонтального полета - 190 км/ч; минимальная скорость - 65 км/ч; длина разбега / пробега с максимальным взлетным весом - 80 м; потребная длина ВПП - 250 м; дальность полета с полной заправкой - не менее 800 км.

Стоимость МАИ-223 в базовой комплектации составляет 50 тысяч евро.

*источник: AVIAPORT.RU  
13.06.07*

## "АЭРОФЛОТ" ПОДПИСАЛ КОНТРАКТ С AIRBUS

Сегодня на международном авиакосмическом салоне в Ле Бурже ОАО "Аэрофлот - российские авиалинии" подписало с корпорацией Airbus контракт на приобретение пяти самолетов A321. Все самолеты новые, будут поставлены непосредственно с заводов корпорации Airbus.

"Аэрофлот" первым в России и в СНГ приступил к эксплуатации аэробусов в 1992 году. В настоящее время парк насчитывает 27 самолетов семейства A320, а к 2010 году авиакомпания намеревается довести численность самолетов данного типа до 55. "Аэрофлот" располагает полнопилотажным тренажером самолета A320 в собственном центре подготовки авиационного персонала. По показателям эксплуатационной надежности и фактическому налету часов на один самолет "Аэрофлот" входит в число мировых лидеров. Среднесуточный налет часов на один исправный самолет семейства A320 в "Аэрофлоте" составляет в среднем 13 часов.

ОАО "Аэрофлот - российские авиалинии" базируется в Москве, Россия, в аэропорту "Шереметьево". Авиакомпания создана 1923 году. Является крупнейшим авиаперевозчиком на международных и внутренних линиях, на долю которого приходится 39% международного и 11% внутреннего рынка авиаперевозок в России. "Аэрофлот" входит в глобальный авиаальянс Sky Team, который признан читателями журнала Global Traveler Magazine "Лучшим авиационным альянсом" в 2005 и 2006 гг. В 2006 году авиакомпания перевезла 7,3 миллиона пассажиров в 89 городов 47 стран. Чистая прибыль за 2006 год должна составить 6,9763 млрд. руб. "Аэрофлот" выполняет 302 рейса в день, его парк воздушных судов состоит из 92 самолетов.

*источник: компания «АК "Аэрофлот - российские авиалинии"»  
19.06.07*

## АВИАКОМПАНИЯ "УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ" КУПИЛА В ЛЕ БУРЖЕ 5 НОВЫХ САМОЛЕТОВ A320

На международном аэрокосмическом салоне в Ле Бурже авиакомпания "Уральские авиалинии", являющаяся одним из ведущих российских авиаперевозчиков, подписала с компанией Airbus меморандум о взаимопонимании на приобретение пяти новых самолетов A320 в рамках реализации плана модернизации парка своих среднемагистральных самолетов. Цена сделки по каталожной стоимости составляет 340 миллионов долларов.

"Эта сделка является значительным шагом в нашей программе развития направления пассажирских перевозок, - говорит коммерческий директор ОАО "Уральские авиалинии" Кирилл Скуратов. - В парке авиакомпании уже есть два A320. Помимо того, нами подписано соглашение о приобретении в лизинг еще трех воздушных судов. Первое из них появится у нас в декабре 2007 года, остальные два - весной 2008 г. Но, безусловно, самым важным шагом стало заключение договора с Airbus на покупку пяти новых самолетов. Благодаря этой сделке мы сможем постепенно обновить свой парк воздушных судов, что, кстати, является одним из ключевых шагов проводимого в компании ребрендинга. Приобретение A320 повысит общий уровень безопасности авиакомпании и позволит нам существенно сократить расходы на топливо,

что значительно удешевит стоимость перелетов для пассажиров".

Заказанные лайнеры будут иметь просторную и комфортабельную двухклассную компоновку салонов, рассчитанную на размещение 160 пассажиров. Авиакомпания планирует эксплуатировать эти самолеты на сети своих международных маршрутов. Выбор двигателя пока не сделан. В настоящее время авиакомпания "Уральские авиалинии" по соглашению об операционном лизинге эксплуатирует два самолета A320, которые выполняют рейсы на маршрутах из Екатеринбурга в Москву, Хургаду, Шарм-эль-Шейх, Мюнхен, Дюссельдорф, Прагу, Бангкок, Дели, Тяньцзинь и Пекин.

"Мы очень рады, что авиакомпания "Уральские авиалинии" выбрала самый успешный узкофюзеляжный самолет для пополнения своего воздушного флота. Мы надеемся на продолжительные партнерские отношения с авиакомпанией "Уральские авиалинии", - сказал Джон Лехи (John Leahy), исполнительный коммерческий директор Airbus.

*источник:  
компания «АК "Уральские авиалинии"»  
21.06.07*

## КОМПАНИЯ "СУХОЙ" БУДЕТ ДИВЕРСИФИЦИРОВАТЬ СВОЙ ПРОДУКТОВЫЙ РЯД И ПОРТФЕЛЬ ЗАКАЗОВ

В настоящее время перед компанией "Сухой" стоит задача диверсификации своего продуктового ряда и портфеля заказов, сообщил корр. АРМС-ТАСС на 47-м Парижском аэрокосмическом салоне Ле Бурже генеральный директор компании Михаил Погосян.

По его словам, в настоящее время военная техника составляет 95% в общем объеме экспортных поставок "Сухого". Планируется, что проект российского регионального самолета Sukhoi SuperJet-100 увеличит гражданскую составляющую выпускаемой продукции до 35 проц.

При этом, отметил Погосян, речь не идет о снижении поставок военной техники. Экспорт продукции военного назначения будет повышаться за счет дальнейшего наращивания поставок многоцелевых истребителей семейства Су-30, постепенного продвижения на мировой рынок нового истребителя Су-35 и, в последующем, перспективного авиационного комплекса фронтовой авиации.

*источник: АРМС-ТАСС  
20.06.07*

## ИТАЛЬЯНСКАЯ АВИАКОМПАНИЯ "ИТАЛИ" СТАЛА ПЕРВЫМ ЗАРУБЕЖНЫМ ПОКУПАТЕЛЕМ РЕГИОНАЛЬНЫХ САМОЛЕТОВ SUPERJET-100

Итальянская авиакомпания "Итали" стала первым зарубежным покупателем региональных самолетов Sukhoi SuperJet-100. Сегодня на 47-м Парижском аэрокосмическом салоне подписан контракт между ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" и авиакомпанией "Итали" о твердом заказе итальянского авиаперевозчика на 10 самолетов SuperJet-100 и опционе еще на 10 самолетов этого типа. Стоимость контракта на первые 10 самолетов составляет 283 млн долларов.

Компании "Сухой" и "Алениа Аэронаутика" объявили сегодня на авиасалоне о том, что авиакомпания "Итали" (ItAli) заказала 10 самолетов SuperJet-100/95 в конфигурации с увеличенной дальностью, рассчитанных на перевозку 98 пассажиров. Первые поставки начнутся в 2009 году, и все 10 самолетов будут введены в эксплуатацию к 2011 г.

Самолеты SuperJet-100/95 заменят парк итальянской авиакомпании, состоящий сегодня из МД-80 и "Дорнье-328 Джет", обеспечив таким образом авиаперевозчику платформу для роста.

Двухдвигательный самолет позволит итальянской авиакомпании, базирующейся в г. Пескара (район Абрuzzо на Адриатическом побережье центральной Италии), увеличить частоту на внутренней маршрутной сети, соединяющей два итальянских хаба - Милан (Мальпенза) и Рим (Фьюмичино), запустить новые международные маршруты между Италией и Восточной Европой и расширить возможности чартерных перевозок.

Объявив сегодня об этом заказе в Ле Бурже, авиакомпания "Итали" стала стартовым западноевропей-

ским заказчиком программы SuperJet-100 - самого нового и наиболее эффективного самолета в региональном сегменте. С этим новым заказом портфель твердых заказов на самолет производства компании "Гражданские самолеты Сухого" достиг 71 самолета.

"Самолет SuperJet-100 идеально впишется в планы нашей авиакомпании и обеспечит авиаперевозки как на внутреннем, так и на внешнем рынке", - сказал Джузеппе Спадачини, председатель совета директоров авиакомпании.

По его словам, унификация парка на базе этого самолета даст существенные экономические и операционные преимущества по сравнению с существующим парком в рамках нынешнего сложного сценария развития итальянских и европейских авиаперевозок.

"Сегодня самолет SuperJet-100 получил международное признание в самой требовательной аудитории - среди авиаперевозчиков", - отметил Виктор Субботин, глава компании "Гражданские самолеты Сухого".

По его словам, благодаря этому заказу проект SuperJet-100 получает подтверждение своей состоятельности и способности предложить продукт, превосходящий конкурентов.

"Наш самолет на все 100 процентов удовлетворяет всем существующим и потенциальным требованиям рынка", - добавил он.

*источник: компания «АХК "Сухой"»  
19.06.07*

## РОССИЯ ПРИМЕТ УЧАСТИЕ В ТЕНДЕРЕ ФРАНЦИИ НА ПОСТАВКУ ТРЕХ СПОРТИВНЫХ САМОЛЕТОВ

Россия примет участие в тендере на поставку трех спортивных самолетов для сборной команды Франции по самолетному спорту. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил информированный источник в области авиастроения.

По его словам, по предварительным данным, Франция может объявить об открытии тендера уже 18 июня текущего года.

"Французская сторона планировала объявить такой же тендер еще год назад, и, так как предварительные ценовые показатели сделки были отправлены во Францию еще год назад, то на сегодня французы на них и ориентируются", - сказал собеседник.

Он полагает, что для решения указанного выше вопроса понадобится определенное время - один-два месяца.

"Завершение тендера во Франции планируется ориентировочно на сентябрь-октябрь текущего года, но само решение о победителе тендера будет принято только в конце текущего года", - полагает собеседник. По его мнению, первые поставки спортивных самолетов во Францию могут начаться примерно во втором полугодии или в четвертом квартале 2008 года. Год назад французы просили поставить им три машины в 2007 и в 2008 годах. Сейчас сроки, конечно, сдвинулись и, скорее всего, постав-

ки французы будут ожидать в 2008-2009 годах. Касаясь типа самолета для участия в планируемом тендере, собеседник сказал, что французская сторона имеет в виду несколько модернизированные самолеты Су-26 или Су-29. "Однако, скорее всего, французы о новых спортивных машинах "Су" просто плохо информированы", - сказал собеседник.

По его мнению, очень интересно будет, если российские и французские сборные по самолетному спорту будут летать на российских самолетах, одинаковых по характеристикам. В этом случае на первый план выходит личное мастерство пилотов. Это принципиально важный момент. Российские спортсмены пока опережают французских пилотов классом, но на сегодня российские спортсмены выступают на самолетах, опережающих по характеристикам самолеты конкурентов. Если российские и французские спортсмены получат одинаковые самолеты, то конкуренция в высшем пилотаже усилится. Это явно должно подхлестнуть интерес к отечественным спортивным самолетам "Су".

*источник: AVIAPORT.RU  
14.06.07*

## ИТАЛИЯ ВОШЛА В ПРОЕКТ СОЗДАНИЯ РЕГИОНАЛЬНОГО САМОЛЕТА SUPERJET-100

Итальянский концерн "Финмеканика" и входящая в него компания "Аления аэронаутика" подписали сегодня на 47-м Парижском аэрокосмическом салоне генеральное соглашение с Объединенной авиастроительной корпорацией (ОАК), холдингом "Сухой" и его дочерним предприятием ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) на приобретение 25% плюс одна акция российской компании.

Генеральным соглашением предусматривается создание совместного предприятия, которое обеспечит послепродажную поддержку самолетов

SuperJet-100, приобретаемых западными авиакомпаниями, а также маркетинг нового российского регионального самолета на территории Европы.

"Аления аэронаутика" имеет большой опыт обслуживания в эксплуатации региональных самолетов типа ATR совместного итальянско-французского производства. Свои технологии она предоставит российско-итальянскому СП, которое создаст центры техобслуживания SuperJet-100 в Европе.

*источник: компания «АХК "Сухой"»  
19.06.07*

## У "РОСОБОРОНЭКСПОРТА" НЕТ ПРОБЛЕМ С ПОСТАВКОЙ КОМПЛЕКТУЮЩИХ, ПРОИЗВЕДЕННЫХ ВО ФРАНЦИИ

На сегодняшний день у "Рособоронэкспорта" нет проблем с получением комплектующих, произведенных во Франции, по реализуемым контрактам на поставку российской продукции военного назначения (ПВН) в третьи страны, в частности в Индию и Малайзию, сообщил корр. АРМС-ТАСС заместитель генерального директора "Рособоронэкспорта", руководитель делегации компании на салоне Ле Бурже - 2007 Иван Гончаренко.

По его словам, "у нас появились и другие заказчики, в контрактах с которыми будет использоваться французское военное имущество". Как отметил И. Гончаренко, "мы кооперируем более чем с десятью крупнейшими французскими оборонными компаниями. Если говорить о балансе России по экспорту и импорту ПВН с этими фирмами, то он составляет пропорцию 50:50. Это комплектующие, технологии, отработка ряда образцов военной техники".

Наиболее крупные военные программы реализуются с компаниями "Сафран", "Сажем", "Талес" и MBDA. "Рособоронэкспорт" активно работает также с

Генеральной делегацией по вооружению Франции (DGA). В целом, как подчеркнул И. Гончаренко, "на сегодняшний день я оцениваю уровень сотрудничества с Францией как достаточно высокий". По словам И. Гончаренко, "подписание крупных контрактов по военной тематике на нынешней выставке не планируется, однако "Рособоронэкспорт" в ходе работы салона рассчитывает подписать несколько небольших контрактов по различным программам на общую сумму в несколько десятков миллионов долларов".

"Рособоронэкспорт" является организатором российской экспозиции на 47-й международной аэрокосмической выставке в Ле Бурже. Под российскую экспозицию арендована площадь около 1700 кв. м. Представлено более 60 предприятий, которые демонстрируют весь модельный ряд производимой ими продукции.

*источник: АРМС-ТАСС  
19.06.07*

## В ЗАО "АВИАСТАР-СП" СОСТОЯЛОСЬ ОБЩЕЕ СОБРАНИЕ АКЦИОНЕРОВ

8 июня в Ульяновске состоялось годовое общее собрание акционеров ЗАО "Авиастар-СП". Были утверждены годовой отчет и бухгалтерская отчетность Общества по результатам финансового года, избраны члены совета директоров, ревизионной комиссии, подтверждены полномочия генерального директора, утвержден аудитор на 2007 год, а также рассмотрены другие вопросы повестки дня.

В результате голосования членами совета директоров ЗАО "Авиастар-СП" избраны: исполнительный вице-президент по корпоративному развитию ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" Валерий Безверхний, директор дирекции программ гражданской авиации ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" Сергей Гальперин, председатель совета директоров ООО "Сирокко Аэроспейс" Борис Зенков, директор представительства ООО "Сирокко Аэроспейс" Сергей Карташов, генеральный директор ОАО "Авиационный комплекс им. С.В. Ильюшина", член правления ОАО "Объединенная авиационная корпорация" Виктор Ливанов, генеральный директор ЗАО "Авиастар-СП" Виктор

Михайлов, губернатор - председатель правительства Ульяновской области Сергей Морозов, первый вице-президент ОАО "Туполев" Александр Поляков, директор департамента корпоративного управления, член правления ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" Василий Прутковский, директор департамента развития технологий и поставщиков ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" Андрей Черкашин, президент - генеральный конструктор ОАО "Туполев", член правления ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" Игорь Шевчук, директор дирекции программ транспортной авиации ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация", первый заместитель генерального директора ОАО "Авиационный комплекс им. С.В. Ильюшина" Юрий Юдин.

Подтверждены полномочия генерального директора ЗАО "Авиастар-СП" Виктора Михайлова.

*источник: компания «ЗАО "Авиастар-СП"»  
09.06.07*

## РОССИЯ И ЕВРОПА РАССМАТРИВАЮТ ВОЗМОЖНОСТЬ СОТРУДНИЧЕСТВА ПО СОВМЕСТНОМУ ПРОИЗВОДСТВУ ЛЕГКИХ И СРЕДНИХ ВЕРТОЛЕТОВ

Россия и Европа рассматривают возможность сотрудничества по совместному производству легких и средних вертолетов, сообщил корр. АРМС-ТАСС на 47-м Парижском аэрокосмическом салоне Ле Бурже - 2007 генеральный директор корпорации "Оборонпром" Денис Мантуров.

По его словам, переговоры по этой тематике ведутся с традиционными российскими партнерами в области вертолетостроения, компаниями Eurocopter и "Агуста/Уэстлэнд".

"Мы обсуждаем возможность лицензионной сборки и последующей локализации производства в России вертолетов "Агуста/Уэстлэнд", а также совме-

стного создания с этой компанией совсем новой версии в классе машин массой 4,5 тонн", - пояснил Мантуров. Что касается компании Eurocopter, с ней обсуждается возможность кооперации в рамках совсем легких машин, массой 2,5 тонны и менее, добавил глава "Оборонпрома". Он отметил, что вертолеты совместного европейско-российского производства планируется поставлять на внутренний рынок, в страны СНГ, а также в третьи страны, которые являются традиционными заказчиками вертолетной техники России.

*источник: АРМС-ТАСС  
20.06.07*

## СОЗДАНИЕ ХОЛДИНГА "АВИОНИКА" БУДЕТ ЗАВЕРШЕНО В БЛИЖАЙШИЕ МЕСЯЦЫ - РУКОВОДИТЕЛЬ НПЦ "ТЕХНОКОМПЛЕКС"

Создание холдинга "Авионика" завершится в июле-августе, сообщил "Интерфаксу-АВН" на авиакосмическом салоне в Ле Бурже генеральный директор НПЦ "Технокомплекс" Гиви Джанджгава.

"Создание холдинга находится на заключительной стадии. Решены практически все вопросы с Росимуществом, Роспромом и предприятиями, которые войдут в холдинг. В июле-августе он появится", - сказал Г. Джанджгава.

При этом, по его словам, какое-то время понадобится, чтобы холдинг прошел регистрацию.

Г. Джанджгава напомнил, что подготовительная работа по объединению в холдинг предприятий, спе-

циализирующихся на разработке и производстве авиационного оборудования, ведется уже более 10 лет. По его словам, на первом этапе в холдинг войдут чебоксарский завод "ЭЛАРА", Раменский приборостроительный завод, курское ОАО "Прибор", "Техприбор" (Москва), "Авионика" (Москва) и "Аэроприбор-Восход" (Москва). Государство передаст в холдинг принадлежащие ему доли пакетов акций этих предприятий. Кроме того, Раменское приборостроительное КБ и Пермская приборостроительная компания войдут в холдинг как акционеры.

*источник: ИА «Интерфакс-АВН»  
22.06.07*

## "САТУРН" ПОДНЯЛСЯ В ЗЕНИТ

НПО "Сатурн" разместило выпуск облигаций третьей серии объемом 3,5 млрд. руб. Доходность облигаций составит 8,94%. По мнению аналитиков, компания могла разместиться и выгоднее, но этому помешали негативные новости с внешних рынков.

Вчера НПО "Сатурн" в полном объеме разместило на ММВБ выпуск облигаций третьей серии объемом 3,5 млрд. руб. Выпуск состоит из 2,5 млн. облигаций номинальной стоимостью 1 тыс. руб. Срок обращения бумаг - семь лет. Предусмотрены полугодовые купонные выплаты, а также пут-опцион 9 декабря 2008 года по цене 100% от номинала.

Аналитик ИК "Финам" Александр Ташинцев называет размещение НПО "Сатурн" одним из самых интересных за последнее время. "Спрос был высоким, было подано 107 заявок от инвесторов", - отметил аналитик. При этом объем спроса превысил предложение на 20% и составил 4,3 млрд. руб.

Ставка первого купона была определена в размере 8,75% годовых. Этому же значению равна ставка второго и третьего купонов. Доходность облигаций - 8,94%. Таким образом, компания определила доходность на полтора года до срока пут-опциона. По словам начальника отдела рынка долговых обязательств Банка Москвы Егора Федорова, для инвесторов полугодовая бумага привлекательнее семилетней с точки зрения рисков. Выгодна такая форма и НПО "Сатурн". Если через полтора года необходимости в

заемных средствах не будет, компания сможет погасить эти бумаги.

ВТБ, организатор выпуска, ожидал ставку первого купона в размере 8,52-8,9% годовых. Тем не менее компания разместила бумаги ниже ожиданий аналитиков. Егор Федоров оценил уровень справедливой доходности облигаций - 8,5-8,6%. По мнению аналитика, размещение попало под волну негативных новостей с внешних рынков. "На фоне ухудшения настроений на внешних рынках эмитент вынужден был предоставить инвесторам премию", - отмечает Федоров. Тем не менее аналитики ожидают, что бумаги НПО "Сатурн" будут расти.

НПО "Сатурн" привлекательно для инвесторов по нескольким причинам. Компания специализируется на разработке и производстве газотурбинных двигателей для авиации, энергогенерирующих и газоперекачивающих установок. "НПО "Сатурн" работает на растущий энергетический сектор и имеет хороший портфель заказов", - говорит Александр Ташинцев.

По словам Егора Федорова, обсуждаемая консолидация отрасли и создание двигателестроительного холдинга только улучшат показатели компании и ее привлекательность для инвесторов.

*источник: газета «Бизнес»  
09.06.07*



## В МАЛАЙЗИЮ ДОСТАВЛЕНЫ ПЕРВЫЕ МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНЫЕ САМОЛЕТЫ СУ-30МКМ

Первые два Су-30МКМ из 18 закупленных Малайзией самолетов доставлены сегодня заказчику. Самолет-гигант Ан-124-100 "Антей" авиакомпании "Волга-Днепр", вылетевший утром с многотонным грузом на борту, благополучно приземлился в 18:50 по местному времени (14:50 мск) на авиабазе Королевских ВВС в Конг-Кедак (460 км к северу от столицы) на побережье Южно-Китайского моря.

После разгрузки, сборки, техосмотра и облета первые две боевые машины будут переданы малайзийским ВВС. Следующая партия заказанных ими российских самолетов будет доставлена позднее в этом году, а остальные, как и предусматривается контрактом, поступят в следующем году.

Наземное и вспомогательное оборудование для технического обслуживания новейших боевых машин уже доставлено в Малайзию. Группа специалистов "Сухого" для обучения малайзийского техниче-

ского персонала вскоре прибудет в Куала-Лумпур.

По мнению командующего ВВС Малайзии генерала Азизана Ариффиниха, с постановкой на вооружение Су-30МКМ боевая мощь ВВС страны значительно возрастет и они смогут защищать суверенитет Малайзии на дальних рубежах.

Самолет Су-30МКМ (многоцелевой, коммерческий, малайзийский) - это новейшая версия широко известного многофункционального истребителя Су-30МКИ, большая партия которых была поставлена в Индию в 2002-2004 годах. В настоящее время индийская корпорация HAL ведет производство Су-30МКИ по лицензии.

*источник: компания «АХК "Сухой"»  
19.06.07*

## ПОРТФЕЛЬ ЗАКАЗОВ КОРПОРАЦИИ "МИГ" К КОНЦУ 2007 ГОДА ПРЕВЫСИТ 4 МЛРД. ДОЛЛ.

Портфель заказов российской самолетостроительной корпорации "МиГ" к концу 2007 года превысит 4 млрд. долл. Об этом сегодня на 47-м Парижском аэрокосмическом салоне корр. АРМС-ТАСС сообщил заместитель генерального директора корпорации по внешнеэкономической деятельности Владимир Выпряхкин.

"В настоящее время портфель заказов приближается к отметке 4 млрд. долл. и к концу года превысит ее. По ряду контрактов срок их исполнения рассчитан до 2015 года", - отметил он.

По оценкам РСК "МиГ", до 2020 года корпорация поставит российским ВВС и на экспорт 250-350 новых самолетов типа МиГ-29К/КУБ, МиГ-29М/М2, МиГ-35 на общую сумму 10-12 млрд. долларов.

В этот же период времени рынок модернизации истребителей МиГ-29 оценивается суммой 7-8 млрд. долл., отметил В. Выпряхкин. В настоящее время ВВС 29 стран мира эксплуатируют свыше 1600 истребителей этого типа.

Среди наиболее значимых экспортных программ представитель РСК "МиГ" отметил продвижение на мировой рынок самолетов МиГ-29М/М2 и МиГ-35, дальнейшую работу с Индией по программе

МиГ-29К/КУБ, участие с самолетом МиГ-35 в тендере на поставку ВВС Индии 126 многофункциональных самолетов. Кроме того, замглавы корпорации особо выделил программы модернизации МиГ-29, которые имеют различное "наполнение" и предлагаются Индии, а также другим странам мира, в том числе на Ближнем Востоке, в Восточной и Центральной Европе, Северной Африке.

"Мы также ведем переговоры по вопросам модернизации МиГ-29 со странами Латинской Америки, ЮВА и СНГ", - подчеркнул он.

"В целях улучшения послепродажного обслуживания мы начали активно продвигать систему так называемого абонентского обслуживания. По этому направлению уже заключен первый контракт", - проинформировал Выпряхкин.

Среди перспективных программ были названы также проект самолета пятого поколения и тематика беспилотных летательных аппаратов. Эти направления РСК "МиГ" считает для себя крайне важными.

*источник:  
газета «Военно-промышленный курьер»  
19.06.07*

## НОВЫЙ ШТУРМОВИК СУ-25УБМ СКОРО ПОДНИМЕТСЯ В ВОЗДУХ

По сообщению генерального директора концерна "Штурмовики Сухого" Владимира Бабака, строительство первого модернизированного двухместного штурмовика Су-25УБМ перешло в завершающую стадию, передает "Интерфакс-АВН".

"Поднять модернизированный Су-25УБМ в воздух мы планируем в июле этого года", - добавил Бабак.

По его словам, говорить об объемах заказа на штурмовики этого типа можно будет после проведения летных испытаний.

Планируется, что летные испытания модернизированного штурмовика будут проходить в течение

полутора лет. По неофициальным данным, программа испытаний состоит из 200-220 полетов.

"Сроки реализации программы модернизации двухместного учебно-боевого самолета Су-25УБ в вариант Су-25УБМ в настоящее время зависят только от финансовых возможностей заказчика", - отметил глава "Штурмовиков Сухого".

Модernизированный штурмовик Су-25УБМ предлагается оснастить новым бортовым оборудованием, аналогичным тому, что устанавливается на одноместный штурмовик Су-25СМ.

*источник: телеканал «Звезда»  
14.06.07*

## "АВИАБАЛТ" ПОСТАВИЛ НА ИЛ-114

Дочерняя компания российской "Техноспецсталь" ОАО "Авиабалт" в июне привлечет 1 млрд. руб. за счет выпуска облигаций. Эти средства направят на покупку комплектующих для производства турбовинтового ближнемагистрального самолета Ил-114-300 в Ташкенте, сообщает информационное агентство "Uzbekistan Today".

В мае 2006 года российское ЗАО "Техноспецсталь-Инжиниринг" (Санкт-Петербург) подписало контракт с ГАО "Ташкентское авиационное производственное объединение им. В.П. Чкалова" (ГАО "ТАПОИЧ") на поставку 30 самолетов Ил-114 с российскими двигателями ТВ-117СМ в 2006-2008 годы. В соответствии с контрактом на самолеты будет также установлена авионика российского производства, в частности модернизированный цифровой пилотажно-навигационный комплекс.

Кроме того, до конца текущего года "ТАПОИЧ" должно поставить национальной авиакомпании Узбекистана "Узбекистон хаво йуллари" два пассажирских самолета Ил-114-100. В 2001 году "ТАПОИЧ" и "Узбекистон хаво йуллари" заключили контракт на приобретение трех самолетов Ил-114-100 на общую сумму \$21,5 млн. В 2002 году узбекская авиакомпания получила первый самолет и в начале 2003 года приступила к коммерческой эксплуатации авиалайнера на местных авиалиниях. Существенный портфель заказов на данный тип лайнеров связан прежде всего

с насущной проблемой замены гражданского авиапарка среднемагистральных самолетов. Машины Ан-24 и Як-40 уже не могут удовлетворить авиаперевозчиков стран СНГ, которые испытывают дефицит новой техники данного типа.

Региональные авиаперевозчики в СНГ готовы закупать новые самолеты. Российская авиакомпания "Выборг" уже эксплуатирует два судна Ил-114. "Этот самолет окупится в течение пяти-семи лет", - говорит генеральный директор ООО "СЗАТК "Выборг" Георгий Назаренко. По его словам, компания готова брать в эксплуатацию до десяти машин в год, что позволит ей в ближайшем будущем осуществлять авиаперевозки по всему Северо-Западному направлению.

По оценкам "Авиабалта", потенциальная емкость рынка региональных самолетов в России составляет 250 единиц. Но это не предел: если учесть, что инвесторы начали вкладывать деньги в развитие региональных аэропортов, то не исключено, что в скором времени потребность в ближнемагистральных самолетах увеличится.

Для Узбекистана это тоже выгода. Создаются рабочие места, идет развитие и пополнение казны. Новые контракты, безусловно, повысят инвестиционную привлекательность "ТАПОИЧ".

*источник: ИА Press-uz.info  
12.06.07*

## АВИАКОМПАНИЯ "ПОЛЕТ" ПОДПИСАЛА СОГЛАШЕНИЕ О ПОСТАВКЕ 10 САМОЛЕТОВ АН-148 И 3 ИЛ-76

Авиакомпания "Полет" подписала соглашение о приобретении 10 самолетов Ан-148. Срок реализации проекта составит 15 лет, а первые самолеты поступят в эксплуатацию авиакомпании уже в I квартале 2009 года. Новые воздушные суда планируется использовать на региональных перевозках из Центрального Черноземья, в частности из Воронежа, в Норильск, Дубаи, Барселону, Париж, Шарм-эль-Шейх, Хургаду.

Достигнута договоренность между "Ильюшин Финанс" и инженерно-авиационной службой авиакомпании "Полет", которая находится в аэропорту г. Воронежа, о создании на базе АТБ зонального центра по техническому обслуживанию самолета Ан-148. На сегодняшний день АТБ имеет сертификаты

соответствия на все виды ТО воздушных судов: Ан-24, Ан-2, Ан-30, Ту-134, Як-40, Як-42, БАЕ-125-700/800, идет подготовка к сертификации по обслуживанию SAAB-2000.

Помимо этого, подписано генеральное соглашение долгосрочного лизинга на три грузовых самолета Ил-76 ТД-90. Авиакомпания "Полет" специализируется на перевозке крупногабаритных грузов на самолетах Ан-124-100 "Руслан", и приобретение Ил-76 позволит расширить спектр услуг в сегменте грузовых перевозок.

*источник: компания «АК "Полет"»  
21.06.07*

## РОССИЯ ПОСТАВИТ СИРИИ ПЯТЬ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ МИГ-31

Россия в военно-техническом сотрудничестве с зарубежными странами строго следует международному праву и своим обязательствам в рамках международно-правовых документов, заявил официальный представитель МИД РФ Михаил Камынин, комментируя сообщение о том, что Россия приступила к реализации контракта на поставку Сирии пяти истребителей МиГ-31Э.

"Все наши сделки в сфере военно-технического сотрудничества соответствуют международному праву и обязательствам России в рамках различных

договорно-правовых документов и резолюций Совета ООН", - подчеркнул дипломат.

В начале этого года "Рособоронэкспорт" подписал соответствующий контракт с Дамаском. По некоторым сведениям, Сирии также продана партия истребителей МиГ-29М/М2. Они поставляются за рубеж впервые и по техническим характеристикам схожи с МиГ-35, которые Россия сейчас предлагает Индии, отмечает "Интерфакс".

*источник: газета «Известия»  
19.06.07*

## ЧЕТЫРЕ НОВЫХ КОНТРАКТА SNECMA SERVICES РАСШИРЯЮТ ПОЛЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КОМПАНИИ В РОССИИ

Компания Snecma Services объявила о подписании четырех новых контрактов с российскими авиакомпаниями на обслуживание двигателей CFM56. Они продолжили ряд уже подписанных менее чем за год соглашений в России, став новой вехой участия компании фирмы в России.

Три из этих договоров - подписаны с фирмами S7 Airlines, "Аэрофлот-Норд" и "Авиаград" - касаются двигателей CFM56-3 для Boeing 737. Они были ратифицированы фирмой Snecma Services - Брюссель, брюссельским филиалом компании Snecma Services. Это отделение находится в аэропорту Завентем и является центром обслуживания двигателей CFM56-3, ежегодно принимая в ремонт около 100 двигателей. Четвертый договор подписан с крупнейшей авиакомпанией "Аэрофлот" и представляет собой продолжение предыдущего соглашения о некоторых двигателях CFM56-5B.

Российский рынок CFM56 состоит на сегодняшний день из 200 двигателей.

Сейчас многие российские потребители CFM56 доверяют компании Snecma Services. Среди них: "Аэрофлот", Orenair, "Россия", S7 Airlines, "Уральские авиалинии", "Аэрофлот-Норд", "Авиаград".

"Подписание договоров с новыми компаниями и с компаниями, с которыми мы уже сотрудничаем,

является свидетельством большого доверия фирме Snecma Services и взаимного, постепенно растущего, уважения", - подчеркнул Вильфрид Тейссен, генеральный директор компании Snecma Services - Брюссель. "Кроме того, что клиенты довольны, расширение поля деятельности Snecma Services в России связано с удачным местоположением фирмы и работой наших специалистов. Благодаря этому мы хорошо знаем российских потребителей и их оборудование и нужды", - добавил он.

Snecma Services (концерн Safran) предоставляет по всему миру полный набор услуг для авиакомпаний, ВВС и пользователей авиационных двигателей, а именно: обслуживание двигателей, их ремонт, предоставление запчастей и узлов, техпомощь в (эксплуатация флота, дистанционная диагностика), обеспечение LRU, обслуживание крыла и работы на нем, техобслуживание, установка КИПа, сдача двигателей в аренду, помощь при полетных испытаниях, обеспечение заказчика, обучение и т. д.) У Snecma Services есть три базы во Франции (Монтро, Сен-Кантэн, Шательро) и один в Бельгии. Snecma Services создала совместные предприятия с важнейшими партнерами, авиакомпаниями и промышленными концернами.

*источник: компания Snecma Services  
22.06.07*

## АЭРОФЛОТ И ROLLS-ROYCE ПОДПИСАЛИ КОНТРАКТ

Сегодня на международном авиакосмическом салоне в Ле Бурже ОАО "Аэрофлот - российские авиалинии" подписало контракт с компанией Rolls-Royce по оснащению двигателями Trent 700 десяти воздушных судов (ВС) А330-200. Контракт включает долгосрочное соглашение по техническому обслуживанию двигателей TotalCare. Для "Аэрофлота" Rolls-Royce стал новым партнером, т. к. ранее "Аэрофлот" не эксплуатировал ВС с двигателями Rolls-Royce.

Как сообщалось, совет директоров ОАО "Аэрофлот - российские авиалинии" одобрил сделку операционного лизинга с компанией AerCap (AER) о постав-

ке десяти самолетов А330-200. Первые два воздушных судна А330-200 поступят в "Аэрофлот" в 2008 году, пять - в 2009, три - в 2010. Все самолеты новые - непосредственно с завода компании Airbus.

"Аэрофлот" выбрал самолеты А330 в качестве промежуточного решения для пополнения своего дальнемагистрального парка до поступления новых ВС А350 в 2014-2017 гг.

*источник: компания «АК "Аэрофлот - российские авиалинии"»  
19.06.07*

## "СУХОЙ" ПРЕКРАТИЛ ПЕРЕГОВОРЫ С КОМПАНИЕЙ S7 ПО САМОЛЕТУ SUPERJET-100

Компания "Сухой" прекратила переговоры с российской авиакомпанией "Сибирь" (S7) по региональному самолету SuperJet-100, сообщил, отвечая на вопрос РИА Новости, глава холдинга "Сухой" Михаил Погосян.

"С "Сибирью" сейчас есть проблемы. Ее стратегия развития на рынке несколько изменилась, поэтому компания "Сухой" прекратила с ней проведение переговоров по самолету SuperJet-100", - сказал Погосян.

Вместе с тем он отметил, что "Сухой" продолжает вести переговоры и консультации с рядом российских и европейских авиакомпаний. "В настоящее время мы ведем переговоры примерно с 30-ю авиакомпаниями, одной из которых является французская Air France", - уточнил он.

Проект создания семейства российских региональных самолетов Sukhoi SuperJet-100 осуществляет ЗАО "Гражданские самолеты Сухого". Запуск самолете-

тов в серийное производство намечен на 2008 год.

Самолет SuperJet-100 относится к семейству региональных самолетов типа RRJ (Russian Regional Jet, то есть российский региональный самолет, проект компаний "Сухой", Boeing и "Ильюшин"), которое представлено шестью моделями: RRJ-60, RRJ-75, RRJ-95, вместимостью, соответственно, 60, 75 и 95 мест, с обычной и увеличенной дальностью полета.

Семейство разрабатывается на принципах максимальной унификации агрегатов планера и систем: крыла, оперения, шасси, силовой установки, кабины экипажа, основных самолетных систем и комплектующих изделий. Средневзвешенный прогноз производства самолетов этого семейства находится на уровне 800-900 штук, оптимистический - на уровне 1200 лайнеров.

*источник: РИА «Новости»  
19.06.07*

## "ВОЛГА-ДНЕПР" И "ИЛЮШИН" ДОГОВОРИЛИСЬ О ПОСТАВКЕ ТРЕХ САМОЛЕТОВ ИЛ-76ТД-90ВД С ПЕРМСКИМИ ДВИГАТЕЛЯМИ ПС-90А-76

18 июня на 47-м международном парижском авиасалоне в Ле Бурже (Франция) авиакомпания "Волга-Днепр" и "Межгосударственная авиастроительная компания "Ильюшин" подписали генеральное соглашение о заказе на изготовление и поставку самолетов Ил-76ТД-90ВД с двигателями ПС-90А-76 производства ОАО "Пермский моторный завод".

По сообщению электронных СМИ, в рамках соглашения "Волга-Днепр" в срок до 1 августа 2007 года разместит твердый заказ на приобретение трех самолетов этого типа со сроком поставки первого воздушного судна не позднее 15 месяцев со дня вступления в силу договора. В целях обеспечения своих обязательств "Ильюшин" резервирует под выполнение заказа "Волга-Днепр" три "задела" самолетов Ил-76ТД, находящихся на Ташкентском авиационном производственном объединении. Кроме того, достигнута договоренность о покупке еще десяти самолетов этого типа в более отдаленной перспективе. Контракт на поставку 12 двигателей ПС-90А-76 для трех самолетов ИЛ-76ТД ОАО

"Пермский моторный завод" и авиакомпания "Волга-Днепр" планируют подписать в конце августа на Международном авиационном космическом салоне - 2007 (МАКС). По словам заместителя коммерческого директора ОАО "Пермский моторный завод" Сергея Поленова, возможно, что контракт будет подписан не на 12, а на 14 двигателей.

Модернизация Ил-76ТД в вариант Ил-76ТД-90ВД (с установкой на самолеты новых серийных сертифицированных авиадвигателей ПС-90А-76 тягой по 14,5 т каждый вместо авиадвигателей Д-30КП-2 тягой по 12 т с некоторой заменой бортового оборудования и бортовых систем) позволяет существенно улучшить не только основные летно-технические характеристики самолета, но и повысить экономические показатели эксплуатации модернизированного самолета, прежде всего по топливной эффективности.

*источник: компания «Пермский  
моторостроительный комплекс»  
20.06.07*

## НОВЫЕ МАГИСТРАЛЬНЫЕ ЛАЙНЕРЫ S7 AIRLINES БУДУТ ЛЕТАТЬ НА ДВИГАТЕЛЯХ CFM

Группа компаний S7 разместила заказ на поставку 75 двигателей CFM56 для оснащения новых магистральных лайнеров, которые будут выполнять полеты под флагом S7 Airlines и S7 Charter. Согласно ценам по каталогу компании-производителя CFM International сумма контракта составляет порядка USD500 млн.

Новые двигатели будут установлены на 25 новых самолетах Airbus семейства A320, а также на 10 самолетах Boeing 737-800, которые начнут выполнять полеты по направлениям S7 Charter с начала 2010 года.

Оснащение новых самолетов современными двигателями - это очередной шаг в рамках реализации стратегического плана S7 по модернизации парка самолетов и двигателей и повышению показателей операционной эффективности. "Авиакомпания эксплуатирует разные воздушные суда, поэтому задачи унификации моторной базы и превосходные характеристики CFM56 преопределили наш выбор",

- говорит Владислав Филев, генеральный директор ОАО "Авиакомпания "Сибирь".

Двигатели CFM56 зарекомендовали себя как самые востребованные на рынке благодаря показателям высокой топливной эффективности, легкости в обслуживании и крайне высокому назначенному ресурсу.

S7 Airlines является крупнейшей авиакомпанией на внутренних воздушных линиях России и входит в этом сегменте в топ-50 мировых авиаперевозчиков. По общему числу перевезенных пассажиров S7 занимает второе место среди российских авиакомпаний. В 2006 году S7 Airlines выполнила свыше 40 тысяч рейсов, на которых было перевезено 4,9 млн. пассажиров и более 28 тыс. тонн груза и почты.

*источник: компания «АК "Сибирь"»  
19.06.07*

## РОССИЯ НЕ ПЛАНИРУЕТ ПРОДАВАТЬ ИСТРЕБИТЕЛИ В СИРИЮ И ИРАН

Планов продажи истребителей МиГ-29 в Сирию и Иран нет, сообщил глава "Рособоронэкспорта" Сергей Чемезов.

"Если такие переговоры начнутся, то вы об этом своевременно узнаете", - сказал Чемезов журналистам во вторник на пресс-конференции в Ле Бурже.

Глава "Рособоронэкспорта" сказал, что бессмысленно говорить на данном этапе о вероятных объемах и стоимости поставок самолетов в эти страны.

Во вторник газета "Коммерсант" со ссылкой на источники в оборонно-промышленном комплексе сообщила, что Россия приступила к реализации контракта на поставку пяти истребителей-перехватчиков МиГ-31Э в Сирию, заключенного "Рособоронэкспортом" в этом году.

Это означает, что Москва после некоторого перерыва, вызванного прошлогодней войной в Ливане, возобновляет поставки оружия на Ближний Восток, пишет газета.

По данным издания, Сирии также продана партия истребителей МиГ-29М/М2 - они поставляются за рубеж впервые и по техническим характеристикам схожи с МиГ-35, которые Россия сейчас предлагает Индии. Общая стоимость контракта на МиГ-31 и партию МиГ-29М/М2 с Сирией оценивается в один миллиард долларов, пишет газета.

*источник: РИА «Новости»  
19.06.07*

## ПО "УОМЗ" НАЧНЕТ 14 ИЮНЯ РАЗМЕЩЕНИЕ ДЕБЮТНОГО ВЫПУСКА ОБЛИГАЦИЙ ОБЪЕМОМ 1 МЛРД. РУБ.

ФГУП "ПО "Уральский оптико-механический завод имени Э.С. Яламова" (Екатеринбург) начнет 14 июня 2007 г. размещение на ФБ ММВБ дебютного выпуска облигаций объемом 1 млрд. руб., сообщает ПРАЙМ-ТАСС со ссылкой на информацию компании.

Федеральная служба по финансовым рынкам (ФСФР) РФ на заседании 24 апреля 2007 г. зарегистрировала выпуск и проспект документарных неконвертируемых процентных облигаций на предъявителя серии 01 ФГУП "ПО "УОМЗ" на общую сумму 1 млрд. руб. Количество ценных бумаг выпуска - 1 млн. шт. Номинальная стоимость каждой облигации - 1 тыс. руб. Выпуску присвоен государственный регистрационный номер 4-01-00002-Т.

Способ размещения ценных бумаг - открытая подписка на ФБ ММВБ. Цена размещения - 100% от номинала.

Срок обращения облигаций - 3 года. Процентная ставка 1-го купона будет определена на конкурсе, к ней приравнивается ставка 2-го и 3-го купона, ставки купонов с 4-го по 6-й установит эмитент после регистрации отчета об итогах выпуска. Организатором и андеррайтером облигационного займа выступит Росбанк. Основным направлением использования привлекаемых в рамках облигационного займа

средств является пополнение оборотных средств. Потребность в дополнительных оборотных средствах вызвана ростом объемов исполняемых предприятием контрактов, поставка по которым, в том числе на экспорт, запланирована на 2007-2008 гг. Часть средств планируется направить на замещение среднесрочной задолженности по кредитам перед коммерческими банками, ранее привлеченными для исполнения контрактных обязательств, а именно для своевременного обеспечения производства необходимыми материалами.

Уральский оптико-механический завод является одним из ведущих предприятий России по разработке и производству оптико-электронных приборов военного и гражданского назначения. С 2003 г. УОМЗ владеет правом на осуществление самостоятельной внешнеэкономической деятельности в сфере поставок запчастей и сервисно-гарантийного обслуживания военной техники. УОМЗ зарегистрирован как официальный поставщик оптико-электронных систем для ВВС Индии и Малайзии.

источник:  
газета «Военно-промышленный курьер»  
09.06.07

## "ВОЛГА-ДНЕПР" И МАК "ИЛЬЮШИН" НА САЛОНЕ В ЛЕ БУРЖЕ ПОДПИСАЛИ ГЕНЕРАЛЬНОЕ СОГЛАШЕНИЕ О ПОСТАВКЕ САМОЛЕТОВ ИЛ-76ТД-90ВД

Авиакомпания "Волга-Днепр" и "Межгосударственная авиастроительная компания (МАК) "Ильюшин" на салоне Ле Бурже - 2007 подписали генеральное соглашение о поставке самолетов Ил-76ТД-90ВД.

Согласно условиям соглашения "Волга-Днепр" до 1 августа 2007 года разместит твердый заказ на закупку трех самолетов этого типа с двигателями ПС-90 со сроком поставки первого воздушного судна не позднее 15 месяцев со дня вступления в силу договора. Для обеспечения исполнения своих обязательств МАК "Ильюшин" резервирует под выполнение этого заказа три задела самолетов Ил-76ТД, находящихся на ГАО ТАПОиЧ (всего сейчас в заделе на ТАПОиЧ находятся около 15 самолетов Ил-76ТД).

Кроме того, как отметил на церемонии подписания генеральный директор МАК Виктор Ливанов, "соглашением предусмотрен опцион на закупку еще 10 самолетов Ил-76ТД-90ВД с двигателями ПС-90".

По его словам, подписанное соглашение является первым контрактом для МАК "Ильюшин" как бизнес-единицы Объединенной авиастроительной корпорации. В. Ливанов отметил, что первые три самолета будут произведены на ТАПОиЧ, а следующие 10 - на Ульяновском авиазаводе, причем первые самолеты будут изготовлены в Ульяновске уже в 2010 году.

Предусмотренные опционом 10 самолетов Ил-76ТД-90ВД будут иметь измененную кабину и увеличенный ресурс.

В. Ливанов подчеркнул, что "отныне все контракты на поставки российских транспортных самолетов будут заключаться с МАК "Ильюшин" как с бизнес-единицей ОАК".

Как заявил, со своей стороны, президент группы компаний "Волга-Днепр" Алексей Исайкин, "мы с 2002 года занимаемся программой модернизации самолета Ил-76ТД". В 2004 году для продвижения данного проекта была создана компания "Волга-Днепр-Лизинг". В 2006 году трехлетняя работа по модернизации была успешно завершена и первый самолет Ил-76ТД-90ВД (ВД обозначает "группа компаний "Волга-Днепр") поступил в коммерческую эксплуатацию. Сейчас на ТАПОиЧ завершается строительство второго самолета, который поступит в эксплуатацию в третьем квартале 2007 года.

По словам А. Исайкина, вывод на рынок первого Ил-76ТД-90ВД, соответствующего всем современным требованиям ИКАО, позволил серьезным образом увеличить объемы перевозок рамповыми самолетами Ил-76 и значительно расширил географию полетов. Самолет получил доступ на ранее закрытые для него аэропорты стран Западной Европы, Северной Америки, Австралии и Японии. В начале 2007 года Ил-76ТД-90ВД совершил первый за последние семь лет рейс в США.

По итогам 2006 года доля авиатранспортных услуг на Ил-76 составила 29 проц. от общего объема чартерных услуг авиакомпании "Волга-Днепр" и 16 проц. от суммарного объема продажи группы компаний. Эксперты "Волга-Днепр" полагают, что к 2015 году может быть получено 15-20 заказов на новые грузовые Ил-76.

источник: АРМС-ТАСС  
19.06.07

## "АЭРОФЛОТ-КАРГО" И "ИЛЬЮШИН ФИНАНС КО." ПОДПИШУТ КОНТРАКТ НА ПОКУПКУ ШЕСТИ ИЛ-96-400Т

Авиакомпания "Аэрофлот-Карго" и финансовая корпорация "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) завершили подготовку двустороннего соглашения о приобретении шести грузовых самолетов отечественного производства Ил-96-400Т. Компанией-заказчиком является ЗАО "Аэрофлот-Карго" - сто-процентное дочернее предприятие ОАО "Аэрофлот", один из ведущих российских грузовых авиа-перевозчиков.

Стороны выразили готовность подписать соглашение 20 июня на Воронежском акционерном самолетостроительном обществе (ВАСО). Подписание контракта приурочено к официальному визиту на Воронежский авиастроительный завод первого вице-премьера России Сергея Иванова.

На официальной встрече будут присутствовать первые лица компаний - участниц соглашения: Андрей Горяшко, генеральный директор ЗАО "Аэрофлот-Карго", и Александр Рубцов, генеральный директор ОАО "Ильюшин Финанс Ко.". Встреча пройдет в присутствии генерального директора материнской компании заказчика ОАО "Аэрофлот" Валерия Окулова.

Заказ крупной партии новых отечественных самолетов - знаковое событие в промышленной жизни страны. На сегодняшний день это крупнейший заказ на производство новой отечественной авиационной техники, свидетельствующий о качественных изменениях в сфере авиационной промышленности России. Данным заказом авиакомпания-заказчик открыто подтверждает свою заинтересованность в эксплуатации новых российских машин. По словам генерального директора авиакомпании "Аэрофлот-Карго" Андрея Горяшко, "новые Ил-96 крайне необходимы нам для развития нашего грузового бизнеса". В марте 2007 года на официальной пресс-конференции авиакомпания "Аэрофлот-Карго" - дочернее предприятие ОАО "Аэрофлот" - заявила о намерении приобрести шесть вновь построенных грузовых самолетов Ил-96-400Т у лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко.". 5 марта 2007 года состоялся первый раунд переговоров между "Аэрофлот-Карго" и ИФК. В ходе дальнейшей совместной работы стороны пришли к окончательному соглашению и намерены 20 мая 2007 года подписать финальный документ. Данное событие послужит стартовой точкой к началу производства новых машин. Самолеты Ил-96-400Т берутся в финансовый лизинг. На сегодняшний день принята следующая схема: внесение авансового платежа с последующими ежемесячными вложениями. Оплату производит ЗАО "Аэрофлот-Карго".

Ил-96-400Т - дальнемагистральные грузовые самолеты с четырьмя турбовентиляционными двигателями, способные перевозить до 92 тонн груза на расстояния протяженностью до 5,5 тысяч километров - будут использоваться для выполнения регулярных грузовых рейсов внутри страны и в большей степени на международных линиях. Внутри страны новые самолеты постепенно заменяют эксплуатируемые ныне DC-10-40F на направлениях Сибирь и Дальний Восток. На международных линиях ИЛ-96-400Т будут выполнять грузовые полеты из Европы в

страны Ближнего, Среднего и Дальнего Востока.

В частности, 18 августа авиакомпания "Аэрофлот-Карго" начинает полеты в Индию по маршруту Москва - Дели - Дубай - Москва. Первые рейсы планируется выполнить на DC-10-40F, но по мере поступления ИЛ-96-400Т старые машины будут заменены на новые самолеты отечественного производства (ожидаемые компанией MD-11, которые также пойдут на замену DC-10 на международных линиях, будут эксплуатироваться на маршрутах большей протяженности, требующих беспосадочных перелетов с полной коммерческой загрузкой на дальние расстояния).

ОАО "Аэрофлот" принимает участие в данном проекте как материнская компания заказчика воздушных судов - ЗАО "Аэрофлот-Карго". Работы по подготовке соглашения и уточнению технических деталей сделки осуществляются совместно с материнской компанией. Комплекс вопросов, связанный с сертификацией и техническим обслуживанием новых воздушных судов, также будет решаться "Аэрофлотом" и "Аэрофлотом-Карго" совместно. (Известно, что сегодня "Аэрофлот" эксплуатирует шесть машин Ил-96-300.)

Авиакомпания "Аэрофлот-Карго" является дочерним предприятием ОАО "Аэрофлот". Она была создана в 2006 году на базе департамента грузовых перевозок "Аэрофлота".

До открытия дочернего предприятия авиакомпания "Аэрофлот" по объемам грузовых перевозок входила в число 50-ти крупнейших авиакомпаний мира. Грузовые перевозки в ОАО "Аэрофлот" осуществлялись двумя способами: грузовыми рейсами и в багажных отсеках пассажирских воздушных судов.

"Аэрофлот-Карго" унаследовала от материнской компании парк ВС и летное подразделение, обслуживающее грузовые суда, квалифицированных специалистов и высокие стандарты в области безопасности полетов и ведения грузового бизнеса. Генеральный директор авиакомпании - Горяшко Андрей Алексеевич.

Перевозки грузов в ЗАО "Аэрофлот-Карго" осуществляются на собственных международных регулярных рейсах в Германию, Финляндию, Японию, Республику Корея и КНР. Помимо выполнения грузовых полетов "Аэрофлот-Карго" использует емкостные возможности грузовых отсеков на всех пассажирских рейсах "Аэрофлота".

Парк грузовых ВС "Аэрофлот-Карго" включает четыре McDonnell Douglas DC-10-40F, которые используются на международных и внутренних рейсах. В 2007 году парк пополнится тремя McDonnell Douglas MD-11F.

Согласно контракту, первые три машины будут сданы в эксплуатацию в 2008 году. Остальные три ожидаются в 2010 году.

*источник:  
компания «АК "Аэрофлот-Карго"»  
20.06.07*

## КОРПОРАЦИЯ "ИРКУТ" ПОЛУЧИЛА ЗАКАЗ БОЛЕЕ ЧЕМ НА 150 САМОЛЕТОВ ЯК-130

Научно-производственная корпорация "Иркут" получила заказ на поставку более 150 учебно-боевых самолетов Як-130.

"Мы уже подписали ряд крупных контрактов по этому самолету. Это прежде всего соглашение на поставку в Алжир 16 Як-130. Кроме того, программа перевооружения предусматривает поставку 60 самолетов Як-130 для российских ВВС. Получены твердые заявки еще на 82 машины", - сообщил на авиасалоне в Ле Бурже президент корпорации "Иркут" Олег Демченко. По его словам, в Алжир в следующем году будет поставлено шесть самолетов Як-130, а в 2009 - 10 машин. Демченко отметил, что Як-130 для российских ВВС будут производиться в кооперации с нижегородским заводом "Сокол". Что касается получения

заявок на поставку Як-130, то с потенциальными заказчиками в настоящее время "Рособоронэкспорт" ведет переговоры.

Двухместный учебно-боевой самолет Як-130 позволяет обучать пилотированию современных истребителей семейств Су-30 и МиГ-29, а также их иностранных аналогов, включая Mirage 2000, F-15, F-16, Eurofighter Typhoon, F-22, F-35.

При этом Як-130 можно использовать как для обучения летного состава, так и для решения ударных задач в условиях конфликтов ограниченной интенсивности. Этот самолет может нести управляемое вооружение "воздух - воздух" и "воздух - земля".

*источник: РИА «Новости»  
19.06.07*

## СУ-35 ГОТОВ ПОТЯГАТЬСЯ НА МИРОВЫХ РЫНКАХ С АМЕРИКАНСКИМ JSF

Компания "Сухой" развивает программы военного самолетостроения по трем направлениям. Об этом на 47-м Парижском аэрокосмическом салоне сообщил генеральный директор компании Михаил Погосян.

Во-первых, в рамках государственного оборонного заказа "Сухой" является головным исполнителем программы создания перспективного авиационного комплекса фронтовой авиации (ПАК ФА), также известного как истребитель пятого поколения. Во-вторых, последовательно реализуется программа модернизации семейства самолетов Су-27/Су-30, которая не завершилась в своем развитии, а постоянно наращивается. Третьим направлением, которое должно обеспечить сохранение позиций "Сухого" на мировом рынке вплоть до появления истребителя пятого поколения, является программа Су-35.

"Эта программа в значительной степени должна интегрировать те технологии, которые сегодня отрабатываются в процессе работы над истребителем пятого поколения", - отметил Михаил Погосян. По мнению экспертов компании "Рособоронэкспорт", если летные испытания истребителя пятого поколения начнутся в 2009 году, то его экспортный вариант может быть предложен на мировой рынок не ранее 2015 года. Значительно раньше на мировой рынок выйдет американский истребитель JSF, который будет основным конкурентом российского истребителя пятого поколения. Для сохранения своих позиций на экспортном рынке до завершения работ по программе ПАК ФА "Сухой" намерен предложить своим потенциальным инозаказчикам многофунк-

циональный истребитель Су-35. Таким образом, программа Су-35 призвана защитить многообразный и объемный как по финансовым ресурсам, так и по возможностям модернизации экспортный рынок компании "Сухой" на этапе перехода к истребителю пятого поколения.

По словам Погосяна, программа Су-35 находится на этапе завершения постройки опытных образцов для летных испытаний. "Успешная реализация этой программы позволит нам предложить на рынок продукт, который по своим характеристикам превзойдет все созданное до настоящего времени и даст возможность "Сухому" спокойно работать над перспективным истребителем пятого поколения", - заявил он. Летные испытания Су-35 начнутся сразу же после окончания салона МАКС-2007 в Жуковском и должны быть завершены к 2009 году. С этого момента могут начаться экспортные поставки новой машины. В числе потенциальных покупателей Су-35 "Рособоронэкспорт" видит Венесуэлу, Китай и Бразилию, а также ряд стран Юго-Восточной Азии. Однако первым покупателем Су-35, как полагают в "Рособоронэкспорте", должна стать Венесуэла. Ко времени выхода Су-35 на мировой рынок ВВС Венесуэлы уже освоят эксплуатацию и боевое применение 24 истребителей Су-30МК2, получат в свое распоряжение систему наземного логистического обеспечения и будут готовы к переходу на более совершенный истребитель, каким является Су-35, отмечает ИТАР-ТАСС.

*источник: газета «Известия»  
20.06.07*

## РОССИЯ НЕ ПЛАНИРУЕТ ЗАКЛЮЧАТЬ КРУПНЫЕ КОНТРАКТЫ В ВТС В ЛЕ БУРЖЕ

Россия не планирует заключать крупные контракты в военно-технической сфере в рамках проходящего в парижском предместье Ле Бурже 47-го международного авиакосмического салона. Об этом сообщил во вторник на пресс-конференции глава "Рособоронэкспорта" Сергей Чемезов.

"Мы не планируем подписания больших контрактов на этой выставке", - сказал Чемезов.

Он добавил, что с российской стороны планируется заключить "целый ряд небольших контрактов на общую сумму 30-35 миллионов долларов".

Чемезов уточнил, что речь идет именно о военно-технической сфере, а не о контрактах гражданского назначения.

*источник: РИА «Новости»  
19.06.07*

## НА САМОЛЕТЫ-АМФИБИИ Бе-200 ПОСТУПИЛО 12 ЗАЯВОК ОТ ЗАРУБЕЖНЫХ ЗАКАЗЧИКОВ

На самолеты-амфибии Бе-200 поступило 12 заявок от зарубежных заказчиков, по двум самолетам ведется предконтрактная работа, сообщил корр. АРМС-ТАСС на салоне Ле Бурже - 2007 президент НПК "Иркут" Олег Демченко.

По его словам, получены предварительные заявки от Италии (на два самолета), Португалии, Греции и ряда других стран.

В целом О. Демченко оценивает потребности мирового рынка в этом классе машин в 60 единиц. Такая оценка рынка базируется на том, что для эксплуатации этих самолетов, скорее всего, будут создаваться региональные кооперационные объедине-

ния между странами. Первый такой центр МЧС России предложило создать в Западной Европе для использования самолетов Бе-200 в чрезвычайных ситуациях.

В настоящее время в эксплуатации МЧС РФ находятся 4 самолета Бе-200ЧС. Пятый облетанный и готовый самолет находится на ИАПО. Шестой и седьмой самолеты по заказу МЧС будут готовы, соответственно, в 2007 и 2008 гг.

Как подчеркнул О. Демченко, такого типа самолеты сейчас строятся только в России и Канаде.

*источник: АРМС-ТАСС  
20.06.07*

## "ИРКУТ" ПОСТАВИТ ЗА РУБЕЖ ПОЧТИ 250 ИСТРЕБИТЕЛЕЙ НА СУММУ \$7 МЛРД.

Российская корпорация "Иркут" до 2014 года поставит за рубеж 242 многофункциональных истребителя Су-30МКИ на сумму около 7 млрд. долл. Об этом сообщил президент корпорации Олег Демченко на пресс-конференции на международном авиакосмическом салоне Ле Бурже, проходящем в пригороде Парижа.

"На сегодняшний день законтрактовано 242 самолета общей стоимостью порядка 7 миллиардов долларов", - сказал он.

По его словам, эти машины будут поставляться прежде всего в Индию.

"К старому контракту мы недавно подписали новый на 18 самолетов. 12 истребителей уже готовы, шесть из них будут поставлены индийским ВВС", - сказал Демченко. Он добавил, что ведутся переговоры на поставку еще 40 истребителей Су-30МКИ.

"В ближайшие недели мы этот контракт подпишем", - заверил он.

Демченко также сообщил, что успешно выполняется контракт на поставку 18 Су-30МКИ для ВВС Малайзии. "В день открытия Ле Бурже мы поставили первые два самолета в Малайзию", - уточнил глава корпорации.

По его словам, успешно выполняется контракт на поставку в Алжир 28 самолетов Су-30МКИ.

"Два самолета из этой серии недавно переданы в КБ "Сухого" на испытания. В этом году в Алжир будут поставлены первые шесть машин", - сказал президент корпорации "Иркут".

*источник: РИА «Новости»  
19.06.07*

## ПЕРВЫЕ ШАССИ ДЛЯ SUPERJET-100 ПРИБУДУТ В РОССИЮ В АВГУСТЕ

Французская компания Messier-Dowty группы компаний SAFRAN изготавливает первые 12 комплектов шасси для нового российского регионального самолета SSJ (Sukhoi SuperJet-100). В программе по SuperJet-100 участвуют также французская компания Snecma группы SAFRAN и НПО "Сатурн" (разработка и изготовление двигателя SaM146).

Система шасси 4Q2003 была выбрана "Сухим" для данного проекта в 2004 году. Компания Messier-Dowty получила заказ на изготовление и поставку первых 30 комплектов шасси, которые планируется отправить в Россию до 2009 года. Ожидается, что пер-

вые 4 комплекта шасси, изготовленные на заводе в г. Бидосе (Bidos), будут отправлены в августе 2007 года на завод в Комсомольске-на-Амуре, где будет проходить сборка первых 4-х самолетов SuperJet-100.

Основными поставщиками Messier-Dowty являются Heroux-Devtek, Hispano-Suiza, Zodiac, Magnaghi, Boehler, "ВСМПО-Ависма" и "Гидромаш". В настоящее время также ведутся переговоры с российскими поставщиками по дальнейшему сотрудничеству в рамках данного проекта.

*источник: сайт CNews  
06.06.07*

## БАНК ВТБ СООБЩИЛ О ВОЗМОЖНОСТИ ПРОДАЖИ АКЦИЙ АЛРОСА И EADS

Банк ВТБ сообщил о возможности продажи акций АЛРОСА и EADS. По словам старшего вице-президента банка Николая Цехомского, это может произойти до конца 2007 года. Он пояснил, что когда рынок акций EADS подрастет до уровня, по которому ВТБ сможет компенсировать стоимость приобретения своего пакета, банк намерен его продать "с небольшой прибылью". Николай Цехомский доба-

вил, что пакет, возможно, будет продаваться частями. Кроме того, старший вице-президент ВТБ сообщил, что что оценочная стоимость Промышленно-строительного банка (ПСБ) появится к концу июня. Решение по коэффициенту конвертации акций ПСБ ожидается в августе - сентябре.

*источник: газета «Коммерсантъ»  
20.06.07*



## МЧС РОССИИ ПОЛУЧИТ ЕЩЕ ДВА САМОЛЕТА-АМФИБИИ БЕ-200

Выполнение контракта на поставку МЧС РФ семи самолетов-амфибий Бе-200ЧС, которые производит корпорация "Иркут", находится на завершающей стадии, передает "Интерфакс-АВН".

"На сегодняшний день МЧС России поставлено свыше половины заказанных самолетов Бе-200ЧС. До конца 2007 года будут сданы еще две машины", - сообщил президент корпорации "Иркут" Олег Демченко. Самолеты Бе-200ЧС подтвердили свою высокую эффективность, участвуя в тушении лесных пожаров не только в России, но и в Португалии, Италии и Индонезии.

"В этом году планируется получить европейский сертификат типа на пожарную модификацию самолета Бе-200, в 2008 году - на грузовую, а в 2009 году - на пассажирскую", - добавил Демченко.

В дальнейшем планируется поставлять Бе-200 за рубеж. По словам президента "Иркута", уже сейчас

ведутся переговоры о поставке Бе-200 в Португалию, Грецию, Италию, Испанию, США, Турцию, Алжир, Малайзию и Индонезию.

На данный момент во всем мире потребность в самолетах Бе-200 составляет порядка 60 машин. МЧС России предлагает создать на их базе международный центр по борьбе с чрезвычайными ситуациями.

Бе-200 - первая гражданская программа корпорации "Иркут". Самолет создан Таганрогским научно-техническим комплексом имени Бериева. Его различные модификации могут использоваться для тушения пожаров, выполнения поисково-спасательных операций, патрулирования морских акваторий, а также для грузо-пассажирских перевозок. Самолет обладает уникальными возможностями взлета и посадки как на сушу, так и на воду.

*источник: телеканал «Звезда»  
19.06.07*

## КОРПОРАЦИЯ "ИРКУТ" НАЧНЕТ ПОСТАВЛЯТЬ В ЭТОМ ГОДУ КОМПЛЕКТУЮЩИЕ ДЕТАЛИ ДЛЯ САМОЛЕТОВ A320 КОМПАНИИ AIRBUS

Корпорация "Иркут" начнет поставлять в этом году комплектующие детали для самолетов A320 компании Airbus, сообщил на пресс-конференции, состоявшейся в рамках 47-го Парижского аэрокосмического салона Ле Бурже - 2007, президент корпорации "Иркут" Олег Демченко.

"В настоящее время мы будем производить и поставлять для A320 четыре узла конструкции самолета. Первые поставки начнем в этом году, а в следующем году выйдем на 50 проц. проектной мощности", - пояснил он.

Пока суммарная стоимость европейских заказов на производство комплектующих в России для A320 составляет 340 млн. долл. С 2008 года планируется ежегодно отгружать на заводы Airbus продукции на 100 млн. долл. Общий объем производства комплектующих для европейского самолетостроительного

концерна, на которое может рассчитывать российская сторона, оценивается в 1,985 млрд. долл. до 2015 года. Предполагается, что в ближайшие годы "Иркут" сможет выйти на годовой товарооборот в сумме 300 млн. долл.

Освоение технологий гражданского самолетостроения на военном авиационном заводе, каким является Иркутское авиационное производственное объединение - серийный завод корпорации "Иркут", связано с необходимостью диверсификации производства. В перспективе в Иркутске может серийно производиться самолет МС-21, создаваемый для замены парка списываемых среднемагистральных самолетов Ту-154, пояснил Демченко.

*источник: АРМС-ТАСС  
20.06.07*

## ММПП "САЛЮТ" ПЕРЕДАЛО НА ОМСКОЕ МОТОСТРОИТЕЛЬНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ ОБОРУДОВАНИЕ НА \$3 МЛН.

ФГУП "Омское моторостроительное объединение им. Баранова" получило от ФГУП "Московское машиностроительное производственное предприятие (ММПП) "Салют" оборудование на \$3 млн., сообщил "Интерфаксу-АВН" на выставке вооружений "ВТТВ-Омск-2007" генеральный директор омского предприятия Андрей Шутов.

"По программе модернизации производства наше предприятие получило от "Салюта" оборудование на \$3 млн. с отсрочкой платежей до трех лет", - сообщил А. Шутов.

Он подтвердил, что готовится объединение двух предприятий. "Салют" будет головным предприятием, объединение им. Баранова - филиалом", - сказал А. Шутов.

При этом, по его словам, основная производственная площадка новой интегрированной структуры будет находиться в Омске. "Практика показывает, что развивать серийное производство в мегаполисах нерентабельно", - пояснил А. Шутов.

В то же время, по его словам, "именно "Салют" и его КБ станет основным мозговым центром холдинга". А. Шутов сообщил, что холдинг будет производить всю основную линейку двигателей для военных самолетов, в том числе модернизированные двигатели АЛ-31 для истребителей Су-27 и Су-30, а также для многоцелевых Су-34. Кроме того в производственном ряде холдинга будут двигатели для истребителей МиГ-29, бомбардировщиков Су-24, легких многоцелевых самолетов Ан-3, пассажирских Ил-114 и других самолетов.

А. Шутов возглавляет Омское моторостроительное объединение им. Баранова последние полгода. До этого он работал заместителем главного инженера ММПП "Салют".

*источник: ИА «Интерфакс-АВН»  
08.06.07*

## UTC ПРЕДЛАГАЮТ РЕМОНТИРОВАТЬ В ПЕРМИ АМЕРИКАНСКИЕ ДВИГАТЕЛИ

Как сообщил "Ъ" гендиректор ЗАО УК "Пермский моторостроительный комплекс" Валерий Жеглов, United Technologies Corp. (UTC, миноритарный акционер "Авиадвигателя" и Пермского моторного завода - "Ъ") представила в компанию план развития моторного комплекса на ближайшие 5-7 лет.

По его данным, план уже был рассмотрен советом директоров ПМК. По мнению г-на Жеглова, большинство предложений американского акционера совпадают с видением топ-менеджмента ПМК. В частности, по созданию нового двигателя ПС-90А2, внедрению современной системы управления ПМК. Также UTC озвучили возможность ремонта в Перми двигателей собственного производства, а в перспективе - и производства запчастей, и даже сборки американского авиадвигателя. По словам источника в

ПМЗ, речь идет о PW-4000, который устанавливается на Boeing, которых очень много находится в эксплуатации российских авиакомпаний.

Собеседник на ПМЗ планы американцев одобряет: "Это лишний доход". В UTC сообщили, что в настоящее время идет работа над двумя совместными с ПМК проектами (создание ПС-90А2 и газотурбинной электростанции мощностью 16 МВт на базе ПС-90А2). По словам представителей UTC, "первостепенной задачей является успешное завершение этих двух проектов, после чего возможно обсуждение перспективных программ".

*источник: газета «Коммерсантъ - Пермь»  
09.06.07*

## ПО ДВИГАТЕЛЮ ПЕРВОГО ЭТАПА ДЛЯ САМОЛЕТА ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ РАБОТА ИДЕТ ПО УТВЕРЖДЕННОМУ ГРАФИКУ

По двигателю первого этапа для самолета пятого поколения решение, связанное с началом летных испытаний самолета, принято: это двигатель АЛ-41Ф1. По двигателю второго этапа у нас еще есть время, чтобы принять соответствующее решение, сообщил корп. АРМС-ТАСС на салоне Ле Бурже - 2007 генеральный директор компании "Сухой" Михаил Погосян.

По его словам, "заказчик в лице Министерства обороны вместе с нами проведет рассмотрение возможных вариантов создания перспективных двигателей и примет соответствующее решение. Однако я не считаю, что этот вопрос стоит так остро, поскольку по двигателю первого этапа все решения приняты и соответствующая работа идет по утвержденному графику".

Как отметил М. Погосян, "с учетом жизненного цикла самолета, программа серийного производства которого рассчитана на 30 лет и еще около 30

лет эксплуатации, и двигатель, и другие системы претерпят существенное изменение в процессе серийного производства. Это вполне нормально, и сегодня я не вижу острой необходимости в принятии каких-то новых решений в дополнение к тем, которые уже приняты".

Касаясь замысла построения экспозиции компании "Сухой" на нынешнем салоне в Ле Бурже, М. Погосян отметил, что центром военной части стенда является модель самолета Су-35. Это связано с тем, что "другая наша продукция хорошо известна заказчикам и активно поставляется на мировой рынок. Поэтому здесь мы сделали акцент на представление исчерпывающей информации по истребителю Су-35", - заключил М. Погосян.

*источник: АРМС-ТАСС  
20.06.07*

## В РОССИИ ДОЛЖНО БЫТЬ ЧЕТЫРЕ-ПЯТЬ ХОЛДИНГОВ ДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЯ, СЧИТАЕТ ГЛАВА ММПП "САЛЮТ"

В России недостаточно иметь один холдинг двигателестроения, сообщил АРМС-ТАСС на 47-м Парижском авиасалоне Ле Бурже - 2007 генеральный директор Московского машиностроительного производственного предприятия "Салют" Юрий Елисеев, комментируя заявление главы Роспрома.

По его словам, "я согласен, что надо интегрироваться, но эта интеграция должна быть разумной, на пользу государству". Как считает Елисеев, это условие может обеспечить наличие не менее двух, а лучше 4-5 интегрированных структур.

Он связывает это с двумя основными причинами. "Во-первых, принципиально важно, чтобы сохранялась конкурентная среда", - пояснил глава "Салюта". Разработчик самолета, по его мнению, должен выбирать, как минимум, из двух двигателей. Монополизм в этой сфере неизбежно ведет к застою.

Кроме того, "если рассмотреть все потребности России, связанные с газотурбостроением, - а это не только авиация, но и морская и космическая техника,

автомобилестроение, железнодорожный транспорт, энергетика, газоперекачивающие станции, - оказывается, что двигателестроительных заводов в стране просто мало", - считает Елисеев. "Сегодня почти все они обескровлены, в них наблюдается объективно острый дефицит рабочей силы", - констатирует он.

Поэтому, уверен глава "Салюта", требуется сохранить те немногие предприятия в двигателестроении, которые еще могут производить продукцию. Исходя из этой цели, требуется интеграция, когда к сильным предприятиям присоединяются слабые и подтягиваются до их уровня. Пока же этот процесс проводится как раз в противоположном направлении - объединяют сильных, а слабых оставляют умирать, сокращая и без того недостаточный потенциал газотурбостроения России.

*источник: АРМС-ТАСС  
20.06.07*

## НА "САЛЮТЕ" СОСТОИТСЯ ДЕСЯТЫЙ КОНКУРС ПРОФМАСТЕРСТВА "МОСКОВСКИЕ МАСТЕРА - 2007"

9 июня 2007 года на ФГУП "ММП" "Салют" состоится юбилейный X Городской конкурс профессионального мастерства "Московские мастера - 2007", который проводится по инициативе Правительства Москвы, Московской федерации профсоюзов и Московской конфедерации промышленников и предпринимателей.

Основная цель конкурса - повышение престижа квалифицированного труда рабочих массовых профессий в авиастроительной отрасли, формирование позитивного общественного мнения, привлечение молодежи на промышленные предприятия, пропаганда их достижений и опыта.

В открытии мероприятия примут участие: руководитель департамента науки и промышленной политики г. Москвы Пантелеев Е.А.; генеральный директор ФГУП "ММП" "Салют" Елисеев Ю.С. (председатель оргкомитета); председатель координационного совета руководителей объединений промышленников и предпринимателей в Центральном федеральном округе Панина Е.В. и др.

Президент Российской Федерации В.В. Путин не раз подчеркивал, что "главный конкурентный капитал, главный источник развития страны - это ее граждане. Без их профессионального и личностного развития, без их активной жизненной позиции невозможно добиться высоких темпов экономического роста, невозможно осуществить процесс интеграции в мировую экономическую систему эффективно и безболезненно. Обеспечение отраслей российской эко-

номики квалифицированными кадрами - это одна из важнейших задач сегодняшнего дня".

Проведение конкурса на базе ФГУП "ММП" "Салют" не случайно. Предприятие обладает многолетним опытом успешной реализации продуманной кадровой политики и осуществления многоступенчатых учебных мероприятий, а также качественного улучшения социальных гарантий и возможностей, что не раз отмечалось на самом высоком государственном уровне.

На ФГУП "ММП" "Салют" создана система подготовки и повышения квалификации кадров, включающая в себя помимо создания заводского Института целевой подготовки специалистов (ИЦПИ) тесное сотрудничество со школами, лицеями, колледжами, вузами г. Москвы (МАИ, МАТИ и др.).

Задействованная и развитая система совпадает с приоритетным национальным проектом "Образование". Конкурс рабочих специальностей проводится по профессиям слесарь-инструментальщик, фрезеровщик, токарь.

Среди участников - лучшие представители рабочих профессий ведущих промышленных предприятий Москвы, таких как ФГУП "ММП" "Салют", ФГУП РСК "МиГ", ММП им. Чернышева, ОАО "Тушинский машиностроительный завод", ремонтно-механический завод Мосэнерго и др.

*источник:*  
пресс-служба ФГУП «ММП «Салют»  
06.06.07

## ЗАВОД "САЛЮТ" УСПЕШНО ОСВАИВАЕТ СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО ДВИГАТЕЛЕЙ ДЛЯ САМОЛЕТОВ ЯК-130

На заводе "Салют" успешно осваивается серийное производство двигателей для нового учебно-боевого самолета Як-130, который был выбран ВВС России, сообщил на 47-м Парижском аэрокосмическом салоне Ле Бурже - 2007 корп. АРМС-ТАСС генеральный директор Московского машиностроительного производственного предприятия (ММП) "Салют" Юрий Елисеев.

По его словам, "двигатель АИ-222-25 в настоящее время проходит этап государственных испытаний, но параллельно ведется подготовка к его серийному производству".

Двигатель будет изготавливаться совместно с украинскими партнерами, разработавшими этот двигатель, - Запорожским моторостроительным конструкторским бюро (ЗМКБ) "Прогресс" и запорожским заводом "Мотор Сич" - на паритетных началах.

Как пояснил Ю. Елисеев, АИ-222-25 будет собираться и проходить испытания параллельно на двух предприятиях - на "Салюте" и заводе "Мотор Сич".

Рынок партнеры договорились делить на обоюдной основе. В изделиях каждого из производителей будут содержаться агрегаты и узлы его партнера по серийному производству.

К настоящему времени корпорация "Иркут", где создан Як-130, имеет твердый заказ от Алжира на 16 самолетов Як-130, причем 6 машин будут поставлены в 2008 году, а остальные - в 2009 г. Российские ВВС заказали 60 самолетов, причем 40 машин включены в Государственную программу вооружений до 2015 г.

По словам президента корпорации "Иркут" Олега Демченко, на 82 самолета поступили заявки от зарубежных стран, по которым компанией "Рособоронэкспорт" ведутся предконтрактные переговоры с иностранными заказчиками.

Таким образом, по оценкам экспертов, рынок для АИ-222-25 на ближайшую перспективу превышает 300 двигателей.

*источник:* АРМС-ТАСС  
21.06.07

## У МЧС ПОЯВИТСЯ ЛЕТАЮЩИЙ ГОСПИТАЛЬ

К 2008 году у МЧС появится летающий мобильный госпиталь. Этот госпиталь строится на базе самолета Ил-76. Сейчас МЧС заканчивает работу над созданием госпиталя, заявил глава министерства Сергей Шойгу. Он отметил, что госпиталь может трансформироваться не только в самолет Ил-76, но и в верто-

лет Ми-26. Идея создания такого комплекса возникла после трагедии в Беслане, когда надо было эвакуировать около 200 раненых.

*источник:* газета «Взгляд»  
12.06.07

## ММПП "САЛЮТ" ПРИМЕТ УЧАСТИЕ В VII МЕЖДУНАРОДНОЙ ВЫСТАВКЕ ВОЕННОЙ ТЕХНИКИ, ТЕХНОЛОГИЙ И ВООРУЖЕНИЯ СУХОПУТНЫХ ВОЙСК В ОМСКЕ

ФГУП "ММПП "Салют", ведущее двигателестроительное предприятие России, примет участие в VII Международной выставке военной техники, технологий и вооружения сухопутных войск, которая пройдет в г. Омске с 5 по 9 июня 2007 г.

ФГУП "ММПП "Салют" представит на выставке свои последние разработки, технологии и продукцию по военному и гражданскому направлению.

На стенде ФГУП "ММПП "Салют" представит макет нового сертифицированного двигателя АЛ-31-Ф-М1 разработки и производства ФГУП ММПП "Салют" для самолетов семейства "Су", который был принят на вооружение ВВС РФ в 2006 году.

Свои последние достижения в области разработки и производства промышленных газотурбинных установок ФГУП "ММПП "Салют" продемонстрирует на примере ПГУ-60С мощностью 60 МВт. Эта установка уже получила признание на российском энергетическом рынке. Предприятие участвует в программе РАО ЕЭС "ТЭЦ нового поколения". В рамках этой программы на ТЭЦ-28 компании "Мосэнерго" завершается проект строительства парогазовой электростанции мощностью 60 МВт и КПД 52%. Предприятие также принимает активное участие в техническом перевооружении Елецкой ТЭЦ.

Газотурбинные установки, созданные на ФГУП "ММПП "Салют", имеют современные экологические характеристики и предназначены для работы в любых условиях, что делает их востребованными как в северной климатической зоне, так и регионах с жарким климатом.

На стенде ФГУП "ММПП "Салют" также широко представлены другие разработки по наземной тематике: опреснительная установка "Каскад" для опреснения морской воды и очистки сточных вод, установка по газификации твердых топлив с возможностью выработки тепловой и электрической энергии, макет блочной электростанции БГТС-20С и др.

Эти достижения стали возможны благодаря тому, что на протяжении всей 95-летней истории ФГУП "ММПП "Салют" традиционно был и остается источником новейших технологий, разработок и продукции как военного, так и гражданского назначения, а созданные в последние годы пять конструкторских бюро, научно-технический и научно-производственный центры, где работают высококвалифицированные специалисты различных профилей, являются достойным примером инновационной и кадровой политики предприятия.

ФГУП "ММПП "Салют" разрабатывает, производит и осуществляет техническое сопровождение авиадвигателей АЛ-31Ф (для самолетов семейства "Су"), АИ-222-25 для УБС Як-130, ремонтирует АЛ-21Ф (для Су-22, Су-24) и Р-15Б-300 (для МиГ-25), производит узлы и детали для Д-436Т (модификаций для Бе-200, Ан-148, Ту-334 и Ту-230), Д-27 (для Ан-70, Ан-180 и Бе-42), производит газотурбинные установки и газоперекачивающие станции и обеспечивает их последующее техническое обслуживание.

*источник:  
пресс-служба ФГУП «ММПП «Салют»  
01.06.07*

## ФГУП "ММПП "САЛЮТ" ПРИСТУПИЛО К СТРОИТЕЛЬСТВУ ЦЕХА МАГНИЕВЫХ СПЛАВОВ НА ОМПО ИМ. БАРАНОВА

В рамках создания и совершенствования интегрированной структуры ФГУП "ММПП "Салют" приступило к строительству цеха магневых сплавов на ОМПО им. Баранова с целью повышения технологического уровня производственного объединения.

В настоящее время в рамках кооперации ФГУП "ММПП "Салют" разместило на ОМПО им. Баранова первый серийный заказ производства узлов и деталей двигателя Д-436 для самолетов-амфибий Бе-200.

После начала серийного выпуска новых гражданских самолетов Ту-334 и Ан-148 часть производства двигателя Д-436 и его модификаций будет осуществляться на ОМПО им. Баранова. А после завершения процесса создания интегрированной структуры на базе ФГУП "ММПП "Салют" планируется полностью передать ОМПО им. Баранова серийное производство перспективных силовых установок Д-436.

По прогнозам аналитиков отрасли, через пять лет потребность рынка в двигателях составит более 100 единиц в год.

По словам генерального директора ФГУП "ММПП "Салют" Ю.С. Елисеева, "двигатель Д-436 производится в рамках кооперации с запорожским заводом "Мотор Сич" и уфимскими моторостроителями. Сейчас он устанавливается на самолеты-амфибии Бе-200. В будущем, после того как будут завершены все интеграционные процессы между ММПП "Салют" и ОМПО, планируем полностью освоить производство

Д-436 в Омске. Для этого сейчас повышается технологический уровень завода. Подбираются кадры, строится цех магневых сплавов, которого до сих пор не было в нашем объединении".

По словам генерального директора ОМПО им. Баранова А.Н. Шутова, "интеграция позволит коллективу объединения имени Баранова постепенно встать на ноги. В ближайшем будущем появится мощная интегрированная структура, в которой головным предприятием станет "Салют", а объединение имени Баранова - филиалом. Главная цель - создание авиационного двигателя нового, пятого поколения. Соединение возможностей предприятий даст новый импульс развитию авиадвигателестроения".

ФГУП "ММПП "Салют" разрабатывает, производит и осуществляет техническое сопровождение авиадвигателей АЛ-31Ф (для самолетов семейства "Су"), АИ-222-25 для УБС Як-130, ремонтирует АЛ-21Ф (для Су-22, Су-24) и Р-15Б-300 (для МиГ-25), производит узлы и детали для Д-436Т (модификаций для Бе-200, Ан-148, Ту-334 и Ту-230), Д-27 (для Ан-70, Ан-180 и Бе-42), производит газотурбинные установки и газоперекачивающие станции и обеспечивает их последующее техническое обслуживание.

*источник:  
пресс-служба ФГУП «ММПП «Салют»  
01.06.07*

## СОЛИДНАЯ ПРЕМИЯ В ЛУЧШИЕ РУКИ

На ФГУП "ММПП "САЛЮТ" состоялся финальный этап юбилейного, десятого конкурса профессионального мастерства "Московские мастера - 2007". Пятьдесят рабочих из двадцати московских предприятий (таких, как ОАО "ЗИЛ", ОАО НПО "Московский радиотехнический завод", ОАО "Динамо", ОАО "Мосэнерго") боролись за звание лучшего мастера своего дела.

Поднять престиж рабочего человека, показать, насколько квалифицированным и востребованным может быть его труд, популяризировать массовые профессии среди молодежи и, конечно, выявить лучших специалистов - вот цель, которую преследуют организаторы подобных ежегодных конкурсов.

В этом году, когда будет праздноваться 860-летие Москвы, конкурс мастеров стал юбилейным, особенным. Поэтому департамент науки и промышленной политики, Московская федерация профсоюзов и Московская конфедерация промышленников и предпринимателей договорились увеличить размер премий победителям. Лучшие слесари-инстру-

ментальщики, фрезеровщики и токари, среди которых развернулась борьба в области профессионального мастерства, получили денежные призы: за первое место - 150 тыс. руб., за второе - 100 тыс. руб. и за третье место - 70 тыс. руб.

В честь юбилея в соревнованиях были учреждены и специальные номинации, такие, как "Лучший молодой рабочий", "За верность профессии", "За высокое качество выполнения практического задания" и "За высокую производительность токарной обработки". В каждой из них были выявлены свои победители, которые вернулись в этот день домой с солидной прибавкой к зарплате. Остальным участникам конкурса и коллегам виртуозов станка остается только равняться на победителей и совершенствовать собственное профессиональное мастерство: конкурс проводится каждый год.

*источник: «Московская правда»  
26.06.07*

## МОСКОВСКИЙ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД "САЛЮТ" ЗАКАЗАЛ У ОМСКОГО МОТОСТРОИТЕЛЬНОГО ОБЪЕДИНЕНИЯ ИМ. БАРАНОВА УЗЛЫ И ДЕТАЛИ ДВИГАТЕЛЯ ДЛЯ САМОЛЕТОВ-АМФИБИЙ.

Московский машиностроительный завод "Салют" разместил серийный заказ в Омском моторостроительном объединении им. Баранова.

Москвичи заказали в Омске узлы и детали двигателя для самолетов-амфибий. Как сообщает пресс-служба "Салюта", такое решение было принято в рамках создания интегрированной структуры. По планам

предприятий, после начала серийного выпуска новых гражданских самолетов Ту-334 и Ан-148 часть производства двигателя Д-436 и его модификаций возьмет на себя омский завод.

*источник: радио CityFM  
01.06.07*

## САМЫЕ КРУПНЫЕ ЭКСПОЗИЦИИ НА ВЫСТАВКЕ "ВТТВ-ОМСК-2007" ПРЕДСТАВИЛИ ЦЕНТР ИМ. ХРУНИЧЕВА И ОБЪЕДИНЕНИЕ "САЛЮТ"

Самая надежная в мире ракета легкого класса "Космос-3М", история запусков которой насчитывает пятое десятилетие (с 1964 года), и новейшая ракетаноситель "Ангара" символизируют на выставке "ВТТВ-Омск-2007" новые веяния в оборонно-промышленном комплексе России.

Гигантские ракеты находятся рядом, заняв четверть павильона "Континент-2", где развернута выставка. Самый большой ее стенд представляют только что объединившиеся в новую вертикально интегрированную структуру московское ГКНПЦ им. Хруничева, омское ФГУП "ПО "Полет" и еще три работающих в космической отрасли российских заводов.

Сегодня - третий день работы уже седьмой по счету сибирской международной выставки военной техники, технологий и вооружения Сухопутных войск, которая продлится до 9 июня. На "ВТТВ-Омск-2007" свою продукцию выставили 187 предприятий, прибыли делегации из 38 стран.

"Стенд гигантов аэрокосмической отрасли - самый крупный и представительный на нынешней ВТТВ, ее изюминка", - сказал после его посещения журналистам полномочный представитель президента в Сибирском федеральном округе Анатолий Квашнин. "В объединенное предприятие "Полет" вошел с богатой историей создания космических аппаратов для мировой навигационной системы "Глонасс", системы спасения в океане "Саргат-Коспас", сотен

больших и малых спутников, ракет-носителей, ракетных двигателей, самолетов Ту-2, Ту-104, Ан-3Т, Ан-74, широким спектром продукции двойного применения и гражданского назначения, - подчеркнул в беседе с корр. ИТАР-ТАСС генеральный директор предприятия Василий Ковалев. - Объединенная аэрокосмическая корпорация стала одной из крупнейших в мире".

"Только такие предприятия могут успешно конкурировать с известными мировыми компаниями - создателями вооружений, военной и космической техники, - считает заместитель руководителя Федерального агентства по промышленности Станислав Пугинский. - В мировую торговлю продукцией военно-технического назначения мы должны входить с компаниями именно такого уровня. Для этого и создаются вертикально интегрированные структуры". Из омских предприятий в такие структуры уже вошли ОАО "Сатурн" (в концерн ПВО "Алмаз-Антей"), ОАО "Автоматика" (корпорация "Тактическое ракетное вооружение"), теперь с московским ММПП "Салют" объединяется ФГУП "Омское моторостроительное предприятие им. Баранова", совместный стенд которых - второй по значимости на ВТТВ.

*источник: ИТАР-ТАСС  
07.06.07*

## ЗАВОД "САЛЮТ" УСПЕШНО РЕАЛИЗУЕТ ПЛАНЫ ПО ИНТЕГРАЦИИ В МИРОВУЮ ЭКОНОМИКУ

Московский завод "Салют" успешно реализует планы по интеграции в мировую экономику, сообщил на 47-м Парижском аэрокосмическом салоне Ле Бурже - 2007 корр. АРМС-ТАСС генеральный директор "Московского машиностроительного производственного предприятия (ММПП) "Салют" Юрий Елисеев.

По его словам, в настоящее время предприятие сотрудничает практически со всеми мировыми лидерами двигателестроения и планирует повышать объемы кооперации с западными партнерами. "Салют", в частности, изготавливает по субподрядам ряд узлов для немецкой двигателестроительной компании MTU, французской фирмы Turbomeca, ведет переговоры с компанией Snecma (группа Safran) о производстве

для нее литых деталей. Как пояснили корр. АРМС-ТАСС на фирме Snecma, ее специалисты считают "Салют" в числе 3-4 мировых лидеров изготовления отливок сложной формы и разных размеров.

"Для себя мы приемлем развитие формы сотрудничества от простого к сложному, - говорит Елисеев. - Сначала целесообразно поработать на контрактной основе, чтобы изучить партнера и его требования. Впоследствии сотрудничество можно расширять и создавать совместные предприятия с западными компаниями".

*источник: АРМС-ТАСС  
21.06.07*

## НАЧАЛО ЛЕТНЫХ ИСПЫТАНИЙ ФРАНЦУЗСКО-РОССИЙСКОГО ДВИГАТЕЛЯ ДЛЯ РЕГИОНАЛЬНОГО САМОЛЕТА SUPERJET-100 ОТКЛАДЫВАЕТСЯ ДО СЕНТЯБРЯ

С июля на сентябрь откладывается начало летных испытаний двигателя для нового российского регионального самолета SuperJet-100. Как стало известно корр. АРМС-ТАСС на 47-м Парижском аэрокосмическом салоне Ле Бурже - 2007, очередной сдвиг графика связан с проведением Международного аэрокосмического салона МАКС-2007 в подмосковном Жуковском с 21 по 26 августа, на котором французско-российский двигатель SaM146 будет демонстрироваться в составе летающей лаборатории Ил-76ЛЛ.

Как сообщил корр. АРМС-ТАСС в Ле Бурже исполнительный директор рыбинского НПО "Сатурн" Игорь Юдин, к концу июля двигатель будет полностью смонтирован на Ил-76ЛЛ, однако полеты начнутся после завершения салона МАКС-2007. Согласно графику, испытания SaM146 на летающей лаборатории должны были начаться в марте. Снача-

ла из-за проблем с монтажом двигателя на Ил-76ЛЛ график сдвинулся на июль, а теперь - на сентябрь. Задерживаются также испытания на прочность статической модели самолета SuperJet-100, которые планировалось начать в Центральном аэрогидродинамическом институте в мае.

Как заверила АРМС-ТАСС директор по связям с общественностью компании "Гражданские самолеты Сухого" Ольга Каюкова, все вышеперечисленные обстоятельства не повлияют на общий график работ по программе SuperJet-100. В соответствии с планами выкатка первого опытного летного образца состоится в сентябре этого года, а его первый полет - в конце года.

*источник: АРМС-ТАСС  
21.06.07*

## ОАО "НПО "САТУРН" ЗАКЛЮЧИЛО СОГЛАШЕНИЕ СО ВСЕКИТАЙСКОЙ ИМПОРТНО-ЭКСПОРТНОЙ КОМПАНИЕЙ ТОЧНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ

10 июня 2007 года в рамках работы экономического форума в г. Санкт-Петербурге ОАО "Научно-производственное объединение "Сатурн" (г. Рыбинск, РФ) и Всекитайская импортно-экспортная компания точного машиностроения (г. Пекин, КНР) заключили соглашение о партнерстве по продаже произведенных ОАО "НПО "Сатурн" газоперекачивающих агрегатов ГПА-4РМ, ГПА-6,3РМ, ГПА-10РМ на территории Китайской Народной Республики.

В соответствии с подписанным соглашением государственная Всекитайская импортно-экспортная компания точного машиностроения стала эксклюзивным коммерческим представителем НПО "Сатурн" с правом продавать газоперекачивающие агрегаты ГПА-4РМ, ГПА-6,3РМ, ГПА-10РМ российского партнера в таких сегментах рынка, как компрессорные станции и магистральные трубопроводы, а также хранение и закачка газа в подземные хранилища.

Первоначально НПО "Сатурн" предоставляет китайскому партнеру право представлять на территории КНР свои интересы по продаже индустриаль-

ных газовых турбин сроком на два года.

Соглашение стало результатом глубокого анализа потребностей Китая в газоперекачивающих агрегатах. Ожидаемая сумма продажи продукции НПО "Сатурн" на рынке КНР в 2007-2008 годах, по прогнозам китайских экспертов, составляет 150 миллионов долларов США.

Всекитайская импортно-экспортная компания точного машиностроения - крупнейшая государственная компания КНР, специализируется в области высоких технологий.

ОАО "Научно-производственное объединение "Сатурн" - ведущая двигателестроительная компания, специализируется на разработке, производстве и сервисном обслуживании газотурбинных двигателей для военной и гражданской авиации, кораблей Военно-морского флота, энергогенерирующих и газоперекачивающих установок.

*источник: компания «НПО "Сатурн"»  
13.06.07*

## ФОРМИРОВАНИЕ РОССИЙСКОГО ФНПЦ "ГАЗОТУРБОСТРОЕНИЕ" ИДЕТ ОПЕРЕЖАЮЩИМИ ТЕМПАМИ

Российский федеральный научно-производственный центр "Газотурбостроение" формируется опережающими темпами. "В производстве авиадвигателей мы уже работаем в тесной кооперации со ФГУП "Омское моторостроительное объединение им. Баранова", передаем ему часть своих заказов и производств", - сообщил АРМС-ТАСС в Омске генеральный директор Московского машиностроительного производственного предприятия "Салют" Юрий Елисеев. В сибирском городе "Салют" и ОмПО им. Баранова представили один из крупнейших совместных стендов на VII Международной выставке военной техники, технологий и вооружения Сухопутных войск "ВТТВ-Омск-2007".

"Указ об объединении двух ФГУП на подписи у президента, - подчеркнул Ю. Елисеев, - но мы время не теряем. Омскому заводу, который всегда выпускал авиационные двигатели и сохранил высокие технологии, передаются современные станки и обрабатывающие центры". По словам Елисеева, ОмПО уже приступило к производству сложных деталей и узлов для двигателя АИ-222-25 (самолет Як-130), модернизируемых авиадвигателей АЛ-31ФМ-1 и М-2, а также АЛ21-Ф, которые используются в газотурбинных энергетических установках. Вместе предприятия готовят

задел для производства авиационных двигателей 5-го поколения для военной и гражданской авиации, новых современных газокompрессорных и энергетических установок. На омском заводе будет создано свое конструкторское подразделение.

В то же время за омским предприятием остается весь спектр его изделий, отметил гендиректор "Салюта". Увеличивается заказ на ремонт двигателей РД-33 и АЛ-21Ф в интересах инозаказчиков. "Нам понравилась отношение сибиряков к идее объединения, очень здоровый моральный климат в семитысячном коллективе. Уже в этом году он пополнился почти 800 сотрудниками, в основном станочниками высокой квалификации и ИТР. Расширяется прием в заводское ПТУ, обсуждается вопрос о восстановлении заводской социальной сферы", - сказал Юрий Елисеев. По его убеждению, объединение московского и омского заводов стало возможным благодаря эффективной поддержке идеи в федеральных органах власти со стороны губернатора Омской области Леонида Полежаева и полпреда президента в Сибирском федеральном округе Анатолия Квашнина.

*источник: АРМС-ТАСС  
06.06.07*

## РОССИЯ СНОВА ВПЕРЕДИ

Сегодня в рамках международного авиасалона Ле Бурже ОАО "Климов" провело мировую премьеру своего вертолетного двигателя ВК-800 - первой полностью российской разработки со времен распада СССР.

ОАО "Климов", одно из ведущих предприятий российской авиационной промышленности, представило мировой общественности свою новейшую разработку - турбовальный двигатель ВК-800 мощностью 600-1000 л. с.

Созданный с применением новейших технологий проектирования и разработки, а также собственных ноу-хау, ВК-800 стал самым высокотехнологичным российским мотором за последние 20 лет. Он полностью смоделирован с использованием систем автоматизированного проектирования (по так называемой безбумажной технологии) и прошел предварительные испытания, подтвердившие его высокие характеристики. Уникальные характеристики ВК-800, а также активная маркетинговая политика позволяют ему занять существенную долю на международном рынке. По оценкам экспертов, до 2016 года спрос на двигатели ВК-800 составит не менее 2 500 шт. При конкурентоспособной цене 210 тысяч евро и низких затратах на обслуживание этот двигатель на долгие годы станет бестселлером в своем классе. ВК-800 сможет эксплуатироваться в составе иностранных и российских вертолетов в любых климатических условиях. Первым летательным аппаратом, поднявшимся в воздух с двигателями ВК-800, станет модификация вертолета "Ансат".

Поддержку по программе ВК-800 "Климову" оказывает государство. Из федерального бюджета выделены средства на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы, которые составляют примерно 50% от необходимого уровня финансирова-

ния. Оставшуюся часть ОАО "Климов" финансирует за счет собственных средств.

Как заявил генеральный директор ОАО "Климов" Александр Ватагин в ходе презентации: "У нас есть четкий план реализации программы ВК-800. К 2009 году двигатель будет сертифицирован, и уже сейчас им интересуются многие иностранные компании". Со слов создателя нового мотора - генерального конструктора ОАО "Климов" Алексея Григорьева: "Наши партнеры из Уфы готовятся к серийному производству - оно должно начаться с 2009 года. Первым заказчиком нового двигателя станет Министерство обороны РФ, но, судя по данным маркетинговых исследований, этот двигатель будет представлен и на международном рынке".

ОАО "Климов" - ведущий разработчик газотурбинных двигателей в России. Занимается созданием широкого спектра силовых установок для самолетов, вертолетов, танков. 80 стран мира выбрали технику с двигателями разработки ОАО "Климов". 95% российских вертолетов также оснащены "климовскими" двигателями. Турбовальный двигатель ВК-800В 5-го поколения в классе мощности 600-800 л. с. разрабатывается для применения в силовых установках вертолетов малой и средней грузоподъемности как в двухдвигательной, так и в однодвигательной модификациях. Двигатель ВК-800В предназначается для эксплуатации на вертолетах типа "Ансат", Ми-54, Ка-126, Ка-226 и др. В настоящий момент двигатель проходит испытания. Сертификация и серийное производство намечено на 2009 год. Стоимость разработки составит 40 млн. евро, стоимость серийного двигателя - 210 тыс. евро.

*источник: компания «ОАО "Климов"»  
19.06.07*

## "УФИМСКИЕ МОТОРЫ" ЗАВЕДУТ УМПО

В новом совете директоров ОАО "Уфимское моторостроительное производственное объединение" (УМПО) большинство мест заняли представители ОАО "Уфимские моторы", получившего контроль над УМПО в результате покупки акций допэмиссии. По прогнозам наблюдателей, основной акционер инициирует вхождение УМПО в состав общедепартаментального авиадвигателестроительного холдинга.

Прежде контрольного пакета акций на УМПО сформировано не было. При акционировании его в 1993 году 50% акций были переданы трудовому коллективу, а 50% достались государству, сразу продавшему около 15% ценных бумаг предприятия на чековых аукционах.

Остатки госпакета (25%) в августе 2005 года его собственник, правительство Башкирии, передал в уставный капитал ОАО "Уфимские моторы", созданного в качестве управляющей компании УМПО. До последнего времени она владела 41,12% акций предприятия, а чуть меньший пакет (35,6%) контролировала группа компаний "Объединенные финансы", включающая в себя московские ОАО "Объединенные финансы" и ООО "Элитекс" и зарегистрированную на Кипре фирму Stansfield Holding Ltd.

По данным "Ъ", в последние годы эта группа активно пыталась усилить свое влияние на УМПО - так, в 2005 году ей впервые удалось провести в совет директоров предприятия сразу 6 своих представителей, заняв в нем чуть ли не половину мест. Однако в прошлом году группа не смогла провести свои кандидатуры, поскольку, как сказали "Ъ" в УМПО, она "вовремя не подтвердила право на владение акциями".

УМПО - серийный производитель авиадвигателей для самолетов "Су" и других типов российской военной авиатехники. Участвует в экспортных поставках самолетов в Индию, Китай, Малайзию, Алжир и ряд других стран. Компания рассчитывает организовать производство модернизированных модификаций самолетных двигателей АЛ-31, вертолетных ВК-2500 и ВК-800, газотурбинных двигателей наземного применения. Выручка за 2006 год составила более 15 млрд. руб., балансовая прибыль - 1,9 млрд. руб.

В ноябре прошлого года внеочередное собрание акционеров УМПО, инициированное "Уфимскими

моторами", приняло решение о проведении допэмиссии акций предприятия в объеме 24,99% его уставного капитала. Необходимость ее в руководстве УМПО "Ъ" объяснили желанием "обезопасить завод от рейдерских атак", возможных ввиду предстоящего формирования в России авиадвигателестроительного холдинга. Размещение акций допэмиссии по закрытой подписке началось в феврале и завершилось в мае. К данному моменту размещено около половины акций, причем большую их часть, воспользовавшись правом преимущественного приобретения, выкупили "Уфимские моторы". "Объединенные финансы" же, как сообщили "Ъ" в компании, докупать акции не стали. В итоге "Уфимские моторы", увеличив свою долю в УМПО до контрольного пакета, сумели провести в совет директоров 10 своих представителей. Кроме того, по праву "золотой акции", принадлежащей государству, в совет включен представитель правительства, глава местного минимущества Раиль Сарбаев. Председателем совета избран вице-премьер республики Юрий Пустовгаров. "Объединенные финансы", чья доля в УМПО после допэмиссии снизилась до 31%, сумели получить в совете лишь четыре места.

Допэмиссия еще не завершилась - около 12% уставного капитала УМПО предложены по открытой подписке. Однако, на взгляд экспертов, на уже сложившийся баланс это вряд ли повлияет, поскольку борьбу за контроль над предприятием "можно считать законченной".

Как предполагают, например, в ИК "Финанс", остатки допэмиссии будут интересны, скорее всего, портфельным инвесторам. Между тем, как в "Уфимских моторах" намерены распорядиться полученным контрольным пакетом УМПО, на предприятии пока держат в секрете, подчеркивая лишь то, что "видят свое будущее в составе общедепартаментального холдинга". Гендиректор УМПО Александр Артюхов на собрании акционеров высказался за альянс УМПО конкретно с НПО "Сатурн". Он заявил, что считал бы объединение с этим НПО "лучшим вариантом" для УМПО в свете неизбежной для него "холдингизации".

*источник: газета «Коммерсантъ - Казань»  
18.06.07*

## "РОСОБОРОНЭКСПОРТ" НЕ ПЛАНИРУЕТ ОСНАЩАТЬ ЭКСПОРТНЫЕ ИСТРЕБИТЕЛИ СУ-30 И МИГ-29 ФРАНЦУЗСКИМИ РАКЕТАМИ AASM

"Рособоронэкспорт" не планирует оснащать экспортные истребители Су-30 и МиГ-29 французскими ракетами AASM класса "воздух - поверхность", сообщил корр. АРМС-ТАСС на 47-м Парижском аэрокосмическом салоне Ле Бурже - 2007 в эксклюзивном интервью генеральный директор "Рособоронэкспорта" Сергей Чemezov.

"Отечественная промышленность располагает достаточно широкой номенклатурой авиационных ракет различных классов и назначений, поэтому вряд ли мы пойдем на то, чтобы интегрировать в систему вооружения наших экспортных истребителей французские ракеты", - пояснил он.

С предложением оснастить экспортные варианты Су-30 и МиГ-29 французскими ракетами AASM вышла компания "Сажем", активно сотрудничающая с "Рособоронэкспортом" и поставляющая для ряда образцов российской военной техники свое оборудование. По мнению директора компании "Сажем" дифанс секьюрите" по развитию авиационного бизнеса Кристиана Дэдье, которое он ранее высказал корр. АРМС-ТАСС, интеграция французских ракет в систему вооружения российских истребителей повысила бы их экспортный потенциал.

*источник: АРМС-ТАСС  
20.06.07*



## НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

|  |    |
|--|----|
| Изменения в руководстве EADS   | 33 |
| Airbus завершает Ле Бурже с 425 твердыми заказами  | 33 |
| Авиакомпания US Airways заказывает 92 самолета Airbus  | 34 |
| В Ригу прилетел Airbus   | 34 |
| Airbus взяла Ле Бурже под крыло  | 35 |
| Ливийская авиакомпания покупает у Airbus 11 самолетов  | 35 |
| Колумбийская Avianca Airlines подписала твердый контракт на дополнительную поставку 19 самолетов Airbus                        | 36 |
| Mandala Airlines приобретет 25 самолетов A320  | 36 |
| Гонконгская авиакомпания намерена купить у Airbus 51 самолет   | 36 |
| Airbus получил заказ от саудовской авиакомпании на 12 лайнеров   | 36 |
| Неизвестный покупатель купил лайнер A380 для себя  | 36 |
| Boeing разработает систему обмена данными с авиабомбами  | 37 |
| Boeing подсчитал емкость неба  | 38 |
| НАТО приобретет у Boeing три самолета военно-транспортной авиации  | 38 |
| Boeing поможет Японии в разработке самолета  | 39 |
| Компании Boeing и ILFC заключили соглашение на поставку 63 самолетов   | 39 |
| Военное ведомство США планирует к концу года подписать пятилетнее соглашение о покупке многоцелевых летательных аппаратов V-22 | 39 |
| На дне Украины в Ле Бурже было продано 10 самолетов Ан-148   | 40 |
| Поднебесные амбиции  | 40 |
| Новый военно-транспортный самолет Ан-70 не имеет аналогов  | 41 |
| "Мотор Сич" намерена разместить на франкфуртской бирже очередной пакет акций   | 41 |
| Спрос на многоцелевые самолеты   | 41 |
| Авиакомпания Lufthansa получила 800-й турбовинтовой самолет Dash 8/Q-Series  | 42 |
| "Авиант" займется перевозкой военных грузов  | 42 |
| Консорциум под управлением L-3 Communications выиграл контракт на поставку Пентагону 78 самолетов                              | 42 |
| Авиакомпании Lufthansa и Japan Airlines заказали у Empresa Brasileira 40 самолетов на сумму \$3,1 млрд.                        | 42 |
| Eurocopter получил дополнительные заказы на поставку вертолетов NH90   | 43 |
| Франция и Германия ведут переговоры по совместному созданию тяжелого военно-транспортного вертолета нового поколения           | 43 |

и другие новости

## НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

### ИЗМЕНЕНИЯ В РУКОВОДСТВЕ EADS

Группа EADS объявила об уходе Жан-Поля Гю с должности директора по маркетингу, стратегии и глобальному развитию. Жан-Поль Гю покинет свой пост и выйдет из состава исполнительного комитета EADS 1 октября 2007 года по истечении четырех месяцев с момента уведомления. Причиной отставки стали определенные расхождения во взглядах на организацию продаж и маркетинговую деятельность Группы.

В то же время разногласий относительно стратегии у EADS и г-на Гю нет. Группа EADS намерена и в будущем полагаться на компетентность Жан-Поля Гю; о форме дальнейшего сотрудничества будет объявлено в ближайшее время. EADS хотела бы отметить выдающиеся качества Жан-Поля Гю и выразить благодарность за огромный вклад, внесенный в развитие компаний Группы за 24 года его работы сначала в Matra Group, а позднее в Aerospatiale Matra и EADS.

Условия отставки Жан-Поля Гю находятся в строгом соответствии с условиями его трудового контракта. Он получит зарплату за два года в качестве выходного пособия, без применения оговорки о недопущении конкуренции в его трудовом контракте.

В составе исполнительного комитета EADS г-на Гю сменил Марван Лахуд (Marwan Lahoud), в настоящее время являющийся исполнительным директором MBDA. Г-н Лахуд назначен директором по стратегии и

маркетингу с немедленным вступлением в должность. На посту исполнительного директора MBDA его сменил Антуан Бувье (Antoine Bouvier), в настоящее время - исполнительный директор Astrium Satellites. Пост Антуана Бувье займет Эверт Дудок (Evert Dudok), в настоящее время - глава Astrium Space Transportation, входящей в EADS. Astrium Space Transportation возглавит Ален Шармо (Alain Charmeau).

EADS - глобальный лидер в аэрокосмической и оборонной отрасли, а также в предоставлении сопутствующих услуг. В 2006 году доход EADS составил 39,4 миллиарда евро; на предприятиях Группы работает более 116 000 человек. В состав EADS входит самолетостроительная компания Airbus, крупнейший в мире производитель вертолетов Eurocopter, а также EADS Astrium - европейский лидер в сфере космических программ от Ariane до Galileo. EADS является крупнейшим партнером в консорциуме Eurofighter, реализует программу создания военно-транспортного самолета A400M и является акционером совместного предприятия MBDA, ведущего разработчика и производителя ракетных комплексов.

*источник: компания EADS  
14.06.07*

### AIRBUS ЗАВЕРШАЕТ ЛЕ БУРЖЕ С 425 ТВЕРДЫМИ ЗАКАЗАМИ

Компания Airbus завершает 47-й международный аэрокосмический салон Ле Бурже рекордным числом заказов на свои самолеты. За время работы салона Airbus получила 425 твердых заказов от 19 покупателей. В дополнение к этому Airbus также подписала соглашения о приобретении 303 лайнеров.

Спрос на самолет A380 возрос, компания получила 13 дополнительных заказов от существующих покупателей на этот гигантский лайнер. Авиакомпания Qatar Airways разместила твердый заказ на три лайнера A380. Авиакомпания Emirates и Air France подписали соглашения на покупку соответственно 8 и 2 самолетов A380. Таким образом, общее количество заказов на A380 достигло 173 единиц. Поставки первому заказчику, авиакомпании Singapore Airlines, будут осуществлены в октябре этого года.

Кроме того, заказы, полученные на салоне, также продемонстрировали возросший спрос на самую последнюю и высокотехнологичную разработку - A350 XWB. За эту неделю количество твердых заказов на эту модель составило 141 единицу. Данные заказы были размещены пятью покупателями, в их числе авиакомпании Qatar Airways (80 самолетов), "Аэрофлот" (22 самолета), Singapore Airlines (20 самолета),

кувейтская компания Alafco (12 самолетов) и американская лизинговая компания CIT (7 самолетов). Кроме того, Airbus подписала соглашения на поставку 52 самолетов A350 XWB с 4 компаниями (US Airways, индийская авиакомпания Kingfisher, авиакомпания Libyan Airlines и ливийский перевозчик Afriqiyah). Таким образом, на данный момент общее количество заказов на самолет A350 XWB составляет 232, среди них 154 твердых заказа и 78 соглашений.

Самолеты семейства A330/A340 пользовались небывалым спросом на авиасалоне. Было получено 132 заказа на самолеты этого семейства, 83 из которых твердые. Новый грузовой самолет A330-200 получил 46 твердых заказов от пяти разных покупателей.

Семейство A320 в очередной раз подтвердило статус самого востребованного семейства узкофюзеляжных самолетов. За время выставки было получено 390 заказов на самолеты этого семейства (198 твердых заказов и 192 соглашения). Кроме того, Airbus нашел двух новых покупателей на свой корпоративный самолет ACJ (компания BAA Jet Management и Hong Kong Airlines).

*источник: компания Airbus  
22.06.07*

## АВИАКОМПАНИЯ US AIRWAYS ЗАКАЗЫВАЕТ 92 САМОЛЕТА AIRBUS

Авиакомпания US Airways и компания Airbus договорились о покупке 92 самолетов Airbus, в число которых входят следующие модели: 22 самолета A350 XWB, 10 самолетов A330-200 и 60 самолетов семейства A320-Family Aircraft, среди которых есть A319, A320 и A321. Заказанные самолеты послужат основой для обновления парка воздушных судов компании US Airways.

"Эта сделка знаменует собой новую эру воздушного парка US Airways, который станет одним из самых молодых и передовых в истории Америки", - заявил глава авиакомпании US Airways Дуг Паркер (Doug Parker). "Мы очень рады снова сотрудничать с компанией Airbus, особенно нас впечатляет программа A350. Мы верим в успех этого инновационного и

высокотехнологичного самолета".

"Решение US Airways сделать основой своего воздушного парка самолеты Airbus является очень важным для нас", - отметил Луи Галлуа (Louis Gallois), президент Airbus. "Мы очень тесно сотрудничаем с авиакомпанией US Airways, которая эксплуатирует самый большой в мире парк самолетов семейства A320. Нам приятно, что наш давний партнер демонстрирует такую уверенность в самолетах Airbus, а также в службе технической поддержки Airbus".

Airbus входит в Европейский аэрокосмический и оборонный концерн EADS.

*источник: компания Airbus  
18.06.07*

## В РИГУ ПРИЛЕТЕЛ AIRBUS

Вчера в Риге представители крупнейшего в мире производителя самолетов гражданской авиации Airbus рассказывали прессе о грандиозных планах своей компании в Балтии. Конкуренция с американской Boeing Co, по словам регионального вице-президента Airbus Томаса Шмита-Мамма, не помешает европейцам увеличивать воздушный флот Латвии и ее соседей по мере роста спроса. Как ожидается, в ближайшие 20 лет странам Балтии потребуются как минимум 45 новых бортов общей стоимостью 2,3 млрд. долларов (1,21 млрд. латов). Таким образом, число лайнеров, зарегистрированных в Латвии, Литве и Эстонии, утроится.

В прошлом году Airbus сумела не уступить звание мирового производителя гражданских самолетов номер один американской корпорации Boeing, своему главному конкуренту. Дела в году нынешнем у европейцев идут не столь блестяще: за первые пять месяцев они получили 201 заказ на "аэробусы" всех типов, тогда как американцы на "боинги" - 407. Прогноз Airbus на полный 2007 год - примерно 400-450 заказов. Согласно недавнему заявлению главы компании Луи Галлуа, задержек с поставками огромного "летающего отеля" A-380, так осложнявших жизнь европейскому авиагиганту в прошлом году, больше быть не должно. Люди из Boeing, однако, потирают руки и заявляют, что по итогам года их компания вернет себе первое место - слишком уж велик разрыв в объеме заказов.

Как сообщил вчера на встрече с латвийскими журналистами вице-президент компании по Северной и Центральной Европе Томас Шмит-Мамм, до 2025 года авиакомпаниям, работающим на балтийском рынке, понадобится втрое больше самолетов, чем сейчас, - 65, что означает приобретение как минимум 45 новых бортов. Стоимость такой покупки может составить 2,3 млрд. долларов (1,21 млрд. латов). По мнению г-на Шмит-Мамма, лучше всего для нужд региона подходит продукция именно его компании - региональные самолеты линии A320 с числом пассажирских мест от 107 до 220. Эти борты - основной конкурент самого массового в мире авиалайнера Boeing 737. Например, это может быть модель A321 с удлиненным фюзеляжем, которая, как уверяет г-н Шмит-Мамма, на 16% дешевле в техниче-

ском обслуживании, чем Boeing 737-800/900. Дальность полета без дозаправки - около 5 тыс. км.

В общей сложности в странах Восточной Европы в 2007 году использовалось 50 машин производства Airbus. В Латвии они хорошо известны. По данным Агентства гражданской авиации, в стране зарегистрировано 4 самолета A320-211 (троем "аэробусами", в частности, пользуется отечественная авиакомпания Latcharter). Региональный флот "боингов", конечно, пока обширнее (в Латвии их зарегистрировано 8 - семь 737-х и один 767-й).

Airbus - крупнейший в мире продавец гражданских авиалайнеров, который находится в собственности европейского аэрокосмического концерна EADS. В 2006 году компания поставила заказчиком 434 самолета. В прошлом году ее оборот достиг 23 млрд. евро. На заводах Airbus занято около 57 тысяч человек. Производства располагаются в различных странах ЕС. Корпусные детали производят в Великобритании, другие компоненты - в Гамбурге и Тулузе.

22,5% акций EADS принадлежат американско-германской корпорации DaimlerChrysler, 15% - правительству Франции, 15% - французской группе Lagardere (из них 7,5% выставлены на продажу), 5,48% - испанскому государственному холдингу SEPI, а около 6% - российскому ВТБ (бывший Внешторгбанк).

По прогнозам Airbus, основывающимся на показателях роста балтийской экономики и динамике притока туристов, к 2025 году балтийский парк самолетов 737-го и 320-го классов вырастет на 281%. "В Балтии, если верить прогнозам развития, тогда будет 65 таких самолетов. С реализацией планов расширения рижского аэропорта и открытием маршрутов в Азию и Северную Америку увеличится и спрос на большие машины", - говорит Т. Шмит-Мамм.

По данным Airbus, на конец 2005 года весь мировой гражданский воздушный флот насчитывал 12 676 бортов. В 2025 году их в небе будет, соответственно, 27 307. Кстати, оценки конкурентов из Boeing Co очень близки - за ближайшие 20 лет авиакомпании мира закажут почти 30 тысяч новых самолетов общей стоимостью 2,1 трлн. евро.

*источник: газета «Бизнес & Балтия»  
14.06.07*

## AIRBUS ВЗЯЛА ЛЕ БУРЖЕ ПОД КРЫЛО

Европейский авиастроитель Airbus в первый день работы авиасалона в Ле Бурже объявил о массовом заказе на свои самолеты. Среди ключевых покупателей Airbus американские и арабские авиакомпании. Общая сумма заказов, полученных вчера Airbus, превысила 40 млрд. долл. По мнению аналитиков, Airbus дала достойный ответ Boeing, которая в последнее время опережала своего европейского конкурента по всем показателям.

Крупнейший по сумме заказ сделала катарская авиакомпания Qatar Airways, которая купит самолеты на сумму свыше 17 млрд. долл. В этот заказ войдет 80 самолетов A350 XWB стоимостью 16 млрд. долл. Предварительная договоренность об этом была достигнута двумя авиакомпаниями еще в конце мая. Кроме того, Qatar Airways купит у Airbus три двухпалубных суперлайнера A380. Еще восемь A380 стоимостью 2,55 млрд. долл. купит крупнейшая авиакомпания Ближнего Востока Emirates.

A380 отстает от первоначального графика на два года, что выльется в убытки в размере 6 млрд. долл. для EADS, материнской компании авиастроителя. Новые заявки на приобретение A380 для Airbus тем более приятны, что на прошлой неделе заключительный конкурент европейской компании, американский Boeing, выдал пессимистичный прогноз по продажам супервместительных лайнеров.

Массовая покупка A350 - тоже приятная новость для Airbus. До вчерашнего дня у европейского авиастроителя было лишь 13 подтвержденных заказов на эту модель. А Boeing получила уже 584 заказа на конкурирующую с A350 разработку Boeing 787 Dreamliner. При этом данная модель Boeing будет введена в эксплуатацию уже в этом году, в то время как A350 клиенты увидят не раньше 2013 года. Тем не менее Boeing вчера уступила Airbus крупный заказ со стороны американской авиакомпании. US Airways объявила о планах купить 22 борта A350. В целом US Airways подала заявку на 92 самолета, общая стоимость которых превышает 10 млрд. долл. Еще 15 авиалайнеров A350 заказала кувейтская лизинговая компания ALAFCO. Новые заявки на покупку перспективного самолета, по мнению экспертов, повысят доверие к Airbus и к проекту со стороны других авиалиний. GE Commercial Aviation Services вчера заказала у Airbus 60 самолетов A320. Еще 30 машин этой модели приобретет кувейтская бюджетная авиакомпания Jazeera Airways. Российская авиакомпания S7 также внесла свой вклад в копилку Airbus, заказав 25 A320 на сумму около 1,8 млрд. долл.

В общей сложности в первый день работы авиасалона в Ле Бурже Airbus получила заказы более чем на 300 самолетов (примерно на 43 млрд. долл.). На предыдущем авиасалоне в Ле Бурже, проходившем в

2005 году, европейская компания за всю неделю заключила контракты на 33,5 млрд. долл. "Заказы Airbus значительны, несмотря на то что о некоторых из них было известно и ранее. Это свидетельствует об уверенности клиентов", - отметил РБК daily аналитик брокерской компании BGC International Говард Уилдон. Эксперты также напоминают, что салон в Ле Бурже всегда был успешным для европейской компании. "Это домашнее шоу для Airbus, и, если бы она не получила заказы здесь, она не смогла бы сделать это где-либо еще, - полагает управляющий директор Arran Aerospace Даг Маквити. - В Airbus наконец-то появились хорошие новости. Она сделала все, чтобы произвести благоприятное первое впечатление. Заказы идут из разных регионов и на всю линию продукции компании. A350 из потенциальной программы превратился в конкретный проект. Это возвращение Airbus в большую игру".

Boeing, увезший в 2005 году из Франции контракты на 15 млрд. долл., пока получил заказ только на 46 самолетов на сумму 4,4 млрд. долл. Однако, по мнению экспертов, пока об исходе противостояния двух компаний говорить рано. Американский концерн Boeing не исключает строительства второго завода для производства своей успешной модели 787. Как сообщил в воскресенье директор подразделения гражданских самолетов Boeing Скотт Карсон, мощностей существующего производства недостаточно для размещенных заказов. Будет ли построен новый завод, будет зависеть от долгосрочного развития рынка, пишет газета Handelsblatt. По словам представителя Boeing, на настоящий момент 54 клиента разместили заказы на 584 таких самолета.

Строительство дальнемагистральных пассажирских 787-х самолетов является началом полной реорганизации производства Boeing. Крупные детали фюзеляжа будут производиться не в США, а в других странах, например в Италии. Первый самолет 787 Dreamliner выйдет из цехов главного завода в Сиэтле 8 июля. По словам г-на Карсона, первый полет модели, пользующейся значительным успехом, состоится не в конце августа, а в середине сентября. Он подчеркнул, что график разработан с учетом проблем, которые обычно возникают при реализации такого проекта. Также Скотт Карсон признал тот факт, что на настоящий момент Boeing не удалось до конца решить проблему 787-й модели, связанную с весом. Американский концерн очень надеется, что положительная фаза авиастроения в США продержится еще некоторое время. Сейчас Boeing ведет переговоры с крупными авиакомпаниями, в том числе с Delta Air Lines, об обновлении их воздушного флота.

*источник: газета RBC Daily  
19.06.07*

## ЛИВИЙСКАЯ АВИАКОМПАНИЯ ПОКУПАЕТ У AIRBUS 11 САМОЛЕТОВ

Ливийская авиакомпания Aftiqyah Airways подписала протокол о намерении купить у европейского авиастроительного концерна Airbus шесть дальнемагистральных самолетов A350, а также заключила контракт о твердом заказе на пять моделей A320 на общую сумму 1,6 миллиарда долларов, сообщили в

среду представители обеих компаний на пресс-конференции на авиасалоне в Ле Бурже. Поставки A350 начнутся в 2017 году, то есть через четыре года после сдачи в эксплуатацию данной модели.

*источник: РИА «Новости»  
20.06.07*

## КОЛУМБИЙСКАЯ AVIANCA AIRLINES ПОДПИСАЛА ТВЕРДЫЙ КОНТРАКТ НА ДОПОЛНИТЕЛЬНУЮ ПОСТАВКУ 19 САМОЛЕТОВ AIRBUS

Старейшая колумбийская авиакомпания Avianca Airlines подписала твердый контракт на дополнительную поставку 19 самолетов Airbus, реализовав предусмотренный ранее опцион. В заказ входят 14 лайнеров A320 и пять A330-200. Таким образом, общее количество самолетов, заказанных Avianca у европейского концерна, - 57 лайнеров, сообщается в пресс-релизе Airbus.

Руководство Avianca отмечает, что дополнительный заказ самолетов Airbus проводится в рамках программы по увеличению авиапарка, в то время как

предыдущий обширный заказ был направлен, в основном, на обновление парка самолетов компании.

Avianca Airlines является крупнейшей авиакомпанией в Колумбии. Компания Airbus активно действует на латиноамериканском рынке, где ей принадлежит 54% всех заказов на новые самолеты. В настоящее время Airbus получила заказы на 390 лайнеров от 16 различных авиакомпаний данного региона.

источник: ИА «РБК - Украина»  
21.06.07

## MANDALA AIRLINES ПРИОБРЕТЕТ 25 САМОЛЕТОВ A320

Индонезийская авиакомпания Mandala Airlines заключила контракт на покупку 25 самолетов A320, сообщается в пресс-релизе Airbus. Соответствующая договоренность была достигнута в ходе 47-го международного авиасалона в Ле Бурже. Финансовые подробности сделки пока не разглашаются, однако каталожная стоимость партии составляет 1,9 млрд долл. Планируется, что новые самолеты заменят старые Boeing 737-200 на внутренних рейсах компании.

Mandala Airlines основана в 1967 г., штаб-квартира находится в Джакарте (Индонезия). Авиакомпания является членом Индонезийской национальной

ассоциации авиаперевозчиков (INACA). Mandala Airlines осуществляет авиаперевозки внутри страны. 51% предприятия принадлежит группе компаний Cardig International, предоставляющей услуги в области авиаперевозки, логистики, курьерской доставки, кейтеринга и др. Остальными 49% владеет Indigo Partners. В Mandala Airlines работает около 1 тыс. человек. В настоящее время парк самолетов состоит из Boeing 737-200, Boeing 737-400 и Airbus A320.

источник: ИА «РБК - Украина»  
21.06.07

## ГОНКОНГСКАЯ АВИАКОМПАНИЯ НАМЕРЕНА КУПИТЬ У AIRBUS 51 САМОЛЕТ

Гонконгская бюджетная авиакомпания Hong Kong Airlines подписала протокол о намерении купить у европейского авиастроительного концерна Airbus 30 лайнеров A320, 20 дальнемагистральных самолетов A330, а также модель ACJ на общую сумму 5,5 миллиарда долларов, сообщили в четверг представители обеих компаний на авиасалоне в Ле Бурже.

Начало поставок самолетов A320 запланировано на 2010 год.

Компания Hong Kong Airlines была создана в 2001 году и стала первой бюджетной дальнемагистральной авиакомпанией в своей стране.

Салон в Ле Бурже, в этом году уже 47-й по счету, считается одним из крупнейших мировых форумов производителей разнообразных летательных аппаратов и космической техники.

источник: РИА «Новости»  
21.06.07

## AIRBUS ПОЛУЧИЛА ЗАКАЗ ОТ САУДОВСКОЙ АВИАКОМПАНИИ НА 12 ЛАЙНЕРОВ

Европейский авиастроительный концерн Airbus получил от авиакомпании Etihad из Саудовской Аравии заказ на 12 дальнемагистральных лайнеров на общую сумму 2,4 миллиарда долларов, сообщили в среду представители двух компаний на пресс-конференции в рамках авиасалона в Ле Бурже.

Речь идет о пяти лайнерах A330-200, четырех A340 и трех грузовых A330-200, которые будут поставлены в течение 2008-2011 годов, уточнил генеральный директор компании Etihad Джеймс Хоган.

источник: РИА «Новости»  
20.06.07

## НЕИЗВЕСТНЫЙ ПОКУПАТЕЛЬ КУПИЛ ЛАЙНЕР A380 ДЛЯ СЕБЯ

На Парижском авиасалоне в Ле Бурже покупатель, имя которого не разглашается, заказал суперлайнер Airbus A380 в качестве частного самолета. По словам представителя Airbus, этот человек "не из Европы и не из США".

Двухпалубный Airbus A380 имеет площадь 900 кв. м и вмещает до 840 пассажиров. Его стоимость составляет \$300 млн. По некоторым оценкам, на переоборудование пассажирского лайнера для част-

ного использования потребуется не меньше года. Использование самолета может также оказаться проблематичным, поскольку из-за своего веса и размеров его смогут принимать не во всех аэропортах, и управлять им должен специально обученный пилот, сообщает BBC.

источник: газета «Коммерсантъ»  
20.06.07

## АВИАКОМПАНИЯ LION AIR ЗАКАЗАЛА 40 ЛАЙНЕРОВ BOEING 737-900ER

Сегодня американская авиастроительная корпорация Boeing и индонезийская авиакомпания Lion Air подписали соглашение о поставке 40 дальнемагистральных самолетов Boeing 737-900ER. Стоимость заказа по каталожным ценам превышает \$3 млрд. Общее число самолетов данной модификации, заказанных Lion Air, достигло сотни.

Соглашение было подписано на торжественной церемонии в рамках Парижского авиасалона. В церемонии участвовали президент и исполнительный директор подразделения "Boeing - Гражданские самолеты" Скотт Карсон, вице-президент по продажам "Boeing - Гражданские самолеты" Динеш Кескар, основатель и генеральный директор авиакомпании Lion Air Руши Кирана. Соответствующая информация появилась на веб-сайте "Заказы и поставки" компании Boeing.

"Мы рады, что Lion Air выбрала лайнеры семейства Boeing 737 Next Generation для осуществления своих планов экспансии и завоевания лидерства на рынке, - сказал Скотт Карсон. - Я уверен, что выбор, сделанный Lion Air в пользу модели Boeing 737 для обновления авиапарка, обусловлен ее превосходными технико-экономическими показателями, которые дают авиакомпаниям дополнительные конкурентные преимущества. На сегодняшний день это самый экономичный в эксплуатации узкофюзеляжный самолет".

737-900ER - новейшая модификация модели Boeing 737. Он способен перевозить большее количество пассажиров и совершать полеты увеличенной дальности.

"Подписанное сегодня соглашение - это важное достижение для нашей авиакомпании. Ведь Lion Air - это крупнейший в мире эксплуатант самолетов Boeing 737-900ER, - сказал Кирана. - Модель 737 отлично подходит для развития нашей маршрутной сети в Юго-Восточной Азии".

Компания Boeing начала программу создания Boeing 737-900ER в июле 2005 года после подписания соглашения на поставку авиакомпании Lion Air 30 самолетов новой модификации. В июле 2006 года авиакомпания расширила свой заказ на 30 самолетов Boeing 737-900ER.

Первый лайнер Boeing 737-900ER она получила в апреле. Самолет имел специальную двухцветную раскраску: фюзеляж был окрашен в корпоративные цвета Boeing, а на вертикальном стабилизаторе был изображен лев - символ Lion Air. В 2007 году авиа-

компания получит еще семь самолетов Boeing 737-900ER. Воздушное судно в новой модификации, оборудованное двумя дополнительными дверями и плоской герметичной перегородкой в хвостовой части, может вместить до 220 пассажиров при одноклассной компоновке.

Модернизация включала улучшение аэродинамики и внесение в конструкцию ряда изменений, таких как подвижная хвостовая опора, усиленное крыло, усовершенствованная система закрылков и предкрылков, законцовки крыла и дополнительные топливные баки, что позволило увеличить взлетный вес Boeing 737-900ER, а также довести показатель дальности полета до 5900 км.

Модификация Boeing 737-900ER с двумя дополнительными топливными баками по показателям экономичности превосходит аналогичные модели конкурентов.

Эксплуатационные затраты в расчете на рейс у Boeing 737-900ER будут ниже на 7% по сравнению с A321, а эксплуатационные затраты в расчете на пассажира будут меньше на 6%.

Дальности полета больше на 400 морских миль. Масса A321 на 4370 кг превышает массу Boeing 737-900ER. Модификация 737-900ER входит в серию самолетов 737-600, -700, -700ER и -800. Так же как и они, новая модификация отличается высокой надежностью, ставшей визитной карточкой семейства самолетов 737 Next Generation.

По состоянию на 31 мая 2007 года восемь авиакомпаний разместили свои заказы на поставку 169 самолетов модификации 737-900ER. Модель 737 - лидер среди пассажирских самолетов, производимых компанией Boeing, по количеству поступивших заказов. За время ее существования компания получила свыше 7000 заказов от 240 клиентов по всему миру. На сегодняшний день у Boeing еще не выполнено около 1500 заказов на данную модель общей стоимостью \$100 млрд. по ценам каталога.

Авиапарк Lion Air полностью укомплектован воздушными судами Boeing. Это крупнейшая в Азии авиакомпания-дискаунтер. Она начала работать в июне 2000 года. Объем ее пассажироперевозок приближается к миллиону человек в месяц.

*источник: компания Boeing  
19.06.07*

## BOEING РАЗРАБОТАЕТ СИСТЕМУ ОБМЕНА ДАННЫМИ С АВИАБОМБАМИ

Корпорация Boeing объявила о заключении с Harris Corporation контракта, в рамках которого Boeing разработает систему двустороннего обмена данными второго поколения для высокоточных авиабомб малого диаметра (Small Diameter Bomb Increment II, SDB II). Система SDB II позволит поражать цели в любых погодных условиях, обеспечит непрерывное обновление информации о координатах цели в процессе падения авиабомбы, а также позволит получать достоверную информацию о боевых результатах применения авиабомб.

На конечном участке полета авиабомбы будут наводиться на цель с помощью многорежимной системы самонаведения разработки Lockheed Martin. Предполагается, что на начальном этапе новая система будет использоваться на авиабомбах SDB I GBU-39, в настоящее время широко применяющихся ВВС США в Азии.

*источник: сайт CNews  
14.06.07*

## BOEING ПОДСЧИТАЛ ЕМКОСТЬ НЕБА

Американская авиастроительная компания Boeing подготовила очередной прогноз емкости мирового рынка новых гражданских самолетов в ближайшие 20 лет. В документ впервые отдельно включены данные о потребностях в авиатехнике стран СНГ. По прогнозам Boeing, авиакомпаниям СНГ понадобится более 1 тыс. самолетов на сумму \$70 млрд., что составляет 2,5% общемировых продаж. Эксперты уверены, что на украинские авиакомпании придется мизерная часть от этого количества.

По прогнозам американской авиастроительной компании Boeing, опубликованной на днях соответствующий отчет, емкость мирового рынка новых гражданских самолетов (пассажирских и грузовых) в ближайшие 20 лет составит в денежном эквиваленте \$2,8 трлн. Около 36% из этой суммы на покупку новых лайнеров должны потратить перевозчики стран Азиатско-Тихоокеанского региона, 26% - Северной Америки, 25% - Европы и СНГ, оставшиеся 13% - Латинской Америки, Ближнего Востока и Африки. Пассажирские авиаперевозки будут расти, по данным Boeing, на 5% в год. В результате авиакомпания закупят 18,2 тыс. самолетов для увеличения перевозок, 10,4 тыс. - для замены старых машин. "Азиатско-Тихоокеанский регион станет, очевидно, крупнейшим рынком авиации благодаря быстрому росту экономики, - заявил вице-президент Boeing Рэнди Тинсет. - В настоящее время китайский рынок относительно мал, однако через 20 лет он сравняется с сегодняшним американским рынком". Boeing ожидает, что самолетов вместимостью от 90 до 240 мест будет продано 17,65 тыс. единиц (год назад прогнозировалось 16,54 тыс. единиц).

Вице-президент Boeing Рэнди Тинсет сообщил, что рынок СНГ впервые отдельно включен в исследование, так как "статистика стала более надежной и рынок стабилизировался". В Boeing полагают, что до 2026 года страны СНГ приобретут 1060 самолетов на \$70 млрд., что составит 2,5% объема общемировых

продаж. "Речь идет о емкости рынка новых самолетов, мы не оцениваем, какая компания эти самолеты продаст и выпустит - Boeing или Airbus, - пояснил вице-президент Boeing в России и СНГ Сергей Кравченко. - В основном это региональные самолеты вместимостью менее 90 пассажиров".

"Прогноз абсолютно реальный, - считает глава аналитической службы агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев. - План производства гражданских самолетов на 2008-2012 годы (предварительно подготовленный Объединенной авиастроительной корпорацией. - б) составляет 431 самолет, включая 15 Ил-96, 84 Ту-204 и Ту-214, а также 236 Sukhoi SuperJet100 и Ту-334. На ближайшие пять лет придет пик обновления воздушного флота в России через закупки самолетов со вторичного рынка; с 2010 года начнется замена этих самолетов на относительно новые. Если потребности российского рынка не сможет удовлетворить ОАК, их закроют Boeing и Airbus".

Эксперты отмечают, что из 1 тыс. самолетов, которые, по прогнозам Boeing, могут понадобиться авиакомпаниям СНГ до 2026 года, на долю украинских авиакомпаний придется только 5% этого количества - не более 50 самолетов. "Сейчас у украинских авиакомпаний нет достаточных средств для покупки новой авиатехники, поэтому распространена практика лизинга бывших в употреблении машин западного производства", - говорит старший партнер компании "Ильяшев и партнеры" (выступает юридическим советником по вопросам авиации комитета Верховной рады по транспорту и связи) Роман Марченко. Пополнять парк новыми самолетами в ближайшее время планирует только крупнейший перевозчик - компания "Аэросвит", заявившая о приобретении семи Boeing 737-800 Next Generation с 2008-го по 2011 год.

*источник: газета «Коммерсант - Украина»  
15.06.07*

## НАТО ПРИОБРЕТЕТ У BOEING ТРИ САМОЛЕТА ВОЕННО-ТРАНСПОРТНОЙ АВИАЦИИ

Страны НАТО приобретут у авиационной компании Boeing три самолета военно-транспортной авиации C-17 Globemaster для переброски подразделений альянса в Афганистан и другие отдаленные страны, передает в четверг агентство "Ассошиэйтед Пресс" со ссылкой на заявление руководства НАТО.

Накануне 15 стран - членов альянса, а также Швеция и Финляндия подписали проект, предусматривающий создание международной управляющей структуры, которая закажет необходимое количество самолетов C-17 и затем займется их управлением и обслуживанием. По данным агентства, речь идет о покупке или о приобретении в лизинг трех или четырех C-17, первый из которых должен быть поставлен в 2008 году.

В консорциуме примут участие Болгария, Чехия, Дания, Эстония, Венгрия, Италия, Латвия, Литва, Нидерланды, Норвегия, Польша, Румыния, Словакия, Словения и США, а также Швеция и Финляндия.

Как говорится в заявлении, самолеты будут использоваться для национальных операций, миссий НАТО и ЕС, а также для гуманитарных миссий ООН и оказания помощи при стихийных бедствиях.

По данным Рейтер, недостаток больших транспортных самолетов в арсенале НАТО заставляет союзников обращаться за помощью к авиации США или нанимать самолеты у бывших советских республик. Решение о покупке самолетов откладывалась по настоянию Франции и других союзнических государств, которые опасались, что покупка самолетов компании Boeing нанесет ущерб продажам A400M - первого военного самолета, произведенного компанией Airbus. Однако, по словам представителей командования НАТО, эти противоречия удалось преодолеть на встрече министров обороны стран НАТО, которая прошла в Брюсселе на прошлой неделе.

*источник: РИА «Новости»  
21.06.07*

## BOEING ПОМОЖЕТ ЯПОНИИ В РАЗРАБОТКЕ САМОЛЕТА

На авиасалоне в Ле Бурже американский авиа-концерн Boeing и японская Mitsubishi Heavy Industries подписали соглашение о совместной работе над первым японским коммерческим реактивным лайнером. Сотрудничество будет распространяться на сферу продаж и технического обеспечения нового проекта компании Mitsubishi Regional Jet (MRJ, вместимость 70-90 пассажиров). Инвесторы с энтузиазмом отреагировали на эти сообщения (акции япон-

ской компании выросли на 3%), расценив это соглашение как прорыв в разработке MRJ. Mitsubishi планирует начать выпуск MRJ к 2012 году. Сама Mitsubishi не раскрывает суммы проекта, по данным же японской прессы, она составит около \$970 млн.

*источник: газета «Коммерсантъ»  
21.06.07*

## КОМПАНИИ BOEING И ILFC ЗАКЛЮЧИЛИ СОГЛАШЕНИЕ НА ПОСТАВКУ 63 САМОЛЕТОВ

Сегодня представители компаний Boeing и International Lease Finance Corp. (ILFC) объявили о подписании соглашения, которое предусматривает поставку 63 самолетов общей стоимостью около \$8,8 млрд. по ценам каталога.

Компания ILFC расширит свой парк за счет размещения нового заказа на 50 дополнительных лайнеров Boeing 787 Dreamliner. Заказ также предусматривает поставку 10 самолетов Boeing 737 Next Generation.

Кроме того, компании Boeing и ILFC сообщили о ранее подписанном соглашении, которое предусматривает реализацию прав на приобретение лизинговой компанией двух самолетов Boeing 787-8 Dreamliner и одного лайнера Boeing 777-300ER (с увеличенной дальностью полета). Информация об этом заказе

без указания имени заказчика была размещена на web-странице компании Boeing, посвященной заказам и поставкам самолетов. После подписания нового соглашения компания ILFC стала крупнейшим в мире заказчиком самолетов Boeing 787 Dreamliner. Она заказала 74 самолета этой модели (73 самолета модели 787-8 и один Boeing 787-9).

ILFC - международный лидер в области лизинга и поставок современных гражданских самолетов авиакомпаниям из разных стран мира. Ее авиапарк состоит примерно из 900 самолетов. Его стоимость оценивается более чем в \$48 млрд.

*источник: компания Boeing  
20.06.07*

## ВОЕННОЕ ВЕДОМСТВО США ПЛАНИРУЕТ К КОНЦУ ГОДА ПОДПИСАТЬ ПЯТИЛЕТНЕЕ СОГЛАШЕНИЕ О ПОКУПКЕ МНОГОЦЕЛЕВЫХ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ V-22

Военное ведомство США намеревается к декабрю текущего года подписать соглашение стоимостью порядка \$10 млрд. о покупке 167 многоцелевых летательных аппаратов V-22 в течение пяти лет. Полковник морской пехоты Мэттью Мулхерн (Matthew Mulhern), руководящий программой V-22, сообщил об этом в понедельник, 11 июня на церемонии по поводу завершения строительства сотого фюзеляжа для V-22 на заводе Boeing Co. (BA).

V-22, или Osprey, который представляет собой гибрид самолета и вертолета, производится Boeing совместно с Bell Helicopter, подразделением Textron Inc (TXT). Boeing строит фюзеляж самолета в течение 13 месяцев, а затем передает его на завод Bell Helicopter, где устанавливаются винты и другое оборудование. Новый летательный аппарат может развивать гораздо большую скорость, чем другие вертолеты, и является намного менее уязвимыми для вражеского огня.

По словам Мулхерна, многолетнее соглашение поможет стабилизировать программу и снизить стоимость отдельных экземпляров Osprey, а также, возможно, позволит правительству сэкономить до \$400 млн. в течение пяти лет. В то же время Мулхерн указал, что детали соглашения, а также предполагаемые экономические выгоды пока находятся в стадии проработки.

Сделка будет включать в себя возможность поставки до трех дополнительных летательных

аппаратов в год, которые могут быть использованы военным ведомством для продажи за границу или для укрепления вооруженных сил США в военное время.

В начале нынешнего столетия от производства Osprey чуть не отказались из-за двух несчастных случаев со смертельным исходом. Однако осуществление программы возобновилось, и 10 новых аппаратов готовы в сентябре отправиться в Ирак на семь месяцев. Роберт Кенни (Robert Kenney), возглавляющий программу V-22 в Bell Helicopter, назвал поставку сотого фюзеляжа событием огромной важности, так как многие оппоненты были уверены, что более 100 конвертопланов построить не удастся.

В настоящее время у Bell и Boeing есть заказы на сооружение более 130 машин и соглашение увеличивает это число еще на 167.

Мулхерн отметил, что иностранные правительства, в том числе британское и израильское, уже получили формальные указания относительно возможных продаж V-22. Япония также проявила заинтересованность в возможности его совместного производства. По словам Мулхерна, интерес к V-22 в других странах весьма велик и через несколько лет, когда будет собрано больше данных о том, как аппарат проявляет себя в боевой обстановке, можно ожидать потока заказов из-за рубежа.

*источник: сайт K2Kapital  
12.06.07*



## НА ДНЕ УКРАИНЫ В ЛЕ БУРЖЕ БЫЛО ПРОДАНО 10 САМОЛЕТОВ АН-148

На международном авиакосмическом салоне в предместье Парижа Ле Бурже накануне состоялся украинский день. Основное внимание вчера уделялось самолету Авиационного научно-технического комплекса им. Антонова (АНТК) Ан-148, передает "5 канал". В частности, был подписан контракт на приобретение 10 машин российской компанией "Ильюшин Финанс".

Ан-148 - это самолет, предназначенный для пассажирских, грузопассажирских и грузовых перевозок на региональных и ближнемагистральных авиалиниях. Базовый вариант реактивного самолета Ан-148 предназначен для перевозки до 80 пассажиров на дальность до 5,1 тыс. км. По мнению экспертов, ориентировочная стоимость самолета составляет 16,2-18 млн. долл. в зависимости от комплектации.

Как объяснил в интервью Би-би-си представитель Института гражданской авиации Валерий Романенко, Ан-148, в отличие от других украинских и советских самолетов, создан в сотрудничестве с европейскими фирмами, особенно французскими.

Поэтому его оборудование будет максимально стыковаться с оборудованием европейских аэропортов. Следовательно, интерес к нему со стороны зарубежных авиакомпаний неслучаен. Кроме того, Ан-148 - это новейшая разработка, что также положительно влияет на спрос на него.

Напомним, 19 июня АНТК им. Антонова в рамках проведения авиасалона также получил сертификат на модернизацию крупнейшего в мире по размерам и грузоподъемности тяжелого военно-транспортного самолета Ан-124 ("Руслан"). Документ полностью отвечает международным стандартам, которые будут вводиться в 2012 г. О своих планах относительно приобретения 12 "Русланов" тогда же заявила компания "Волга-Днепр".

Авиасалон в Ле Бурже будет длиться до 24 июня включительно. В этом году в мероприятии примут участие около 2 тыс. компаний из 42 стран мира, а на стендах представлено 140 летательных аппаратов.

*источник: ИА «РБК - Украина»  
21.06.07*

## ПОДНЕБЕСНЫЕ АМБИЦИИ

Государственный авиастроительный концерн КНР China Aviation Industry Corporation 1 (AVIC 1) демонстрирует глобальные амбиции. В начале недели он объявил, что готов полностью или частично купить шесть европейских заводов Airbus, выставленных на продажу, от которых авиагигант планирует избавиться в рамках реорганизации. AVIC 1 также подписал партнерское соглашение с канадским концерном Bombardier. Гендиректор китайской компании Лин Зуо Мин заявил, что намерен уже в ближайшие годы вывести свое предприятие в число крупнейших мировых поставщиков компонентов для авиапрома.

По информации британской газеты The Guardian, AVIC 1 официально включился в схватку за европейские активы Airbus, на которые претендуют уже как минимум 15 компаний. При этом китайский концерн стал единственным, кто выразил готовность приобрести разом все шесть заводов. Другие инвесторы, среди которых назывались британская группа GKN Aerospace, итальянский концерн Finmeccanica, американский холдинг Spirit AeroSystems и шведский концерн Saab, проявляли интерес лишь к части активов. Лишь немногие из них позволили себе "замахнуться" больше чем на три предприятия одновременно.

"Китайские инвесторы вооружены такими запасами наличности, что даже крупным европейским и американским фирмам соперничать с ними будет очень нелегко", - заявил РБК daily аналитик американской консалтинговой компании JSA Research Пол Нисбет. Несмотря на это, эксперт полагает, что шансы AVIC 1 все же невелики: в случае с Airbus кося китайской экспансии может наткнуться на камень европейской политики. По словам г-на Нисбета, европейские правительства, владеющие контрольными пакетами в EADS (материнской компании Airbus), предпочтут оставить стратегические для компании активы "поближе к телу" и не допустят восточных инвесторов к производству, на котором держится авиапром ЕС. В

этом случае даже американским инвесторам в лице Spirit AeroSystems, скорее всего, ловить будет практически нечего.

"В лучшем случае китайцы и американцы получат доли в двух заводах во Франции и Германии, которые Airbus продает частично", - пояснил г-н Нисбет. По его мнению, главным претендентом на более крупные куски пирога станет британская GKN - ей, скорее всего, достанется доля в главном активе на аукционе Airbus - заводе в Филтоне в Великобритании. Другой потенциально удачливый претендент - шведский концерн Saab, контрольный пакет которого принадлежит оборонному гиганту BAE Systems. Ожидается, что шорт-лист генеральный директор EADS Луи Галлуа огласит до конца июля, а окончательное решение о продаже заводов будет принято до конца лета.

Каким бы оно ни было, вряд ли оно остановит экспансию AVIC 1 за пределы Великой китайской стены. К 2010 году концерн намерен утроить продажи и довести их до 1 млрд долл. в год. По словам гендиректора Лин Зуо Мина, в ближайшие 10 лет китайским авиакомпаниям потребуется более 3 тыс. новых самолетов. По прогнозу Boeing, Азия в ближайшие 20 лет станет главным потребителем сектора - на этот регион придется 36% всего мирового спроса на авиатехнику. Собственное производство в Китае пока уступает западному по масштабам и качеству и потому ищет альянсы. Так, в начале недели AVIC 1 заключил партнерское соглашение с Bombardier. Китайский концерн согласился вложить 400 млн. долл. в разработку крупнейшего проекта за всю историю канадской компании - новых самолетов серии C, которые будут готовы к 2013 году. Взамен Bombardier поможет Китаю в строительстве среднемагистральных лайнеров ARJ21-900.

*источник: газета RBC Daily  
20.06.07*

## НОВЫЙ ВОЕННО-ТРАНСПОРТНЫЙ САМОЛЕТ АН-70 НЕ ИМЕЕТ АНАЛОГОВ

Российско-украинский самолет Ан-70 по летно-техническим характеристикам превзошел свой европейский аналог - средний военно-транспортный самолет А-400М, заявил на авиакосмическом салоне в Ле Бурже генеральный директор компании "Мотор Сич" Вячеслав Богуслаев, сообщает "Интерфакс-АВН".

По словам Богуслаева, европейский концерн EADS, занимающийся разработкой А-400М, ни при каких условиях не получит летно-технические данные, заложенные в Ан-70.

По информации EADS, самолет А-400М, оснащенный четырьмя турбовинтовыми двигателями и имеющий схожую с Ан-70 размерность, должен совершить первый испытательный полет в 2007 году. Заявленная максимальная грузоподъемность самолета А-400М - 37 тонн, максимальная грузоподъемность Ан-70 - 47 тонн. У корпорации уже имеются заказы на несколько десятков машин.

В то же время, по словам Богуслаева, создателям А-400М не удалось решить ряд технических проблем. В частности, на самолете установлен однорядный винт, а не двухрядный, как на Ан-70.

"Однорядный винт не создает такой коэффициент тяги. Кроме того, есть другие проблемы: на периферии винта получается сверхзвуковая скорость, а это может приводить к поломкам и другим техническим сложностям", - уточнил глава "Мотор Сич".

Также, по его словам, остается открытой проблема редуктора двигателя.

"Получить передачу такой мощности, на 14 тыс. лошадиных сил, имея вес редуктора в 150 кг, - такого не придумал никто в мире, кроме запорожского КБ "Прогресс", который имеет патент на двухключевой редуктор", - добавил Богуслаев.

Разработчики европейского самолета обратились ЗМКБ "Прогресс" с заказом на проектирование редуктора, аналогичного тому, который устанавливается на двигатели Д-27 для самолета Ан-70, однако "Прогресс" отказался передать эту технологию европейским заказчикам.

По мнению Богуслаева, главным преимуществом Ан-70 перед европейским аналогом является то, что он способен взлетать и садиться с коротких взлетно-посадочных полос, в том числе и грунтовых. Для А-400М требуется бетонная взлетно-посадочная полоса. Задержка с продвижением проекта Ан-70, серийное производство которого могло начаться уже 2-3 года назад, связана с колебаниями руководства Военно-воздушных сил России.

На начальной стадии сотрудничества с Украиной ВС РФ отказались от разработки и производства Ан-70, потому что он имел большие технические недоработки, которые не позволяли запустить его в серийное производство.

*источник: телеканал «Звезда»  
21.06.07*

## "МОТОР СИЧ" НАМЕРЕНА РАЗМЕСТИТЬ НА ФРАНКФУРТСКОЙ БИРЖЕ ОЧЕРЕДНОЙ ПАКЕТ АКЦИЙ

Компания "Мотор Сич" (Запорожье, Украина) предложит инвесторам на следующей неделе еще 5% своих акций, сообщил "Интерфаксу-АВН" в Ле Бурже генеральный директор "Мотор Сич" Вячеслав Богуслаев. "На следующей неделе мы планируем разместить еще 5 процентов акций. 4-процентный пакет останется на сентябрь", - сказал Богуслаев.

По его словам, компания довольна результатами первого размещения 6% своих акций по цене \$150 за акцию. Богуслаев сообщил, что компания планирует разместить второй пакет уже по цене \$175 за акцию. "В перспективе мы планируем довести цену до \$200. В этом случае капитализация компании составит, по

нашим оценкам, \$550-600 млн", - сказал Богуслаев.

Он рассказал, что руководство "Мотор Сич" намерено оставить за предприятием контрольный пакет акций - более 50%. При этом компания ищет стратегических партнеров в России, а также крупного кредитора на Западе, который мог бы открыть кредитную линию под 5-6% годовых. "Надеюсь, в пятницу в Киеве мы объявим хорошие новости в этой области", - сказал Богуслаев, передает "Интерфакс-Украина".

*источник: сайт «Версии.com»  
21.06.07*

## СПРОС НА МНОГОЦЕЛЕВЫЕ САМОЛЕТЫ

Индия готова объявить крупнейший зарубежный тендер на закупку 126 новейших многоцелевых боевых самолетов. Об этом заявил министр обороны страны Араккапарамбил Энтони. По его словам, заседание комитета по оборонным закупкам состоится в течение ближайших двух недель.

"Все предварительные переговоры завершены, и теперь вопрос только в соблюдении формальностей", - отметил министр. Индия намерена за счет нового контракта, общая стоимость которого может составить порядка 9 млрд. долларов, не только существенно укрепить ударный потенциал своих ВВС, но и нарастить их состав, сократившийся за последние

годы до 32 эскадрилий при разрешенных 45. В борьбу за солидный заказ вступили ведущие мировые авиапроизводители.

Россия намерена принять участие в тендере, представив свой фронтальный многофункциональный истребитель МиГ-35, который был впервые продемонстрирован этой весной на международном авиашоу в индийском Бангалоре. Соперниками корпорации "МиГ" будут европейский Eurofighter, шведский Gripen и американские Hornet и F-16.

*источник: газета «Красная звезда»  
21.06.07*

## АВИАКОМПАНИЯ LUXAIR ПОЛУЧИЛА 800-Й ТУРБОВИНТОВОЙ САМОЛЕТ DASH 8/Q-SERIES

Bombardier Aerospace осуществила поставку восьмисотого самолета семейства Dash 8/Q-Series, которым стал Q400, авиакомпании Luxair из Люксембурга. По состоянию на 30 апреля 2007 года общее количество заказов, полученных на самолеты семейства Dash 8/Q-Series от более чем 100 компаний, составило 892 единицы, что превышает этот показатель для любых других региональных турбовинтовых самолетов.

Реализация программы производства первого 37-39-местного самолета Dash 8 Series 100 началась в 1980 году, запуск программы производства 50-56-местного самолета Dash 8-300 состоялся в 1986 году. Программы производства 37-39-местного самолета Dash 8-200 и 68-78-местного самолета Dash 8-400 были запущены в 1992 и 1995 годах соответственно. После оснащения системой подавления шума и вибраций (собственной разработки Bombardier Aerospace) и внедрения нового интерьера салонов в 1996 году эти самолеты были переименованы из Dash 8 в Q-Series.

Самолет Q400 обладает наибольшей скоростью и вместимостью среди выпускаемых турбовинтовых самолетов. Растет популярность Q400 в качестве замены или дополнения для реактивных региональ-

ных самолетов в нынешних условиях высоких цен на топливо. Q400 обладает весомыми экономическими преимуществами по сравнению с другими региональными самолетами.

"Мы постоянно совершенствуем семейство Q-Series по мере готовности к внедрению новых технологий, - сказал президент подразделения "Региональные самолеты" Bombardier Aerospace Стивен Ридольфи (Steven Ridolfi). - Самолеты Q-Series выносливы, надежны и очень экономичны как в эксплуатации авиакомпаниями, так и при выполнении полетных заданий специального назначения".

Компания Bombardier Inc. - мировой лидер в производстве и предложении инновационных решений в области транспорта, от региональных самолетов и самолетов бизнес-класса до подвижного состава и оборудования для рельсового транспорта. Она является глобальной корпорацией со штаб-квартирой в Канаде. Доходы Bombardier Inc. в финансовом году, завершившемся 31 января 2007 года, составили примерно 14,8 млрд. долларов США. Акции компании котируются на фондовой бирже в Торонто (BBD).

*источник: компания Bombardier Inc.  
22.06.07*

## "АВИАНТ" ЗАЙМЕТСЯ ПЕРЕВОЗКОЙ ВОЕННЫХ ГРУЗОВ

Вчера вице-премьер Александр Кузьмук сообщил журналистам, что правительство разрешило киевскому государственному авиазаводу "Авиант" экспортировать услуги по авиаперевозкам товаров военного назначения. По его словам, это решение носит перспективный характер, поскольку авиапарк "Авианта" незначителен. По данным предприятия, сейчас он состоит из двух самолетов Ан-24, один из которых требует восстановления, двух нерабочих Ан-26, трех Ан-32 (два требуют восстановления) и

Ан-124. По словам директора "Авианта" Марины Кучинской, авиазавод рассчитывает получить заказы НАТО и ООН на перевозку товаров военного назначения. Сейчас основным экспортером этих услуг на Украине является АНТК им. Антонова: у предприятия есть собственный парк самолетов Ан-124 "Руслан", шесть из них выполняют заказы для НАТО.

*источник: газета «Коммерсантъ - Украина»  
14.06.07*

## КОНСОРЦИУМ ПОД УПРАВЛЕНИЕМ L-3 COMMUNICATIONS ВЫИГРАЛ КОНТРАКТ НА ПОСТАВКУ ПЕНТАГОНУ 78 САМОЛЕТОВ

Группа компаний под руководством аэрокосмического концерна L-3 Communications Holdings Inc., в которую также входят Boeing Co., Alenia North America, Rolls-Royce Plc., Honeywell International Inc., выиграла контракт на поставку министерству обороны США 78 грузовых самолетов стоимостью 2 млрд. долл. Соответствующее заявление сделал Пентагон, передает Reuters. Контракт, в рамках которого вооруженные силы США получат 54, а военно-воздушные силы - 24

самолета, предполагает три 12-месячных периода поставок.

Кроме победившего консорциума на получение контракта претендовала также Raytheon Co. и ее партнер - европейский EADS.

*источник: РосБизнесКонсалтинг  
14.06.07*

## АВИАКОМПАНИИ LUFTHANSA И JAPAN AIRLINES ЗАКАЗАЛИ У EMPRESA BRASILEIRA 40 САМОЛЕТОВ НА СУММУ \$3,1 МЛРД.

Бразильская Empresa Brasileira de Aeronautica SA (ERJ), которая занимает третье место в мире среди производителей коммерческих самолетов, сообщила в понедельник, 18 июня на авиашоу в Париже о том, что она получила заказы от авиакомпаний Deutsche Lufthansa AG и Japan Airlines Corp. на общую сумму \$3,1 млрд. По ее словам, германская Lufthansa зака-

зала у нее 30 Embraer 190 E-Jets, а японская Japan Airlines - 10 региональных самолетов 170 E-Jets с опционом на покупку еще пяти.

Поставки по этим контрактам в Японию начнутся в 2008 году, а в Германию - в 2009.

*источник: сайт K2Kapital  
19.06.07*

## EUROSCOPTER ПОЛУЧИЛ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ЗАКАЗЫ НА ПОСТАВКУ ВЕРТОЛЕТОВ NH90

В ходе выставки Ле Бурже - 2007 консорциум Eurocopter получил дополнительные заказы на поставку военно-транспортных вертолетов NH90. Германия выдала дополнительный заказ на 42 вертолета и Бельгия - на 8. Общее количество заказов на вертолеты NH90 увеличилось до 495 машин.

Как было объявлено на пресс-конференции, за первые три дня работы салона были заключены контракты на поставку 78 вертолетов производства Eurocopter различных типов. В целом же компания рассчитывает заключить в 2007 году контракты на поставку 700 вертолетов (в 2006 году были заключены контракты на поставку 615 вертолетов).

Как отметил президент - генеральный директор Eurocopter Лутц Бертлинг, "в перспективе мы рассчитываем занять прочные позиции на развивающихся рынках в таких странах, как Россия, Китай и Индия".

По его словам, в настоящее время идут переговоры с российским "Оборонпромом" по сотрудничеству в области легких вертолетов. Как отметил Л. Бертлинг, "Россия является для нас одновременно и перспективным партнером, и многообещающим рынком. Причем для достижения успеха необходимо прочно внедриться на этот рынок".

*источник: АРМС-ТАСС  
21.06.07*

## ФРАНЦИЯ И ГЕРМАНИЯ ВЕДУТ ПЕРЕГОВОРЫ ПО СОВМЕСТНОМУ СОЗДАНИЮ ТЯЖЕЛОГО ВОЕННО-ТРАНСПОРТНОГО ВЕРТОЛЕТА НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ

Франция и Германия ведут переговоры по совместному созданию тяжелого военно-транспортного вертолета нового поколения, который должен появиться на рынке приблизительно в 2020 году.

Как стало известно, в ходе салона Ле Бурже - 2007 планируется подписать соглашение об изучении технической осуществимости этого проекта. Как предполагается, фаза разработки проекта займет 4-5 лет.

Этот вертолет должен заполнить нишу между

американским вертолетом CH-53 фирмы "Сикорский" или европейским NH90 (до 10 т) и военно-транспортным самолетом A400M.

Как считают эксперты, кооперация по данному проекту может быть расширена, как это имело место по программе вертолета NH90, в которой принимают участие Германия, Франция, Италия, Нидерланды и Португалия.

*источник: АРМС-ТАСС  
21.06.07*

## ПОБЕДИЛИ ИТАЛЬЯНЦЫ

В конкурсе на единый транспортный самолет для ВВС и армейской авиации США победила машина итальянского производства. Самолет C-27J Spartan концерна Finmeccanica будет производиться в США с использованием итальянских машинокомплектов. В общей сложности Пентагон намерен приобрести 78 машин этого типа стоимостью свыше двух миллиардов долларов. В дальнейшем объем производства может увеличиться до 207 транспортников. Конкурс начался в 2006 году. В первой стадии тендера участвовали четыре проекта компаний Lockheed Martin, европейского концерна EADS и итальянского Finmeccanica. В финал вышел испанский самолет C-295 компании CASA (подразделение EADS) и C-27J компании Finmeccanica. В транспортных подразделениях

армейской авиации США самолет нового поколения должен заменить устаревший легкий ВТС "Шерпа", снизить нагрузку на парк тяжелых транспортных вертолетов типа "Чинук" и сократить объем перевозок, выполняемых наземным транспортом. В составе ВВС США самолеты C-27J должны будут дополнить более тяжелые самолеты C-130, освободив их от перевозок внутри театров военных действий для решения оперативно-стратегических задач.

Максимальный взлетный вес C-27J составляет 30 тонн, скорость - 580 километров в час, полезная нагрузка - 9 тонн. Дальность полета машины достигает 3500 километров.

*источник: газета «Красная звезда»  
19.06.07*

## СРАЗУ ДВА САМОЛЕТА

В Японии разработаны прототипы двух новых самолетов для национальных вооруженных сил. Опытные экземпляры военно-транспортного самолета С-Х и патрульного самолета береговой авиации ВМС Р-Х были продемонстрированы институтом военных исследований и разработок министерства обороны Японии.

Самолет С-Х, оснащенный двумя турбореактивными двигателями, предназначен для замены среднего транспортного самолета С-1 компании Kawasaki, разработанного в начале 70-х годов прошлого века. Четырехмоторный Р-Х, также оснащенный реактив-

ными двигателями, должен заменить в составе морской авиации самолеты Р-3 Orion, производившиеся компанией Kawasaki по американской лицензии в 1980-х годах. Разработка обоих типов машин началась в 2001 году. Их серийное производство планируется начать в следующем десятилетии. Предполагается, что Япония приобретет для нужд обороны 90 самолетов типа Р-Х и 60 самолетов типа С-Х. Характеристики машин пока что не обнародованы.

*источник: газета «Красная звезда»  
19.06.07*

## ОБЗОР ПРЕССЫ

|   |    |
|---|----|
| Предполетный разбор   | 45 |
| Амфибия взлетит на господдержке   | 47 |
| Комбайн средней дальности   | 48 |
| Стратегию спустили с небес  | 49 |
| Выручка предприятий группы "Оборонпром" в 2006 году превысила 33 млрд. руб.   | 50 |
| Птенцы из соколиного гнезда   | 51 |
| Финансовые крылья SuperJet-100  | 52 |
| В Ле Бурже за самолетами  | 53 |
| ВПК приняла к рассмотрению замечания Минтранса по формированию перспективного парка авиакомпаний России                       | 54 |
| Премьер Малайзии припадет к источнику оружия  | 54 |
| Золотая двадцатка   | 56 |
| Siemens закрутит турбины на КМПО  | 58 |
| Авиационные бизнес-проекты  | 59 |
| Абитура пролетариата  | 60 |
| На каких самолетах мы будем летать через 10 лет   | 64 |
| "Пермские моторы" не доверились посреднику  | 66 |
| Оружейный экспортер ждет подпись президента   | 67 |
| Вице-премьерная загрузка  | 68 |
| Истребители двойного назначения   | 69 |
| Двигатель внутреннего согласия  | 71 |
| В "СУ"хом остатке не остались   | 72 |
| Заказы вместо самолетов   | 72 |
| ИФК пошла на рекорд   | 73 |
| "Система" ушла в оборону  | 74 |
| На лидирующих позициях  | 75 |
| НПО "Сатурн" полностью разместило третий выпуск облигаций на 3,5 млрд. руб., ставка первого купона определена в 8,75% годовых | 76 |
| Авиапрому дадут угля  | 77 |
| Новый истребитель России  | 78 |
| Tu-204 летит на Запад   | 79 |
| Наша авиация не свалится в плоский штопор   | 80 |

и другие материалы

## ОБЗОР ПРЕССЫ

за июнь 2007 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

# ПРЕДПОЛЕТНЫЙ РАЗБОР

**Схватка между Boeing и Airbus за рынок трансконтинентальных лайнеров дает шанс нашему авиапрому прорваться в сегмент не только региональных, но и среднемагистральных самолетов. Для того чтобы воспользоваться этим шансом, у авиастроителей есть не более десяти лет.**

До конца июня этого года совет директоров Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) планирует утвердить стратегию развития госхолдинга. Ожидается, что в этом документе будут сформулированы инвестиционные приоритеты компании. Цена вопроса - около 20 млрд. долларов капиталовложений до 2015 года. Половину требуемых средств ОАК планирует получить от частных инвесторов преимущественно для финансирования развития гражданского авиастроения. Убедить потенциальных партнеров в инвестиционной привлекательности отечественного авиастроения, два десятилетия находящегося в системном кризисе, можно, лишь предъявив им конкретные проекты с ясными маркетинговыми перспективами и приемлемыми рисками. А определиться с ними наш авиапром до сих пор не может.

Одной из целей создания ОАК декларировалась ликвидация внутренней конкуренции в отрасли. Однако на практике оказалось, что слить авиационные активы в одну госкорпорацию куда легче, чем создать внятную стратегию производства и продвижения востребованных рынком самолетов. Сейчас перспективная продуктовая линейка ОАК включает фактически все существующие гражданские авиапроекты, зачастую конкурирующие между собой, но лоббируемые менеджментом компаний, вошедших в ОАК. Такая ситуация дезориентирует и потенциальных инвесторов, и возможных покупателей. В результате авиапром может опоздать с реализацией нескольких действительно принципиальных для отрасли проектов и упустить возможности, которые дает ему исключительно благоприятная конъюнктура мирового и внутреннего рынков.

### ВРЕМЯ ПРОДАВЦА

Мировой рынок гражданской авиатехники вступил в полосу длительного и достаточно интенсивного роста. По прогнозам компании Boeing, совокупный спрос на грузовые и пассажирские самолеты в мире в течение ближайших двадцати лет составит 2,6 трлн. долларов. Парк воздушных судов, насчитывающий

сейчас около 17 тыс. бортов, к 2025 году удвоится и достигнет 35 тыс. Потребность авиакомпаний в новых лайнерах оценивается в 27 тыс. единиц. Уже сейчас портфели заказов мировых лидеров в производстве авиатехники - компаний Boeing и Airbus - на ближайшие три года полностью сформированы. Сегодня покупатели выстраиваются в очередь на машины, которые будут поставлены не ранее 2011 года.

Причин, вызвавших лавинообразный спрос на авиатехнику, две. Во-первых, быстрый рост экономик развивающихся государств, и особенно стран BRIC (Бразилия, Россия, Индия и Китай), стимулирует расширение авиаперевозок и, как следствие, закупку новой авиатехники. По прогнозам Boeing, страны Азиатско-Тихоокеанского региона до 2025 года приобретут почти 8 тыс. новых самолетов, или около 30% суммарного объема продаж в мире. Во-вторых, достигнутые предварительные соглашения о либерализации воздушного сообщения между США и странами Евросоюза обещают в недалеком будущем бурное расширение рынка трансатлантических перевозок. Предполагается, что с марта 2008 года любая европейская или американская авиакомпания сможет свободно летать между аэропортами по обе стороны Атлантики. Ранее маршруты жестко определялись двусторонними соглашениями, что ограничивало конкуренцию на этом направлении.

Интерес авиакомпаний из ЕС и США к рынку трансатлантических авиаперевозок огромен. Его ежегодный оборот оценивается в 18 млрд. долларов, а в случае реализации договоренностей об "открытом небе" он может увеличиться не менее чем в полтора раза. Усиление конкуренции выведет на первый план ценовой фактор. Понятно, что наиболее низкие цены на билеты смогут поддерживать перевозчики с парком новейших дальнемагистральных самолетов большой вместимости, обеспечивающих минимальные затраты на эксплуатацию и большую частоту рейсов. По оценкам Boeing, до 2025 года на долю самолетов на 200-400 и более кресел придется 55% совокупных продаж авиатехники.

Именно рынок трансконтинентальных лайнеров мировые гранды авиастроения рассматривают как стратегически важный. Жесткая конкуренция между существующими еще только в виде опытных образцов Boeing 787 и Airbus A380 идет уже не первый год и требует от Boeing и Airbus все больше технологических и финансовых затрат. Ресурсы таких гигантов хотя и очень велики, но все же безграничны. Этим вполне могли бы воспользоваться российские авиастроители, предложив продукт, востребованный рынком.

## ВЗГЛЯД ПЕРЕВОЗЧИКА

Надежды на восстановление авиапрома в последние пять лет неизменно связывались с разработкой российского регионального самолета в рамках проекта Sukhoi SuperJet (SSJ). Однако, по мнению российских перевозчиков, наши авиастроители могли бы предложить еще один тип пассажирского самолета, который одновременно был бы востребован в России и за рубежом и при этом не вступал бы в прямую конкуренцию с машинами, производимыми сейчас Boeing и Airbus.

"На мировом рынке сегодня не существует и не планируется к производству продукт в сегменте среднемагистральных самолетов емкостью 250-300 кресел и дальностью полета до пяти тысяч километров. Ни Boeing, ни Airbus не вынашивают планов по развитию этой ниши", - заявил генеральный директор "Аэрофлота" Валерий Окулов, выступая на апрельском круглом столе "Авиастроительный кластер: инвестиционная стратегия реформ". Среди воздушных судов, до сих пор эксплуатирующихся авиакомпаниями, к этому классу принадлежат советский Ил-86 и А300 производства Airbus. И тот и другой самолет зарекомендовали себя одними из наиболее выгодных в коммерческом отношении машин. Однако пассажирский А300, являющийся самой первой моделью Airbus, давно снят с производства, а Ил-86 не соответствует требованиям ICAO по уровню шума, потому запрещен к полетам в Европе и США. Другие машины близкой емкости имеют значительно большую дальность полетов и поэтому не оптимальны для перевозчиков, работающих на средних расстояниях.

Лайнер, отвечающий названным требованиям, мог бы стать настоящим хитом продаж и на европейском, и на азиатском рынке. Правда, высокий потенциальный спрос на среднемагистральный аэробус предчувствуют не только в "Аэрофлоте", но и в авиастроительных компаниях других стран. Именно такой самолет планируют разработать и запустить в серию к 2020 году в Китае. Опеределить китайских конкурентов пока реально, но для этого отечественным авиастроителям нужно войти в проект уже сейчас. Ведь, как показывает опыт SSJ, на разработку принципиально нового самолета от идеи до постановки в производство уходит не менее восьми-десяти лет.

Задуманный в ОКБ Сухого в конце 90-х годов, сегодня проект SSJ переходит в заключительную стадию. Общие инвестиции составляют около 1,4 млрд. долларов. "Мы должны продать 350 самолетов, чтобы вернуть акционерам то, что они в нас вкладывают, и банкам те кредиты, которые они нам дают", - говорит Максим Гришанин, первый вице-президент по экономике и финансам ЗАО "Гражданские самолеты Сухого". Первые поставки региональных самолетов покупателям начнутся в 2008 году. Подтвержденный портфель заказов на самолет уже сейчас перевалил за 60 машин. Популярность еще не взлетевшего лайнера у покупателей объясняется просто.

Во-первых, SSJ - единственная в настоящее время модель самолета, которую изначально проектировали исходя из требований рынка. Это первый случай, когда отечественные авиастроители будут предлагать потребителю именно тот продукт, который ему нужен, а не тот, который они смогли произвести. Во-вторых, впервые в России гражданский самолет создавался в тесном сотрудничестве с ведущими зарубежными производителями. Инжиниринговая и маркетинговая поддержка

проекта обеспечивалась компанией Boeing, которая не имеет собственных самолетов аналогичного класса и потому заинтересована в реализации проекта. Двигатели разрабатывались НПО "Сатурн" совместно с французской Snecma Moteurs. Участие в разработке лидеров мирового авиастроения обещает SSJ реальный спрос на мировом рынке. В-третьих, особое внимание разработчиками SSJ уделялось созданию продуманной системы послепродажного обслуживания - одного из слабых мест отечественных авиапроизводителей.

В России SSJ-100 на 95 кресел придет на смену устаревшим Ту-134. Их парк сейчас составляет около 160 единиц, но уже в течение ближайших пяти-шести лет "тушки" придется списать из-за высокого износа. "Аэрофлот", например, намерен отказаться от эксплуатации Ту-134 уже к 2008 году. Как раз к этому времени подоспеют первые SSJ, уже закупленные компанией. А вот готовой альтернативы основной рабочей лошадке отечественной авиации - Ту-154 - пока нет. Между тем после серии аварий этих самолетов министр транспорта Игорь Левитин настаивает на необходимости вывода машин из пассажирских перевозок в течение пяти лет. "Аэрофлот" планирует отказаться от их эксплуатации еще раньше - в 2010 году. По планам ОАК заменой Ту-154 должен стать МС-21, разработку которого ведут КБ Ильюшина и Яковлева. Однако первые самолеты этой модели появятся не раньше 2015 года.

Образующийся пятилетний провал российские авиакомпании вынуждены будут заполнять за счет импортных аналогов. Это потребует от них масштабных затрат на приобретение тренажеров, переучивание персонала, адаптацию технической базы под продукцию Boeing и Airbus. Переориентировавшись на западную технику, перевозчики вряд ли проявят интерес к МС-21. Из этой ситуации, однако, есть вполне логичный выход. "Надо увеличивать емкость SSJ-100 до 120-130 кресел. Именно такие предложения исходят не только от нас, но и от тех авиакомпаний, которые принимают участие в данном проекте, например от Air France. Техническая реальная возможность вывода этого продукта удлиненной версии - 2010 год. Как раз на замещение Ту-154. Именно она дает серьезные конкурентные преимущества всему проекту", - считает Валерий Окулов.

Действительно, единая техническая и тренажерная база перспективного семейства SSJ - весьма весомый аргумент для покупателей. К тому же со временем можно создать модификации самолета вместимостью 70 кресел, а возможно, даже строить на платформе SSJ бизнес-джеты, которые в России никогда не выпускались. Но есть и проблемы. Партнер проекта - корпорация Boeing - вряд ли заинтересована в изменениях заранее согласованных параметров продукта. Тем не менее, по словам Максима Гришанина, убедить американцев в необходимости расширения емкости SSJ в принципе возможно. Значительно труднее будет заставить их согласиться с увеличением дальности новой версии самолета до показателей потенциальных конкурентов. Последнее, однако, не является критическим условием. "Проект удлиненной версии вполне конкурентоспособен, поскольку машина получается легче, чем конкуренты А318, А319, легче, чем Boeing 737-500, при той же емкости. Чуть меньше дальность - не страшно. Европейским компаниям дальность три-четыре тысячи километров не нужна. Основной объем полетов - два часа", - считает Окулов. "Наше понимание и исследование рынка говорит о том, что и семейство SSJ, и

машины на 250-300 кресел имеют совершенно реальную перспективу и будут конкурентоспособны на рынке", - заключает он.

### ИНВЕСТОРЫ ТРЕБУЮТ ОПРЕДЕЛЕННОСТИ

Точка зрения гендиректора "Аэрофлота" начинает находить понимание у частных инвесторов. В конце марта этого года компания "Гражданские самолеты Сухого" успешно разместила на рынке дебютный облигационный заем объемом в 5 млрд. руб. При этом спрос на бумаги превысил 8 млрд. руб., доходность на ближайшие два с половиной года составила 7,85% годовых (для справки: последний облигационный заем "Газпрома" размещен в феврале 2007 года при доходности 7,23%).

Однако большинство инвесторов пока считает риски капиталовложений в авиапром чрезмерно высокими. Главная причина их настороженности - отсутствие единого понимания авиастроителями и чиновниками продуктовой линейки, на которой будут сосредоточены ресурсы ОАК. Ведь даже после создания объединенной компании положить конец внутриотраслевой конкуренции так и не удалось. В результате сегодня в планах ОАК в нише региональных самолетов позиционируются сразу три модели: SSJ-100, Ан-148 и Ту-334. Одновременно государство готово вкладывать в продвижение на рынок самолетов

нового поколения (Ил-96, Ту-204, Ту-214) разработки 25-летней давности, которые с начала 90-х годов конструкторы пытались приспособить к требованиям рынка. Но их попытки успехом не увенчались. Подтверждение тому - мизерные объемы продаж этих лайнеров в России и почти полное отсутствие экспортных перспектив. Несмотря на это ОАК планирует продать в ближайшие пять лет больше сотни этих машин. Учитывая, что с момента начала их производства удалось выпустить лишь около 40 единиц, такие планы выглядят, мягко говоря, не вполне реалистичными. "Хотелось бы, чтобы у ОАК было больше решимости в реализации своих производственных планов, - заявляет глава аналитической службы агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев. - Какова наша конечная цель - угодить всем разработчикам или занять доминирующее положение в конкретном сегменте рынка?" Поддержка всех существующих авиапроектов даже в условиях крепнущего бюджета неэффективна. Последние пятнадцать лет убедительно доказали, что принцип "пусть расцветают все цветы" ни к чему хорошему в авиапроме не привел. Так что, возможно, ОАК стоит более жестко формулировать свои приоритеты. Второе возрождение авиастроения в России вряд ли состоится.

*Дмитрий КАБАЛИНСКИЙ*

*источник: журнал «Эксперт»  
04.06.07*

## АМФИБИЯ ВЗЛЕТИТ НА ГОСПОДДЕРЖКЕ

### Если ее окажет таганрогским авиастроителям правительство РФ.

В Таганроге первый вице-премьер РФ Сергей Иванов провел совещание, главной темой которого стал вопрос объединения в единое предприятие Таганрогского авиационного научно-технического комплекса имени Бериева и АО "Таганрогская авиация" под эгидой Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). Господин Иванов ознакомился с представленным ему руководством ТАНТК бизнес-планом, целью которого является завершение сертификационных испытаний Бе-200, подготовка его производства, серийный выпуск и продажа в России и на внешних рынках. Стоимость инвестпроекта составляет 2,79 млрд. руб. По данным "Ъ", первый вице-премьер РФ представленный план в целом одобрил, пообещав ему господдержку. Однако о том, в каком именно виде она будет оказана и в какую сумму выльется, на предприятии пока не сообщают.

Вчерашнее совещание в Таганроге проходило за закрытыми дверями. Как выяснил "Ъ", в его ходе руководство ТАНТК представило господину Иванову бизнес-план, целью которого является завершение сертификационных испытаний Бе-200, подготовка его производства на мощностях ТАНТК и "ТАВИА", серийный выпуск и продажа в России и на внешних рынках. Стоимость инвестпроекта в ценах 2-го квартала 2007 года составляет 2,79 млрд. руб. Согласно бизнес-плану, проект может быть реализован в 2007-2021 гг., его товарная программа составит 50 самолетов Бе-200. Срок окупаемости определен в 4 года после заверше-

ния капитальных вложений. В качестве источника финансирования проекта ТАНТК рассматривает получение господдержки в виде ассигнований из федерального бюджета, госгарантий Ростовской области по кредитным заимствованиям, субсидирования части расходов по уплате процентов по привлеченным кредитам на реализацию проекта и льгот по налогам.

Слияние таганрогских компаний - давняя идея председателя правления "Объединенной авиастроительной корпорации" Алексея Федорова. Дело в том, что загруженный заказами на производство Як-130 и Су-30 МК для Индии, Малайзии и Алжира авиазавод "Иркут" испытывает затруднения со сборкой Бе-200. Семь таких машин еще пять лет назад были заказаны МЧС, но до сих пор спасатели получили лишь три амфибии. В этих условиях перенос сборки амфибий в Таганрог, где находится разработчик самолета (ОАО "ТАНТК имени Бериева", входит в состав ОАО "НПК "Иркут". - "Ъ") и имеются свободные производственные мощности входящего в ОАК ОАО "ТАВИА", специалисты считают оптимальным выходом из ситуации. О том, что руководство авиахолдинга практически решило вопрос переноса производства Бе-200 из Иркутска в Таганрог, еще в мае 2006 года заявил "Ъ" генеральный директор "Иркута" Владимир Ковальков. Однако сроки осуществления этого проекта он не назвал.

Первые конкретные организационные меры, направленные на слияние таганрогских авиапредприятий, были предприняты в ноябре прошлого года. Тогда решением внеочередного собрания акционеров ОАО "Таганрогская авиация" был освобожден от исполнения своих обязанностей генеральный директор компа-



нии Николай Савицких, а его кресло занял гендиректор расположенного по соседству ТАНТК Виктор Кобзев, возглавивший оба предприятия. Сразу после назначения он обнародовал программу развития авиазавода, согласно которой в перспективе на базе объединенных предприятий предполагается создание гидроамфибийного авиастроительного центра с полным циклом сборки самолетов Бе-200.

Как сообщил "Ъ" заместитель генерального директора "ТАВИА" по экономике и финансам Александр Чуркин, на заводе сохранилась производственная база, на которой собирались самолеты еще до 1991 года, а также основная часть инженерно-технического состава. По его оценке, перенос сборочного производства в Таганрог может обойтись ОАО "НПК "Иркут" в сумму порядка 257 млн. руб. Однако он считает, что для организации в Таганроге производства узлов и

агрегатов амфибии нужно еще провести серьезную модернизацию предприятия и привлечь новые кадры, что требует больших инвестиций. Именно поэтому Сергею Иванову и был представлен план, одним из основных источников финансирования которого определены ассигнования из федерального бюджета.

По данным "Ъ", первый вице-премьер РФ представленный ему план в целом одобрил, пообещав ему господдержку. Однако о том, в каком именно виде она будет оказана и в какую сумму выльется, на предприятии пока не сообщают.

*Сергей КИСИН  
Иван АНДРЕЕВ*

*источник:  
газета «Коммерсантъ - Ростов-на-Дону»  
18.06.07*

## КОМБАЙН СРЕДНЕЙ ДАЛЬНОСТИ

### **Сергей Иванов перестал лоббировать увеличение государственного оборонного заказа.**

Перестав быть министром обороны и став куратором гражданской промышленности в качестве первого вице-преьера, Сергей Иванов поменял точку зрения на государственный оборонный заказ. Если раньше он активно лоббировал его увеличение и постоянно оперировал бюджетными цифрами, свидетельствующими о постоянном росте гособоронзаказа, то теперь первый вице-премьер заговорил как гражданский политик.

"В России больше никогда не будет таких объемов гособоронзаказа, какие существовали в советское время. Нам столько не нужно", - таким заявлением во время своей поездки по югу России первый вице-премьер Сергей Иванов лишил надежды директоров оборонных предприятий, которые специализируются на выпуске вооружения и военной техники и живут именно государственным заказом. Но таких предприятий нет уже нигде в мире, избавляется от устаревшей структуры оборонно-промышленного комплекса и Россия. Как куратор ОПК и глава Военно-промышленной комиссии при правительстве Сергей Иванов настаивает на диверсификации производства и выпуске в больших объемах гражданской продукции - ее сегодня на оборонных предприятиях в целом производится уже 45% от общего объема.

Поскольку разговор состоялся в Ростове-на-Дону, г-н Иванов привел пример, связанный с "Ростсельмашем". Для выпускаемых этим заводом комбайнов бортовые компьютеры поставляет екатеринбургский завод, основная продукция которого - тоже бортовые компьютеры, только для крылатых ракет. Вполне возможно, что на заседании правительственной комиссии по промышленности, высоким технологиям и транспорту, которая 22 июня будет рассматривать проблемы отечественного сельхозмашиностроения, пример с "ракетно-комбайновым" предприятием всплывет вновь.

Хотя и у самой оборонной промышленности проблем по-прежнему хватает. Одну из них Сергей Иванов обозначил, побывав на Таганрогском авиационном научно-техническом комплексе им. Бериева (ТАНТК).

Речь идет о необходимости модернизировать самолет дальнего радиолокационного обнаружения и наведения А-50, способный также выполнять роль летающего командного пункта. Это Ил-76, "набитый" аппаратурой, с вращающейся в полете девятиметровой в радиусе антенной. По некоторым сведениям, к замене аппаратуры Россия намерена привлечь иностранные фирмы, в частности израильские.

На территории ТАНТК Сергей Иванов осмотрел также патрульный поисково-спасательный самолет А-42, борт для местных авиалиний Бе-32, четырехместное воздушное такси Бе-103 и многоцелевой Бе-200, который сегодня используется в основном для тушения пожаров. Все перечисленные самолеты - амфибии, способные взлетать и садиться, используя и землю, и воду. Первому вице-премьеру показали комплекс компьютерного макетирования и электронную систему обслуживания самолетов.

Несколько неожиданным для таганрогцев было пожелание Сергея Иванова "полностью менять модельный ряд машин, как минимум модернизировать существующие самолеты". Вероятно, это связано с тем, что ТАНТК и предприятие "Таганрогская авиация" через месяц объединяются под эгидой Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). В соответствии с указом президента 51% акций "Таганрогской авиации", которая занимается ремонтом и модернизацией авиационной техники, инвестиционными проектами отечественных самолетов, должен быть передан в уставный капитал ОАК. Первый вице-премьер провел совещание, на котором были определены планы по производственной загрузке этих двух предприятий до 2015 года, меры по их финансовому оздоровлению и техническому переоснащению. Хотя без большого гособоронзаказа ОАК едва ли удастся загрузить в полной мере, технически переоснастить и финансово оздоровить.

*Николай ПОРОСКОВ*

*источник: газета «Время новостей»  
18.06.07*

## СТРАТЕГИЮ СПУСТИЛИ С НЕБЕС

### **Совет директоров Объединенной авиастроительной корпорации не утвердил проект "Плана стратегического развития ОАК до 2025 года".**

На совете директоров ОАК было решено доработать и пересмотреть предложенный проект, а также уточнить цели и способы их достижения.

Пресс-секретарь ОАК Максим Сысоев рассказал, что у корпорации есть четкий план по развитию самолетостроения до 2012 года, который предусматривает выпуск 431 самолета. Других цифр по развитию до 2025 года пресс-служба ОАК не предоставила.

Другой источник, близкий к ОАК, заявил "Гудку", что пересмотр концепции и отсутствие конкретных данных по развитию связаны с тем, что государство до сих пор не определилось с целями.

"Цели не обозначены. Поэтому не очень понятно, хочет оно или нет, чтобы Россия вошла в пятерку мировых авиастроительных держав, заняв почетное третье место.

Если мы все-таки хотим стать третьей авиастроительной державой, для чего нужно отвоевать 30% мирового рынка, нужны одни программы. Например, создание хорошего самолета, который стоит дорого, и в соответствии с этими целями от государства нужна определенная помощь, поскольку нам самим такую программу не осилить.

Если же мы хотим занять 15%, значит, можно создать самолет чуть хуже, но стоить он будет дешевле. В этом случае можно будет и вовсе обойтись собственными средствами.

Вот эту взаимосвязь и нужно проработать, поняв, что может и что хочет государство, а вместе с ним и ОАК", - утверждает источник.

Еще один немаловажный вопрос, который предстоит прояснить, - какова будет капитализация компании через 10 - 15 лет. От этого зависит, сколько и каких самолетов в ближайшие годы сможет построить корпорация.

По словам Максима Сысоева, на данный момент цена компании составляет 96 млрд. руб.

Аналитики утверждают, что рост капитализации компании возможен несколькими путями: либо за счет только государственной поддержки, либо за счет и государственных, и частных инвестиций.

По мнению аналитика ИК "Финам" Дениса Горева, есть подозрение, что ОАК невыгодно привлекать частные инвестиции.

"ОАК, скорее всего, ориентируется на государственную помощь, - утверждает Денис Горев. - Потому что привлечение частных инвестиций подразумевает дополнительные обязательства, которые лягут на компанию, - это публичность, раскрытие информации, независимый директорат. Вряд ли ОАК к этому стремится".

Источник, близкий к ОАК, эту информацию опровергает: "Сначала мы воспользуемся государственными инвестициями, далее к проекту должен

присоединиться и частный капитал". Источник утверждает: для того чтобы заинтересовать инвесторов, как государственных, так и частных, программу стратегии и развития ОАК продлили с 2012 до 2025 года.

"Увеличение сроков доказывает, что намерения ОАК более чем серьезные. Долгосрочная перспектива - это возможность показать будущее, показать, ради чего работает ОАК, - какие новые продукты она выпустит, какие доли в выручке ОАК составят все типы продукции и как в дальнейшем будет развиваться самолетостроение".

"Если все свои намерения ОАК реализует, можно говорить о том, что авиапром будет спасен", - считает руководитель аналитической службы "Авиа-Порт" Олег Пантелеев.

"Было бы замечательно, если бы план развития ОАК утвердили до конца этого года, точно бы определились с составом компании, со структурой, с целями и источниками финансирования, - утверждает Денис Горев из "Финама". - Но сомневаюсь, что удастся это сделать".

Он считает, что проблемы с утверждением не только в бюрократизме чиновников, но и в том, что ОАК до сих пор не определилась с составом - какие производства будут включены в корпорацию, а какие нет. Без этого невозможно строить стратегические цели и переходить с одного этапа на другой. "Нужно быть последовательными и ставить реальные цели, например на ближайшие пять лет, а не строить планы, какие самолеты и кому понадобятся в 2025 году", - считает эксперт.

*Светлана КОМАГОРОВА*

*источник: газета «Гудок»  
01.06.07*

**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

## ВЫРУЧКА ПРЕДПРИЯТИЙ ГРУППЫ "ОБОРОНПРОМ" В 2006 ГОДУ ПРЕВЫСИЛА 33 МЛРД. РУБ.

**По итогам 2006 года суммарная выручка предприятий, входящих в состав корпорации "Оборонпром", выросла в 1,5 раза по сравнению с 2005 годом и составила 33 млрд. 177 млн. руб.**

При этом выручка предприятий вертолетостроительного направления составила 28 млрд. 168 млн. руб., предприятий холдинга средств ПВО и сложных радиоэлектронных систем - 2 млрд. 297 млн. руб., лизинга - 660 млн. 665 тыс. руб., электротехнического машиностроения - 2 млрд. 051 млн. руб. Наибольший объем выручки по итогам 2006 года показали ОАО "Казанский вертолетный завод" (6 млрд. 973 млн. руб.), ОАО "Роствертол" (6 млрд. 144 млн. руб.), ОАО "Улан-Удэнский авиационный завод" (4 млрд. 958 млн. руб.).

На сегодняшний день корпорация "Оборонпром" является единственной российской многопрофильной структурой в сфере ОПК и машиностроения, которая включает в себя несколько направлений деятельности:

### ВЕРТОЛЕТОСТРОЕНИЕ

Вертолетостроительная интегрированная структура корпорации "Оборонпром" - это ведущий российский разработчик и производитель вертолетов для гражданской авиации и армии. Холдинг объединяет конструкторские бюро, серийные заводы и предприятия-смежники и выпускает всю гамму вертолетов марки "Ми" и "Ка".

В управление управляющей компании "Вертолеты России" (100% дочерней структуры ОПК "Оборонпром") находятся следующие предприятия: 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 "Новосибирский авиаремонтный завод", ЗАО "Р.Е.Т. Кронштадт", ОАО "Вертолетная сервисная компания".

В 2007 году будет оформлено юридически вхождение в состав холдинга Кумертауского авиационно-производственного предприятия и арсеньевской авиационной компании "Прогресс" им. Н.И. Сазыкина, которые на сегодняшний день уже являются фактическими участниками объединения.

### ПРОИЗВОДСТВО СИСТЕМ ПВО И СЛОЖНЫХ РАДИОЭЛЕКТРОННЫХ КОМПЛЕКСОВ

Холдинг по производству систем ПВО и сложных радиоэлектронных комплексов включает ОАО "Оборонительные системы" и подконтрольные ему предприятия (ОАО "НПО "Московский радиотехнический завод", ОАО "КБ "Кунцево" и др.), а также ЗАО "Науч-

но-технический центр радиоэлектронной борьбы". В 2007 году планируется создание холдинга предприятий, занимающихся разработкой и производством средств РЭБ.

### ЛИЗИНГОВЫЕ ОПЕРАЦИИ

ЗАО "Оборонпромлизинг" - одна из ведущих российских компаний, специализирующаяся на лизинге технологического оборудования для промышленных предприятий России. Среди клиентов "Оборонпромлизинга" - ОАО "АвтоВАЗ", ОАО НПК "Иркут", ОАО "Корпорация "Тактическое ракетное вооружение", ФГУП "Адмиралтейские верфи", ФГУП ММП "Салют", ОАО "Роствертол", ОАО "Концерн "Ижмаш", ФГУП "Базальт" и другие.

Новые направления деятельности компании - оказание инжиниринговых услуг, а также услуг по лизингу вертолетов (на базе авиакомпаний "Аэро-Камов").

### ЭЛЕКТРОТЕХНИЧЕСКОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ

ОАО "Электромашиностроительный завод "ЛЕПСЕ" (г. Киров) - одно из крупнейших российских предприятий по производству электрооборудования для нужд авиационной и автомобильной промышленности. Предприятие выпускает более 600 типов авиационных электроагрегатов, которые эксплуатируются практически на всех типах российских самолетов и вертолетов.

ОАО "ОПК "Оборонпром" - многопрофильная промышленно-инвестиционная группа, создана в 2002 году.

Акционерами ОПК "Оборонпром" являются: Российская Федерация (51%), ФГУП "Рособоронэкспорт" (31,13%), Республика Татарстан (15,07%), ОАО "Роствертол" (2,79%).

ОАО "ОПК "Оборонпром" владеет и/или контролирует: 62,42% акций ОАО "Московский вертолетный завод им. М.Л. Миля", 49,46% акций ОАО "Камов", 75% акций ОАО "Улан-Удэнский авиационный завод", 50,92% акций ОАО "Казанский вертолетный завод", 4,22% акций ОАО "Роствертол", 50,5% акций ОАО "Московский машиностроительный завод "Вперед", 60% акций ОАО "Ступинское машиностроительное производственное предприятие", 100% акций ОАО "Вертолетная сервисная компания", 9,37% акций ЗАО "Р.Е.Т. Кронштадт", 75% акций ОАО "Оборонительные системы", 56% акций ЗАО "Оборонпромлизинг", 20% акций ОАО "Новосибирский авиаремонтный завод" и 51% акций ОАО "Электромашиностроительный завод "ЛЕПСЕ".

источник: компания «ОПК "Оборонпром"»  
07.06.07

## ПТЕНЦЫ ИЗ СОКОЛИНОГО ГНЕЗДА

**47-й международный аэрокосмический салон Paris Air Show le Bourget на территории выставочного комплекса аэропорта Ле Бурже в пригороде французской столицы продолжает работу. Первые четыре дня выставки отведены для специалистов.**

Фирмы, участвующие в салоне, рекламируют свою продукцию, демонстрируют достижения и подписывают контракты. Компания Airbus в первый день работы Paris Air Show le Bourget получила заказы на сумму 40,7 млрд. долларов. Ее клиентом стала компания Qatar Airways, решившая приобрести 80 дальнемагистральных A350 XWB и три суперлайнера A380 на сумму 17 млрд. долларов. Кувейтская Aviation Lease & Finance приобретет 12 лайнеров A350s и 7 A320s за 2,9 млрд. долларов. Другим потенциальным покупателем Airbus стала американская авиакомпания U.S. Airways. Она планирует в рамках замены старых самолетов и расширения парка дальнемагистральных лайнеров заказать у Airbus 60 самолетов A-320, 10 широкофюзеляжных A-330s и 22 дальнемагистральных A-350s на сумму более 10,7 млрд. долларов.

Однако от европейских конкурентов в самолетостроении не отстает и американская фирма Boeing. В первый день салона она получила заказ на 40 самолетов Boeing-737s от индонезийской PT Lion Mentari Airlines и на шесть Boeing-777 от подразделения General Electric. Общая сумма контракта - 4,4 млрд. долларов. А как на этом фоне выглядят российские самолетостроители? На аэрокосмическом салоне авиакомпания "Волга-Днепр" заключила генеральное соглашение об изготовлении и поставке трех самолетов Ил-76ТД-90ВД с опционом еще на 10 аналогичных самолетов с ОАО "Межгосударственный авиационный комплекс "Ильюшин". Начало поставок техники предусматривается не позднее 15 месяцев с момента вступления в силу договора.

Большой интерес у зарубежных экспертов вызвало сообщение Интерфакс-АВН о поставке восьми высотных перехватчиков МиГ-31Э в одну из стран Ближнего Востока. Стоимость контракта составляет более 400 млн. долларов. На нижегородском заводе "Сокол" началось строительство этих самолетов. Их поставку планируется произвести в минимально короткие сроки. Они будут достроены из того задела, который имеется на авиазаводе.

Особое внимание было обращено на невозможность реэкспорта этих самолетов в третьи страны. "В контракте четко прописано, что конечным пользователем МиГ-31Э может быть только страна, с которой заключен контракт", - сказал собеседник агентства.

По оценке экспертов, истребитель-перехватчик МиГ-31Э не имеет аналогов по вооружению и максимальной скорости полета. Это наиболее мощный самолет в своем классе. Установленное на нем радиоэлектронное оборудование позволяет передавать информацию о целях на землю или другим самолетам и выполнять функции воздушного командного пункта. Группа из четырех модернизированных самолетов

способна оборонять воздушное пространство на фронте до 1000 км.

По мнению заместителя генерального директора - генерального конструктора РСК "МиГ", директора инженерного центра "ОКБ им. А.И. Микояна" Владимира Барковского, в ближайшие 10-15 лет корпорация может поставить на рынок до 350 истребителей нового семейства, включая корабельные МиГ-29К и МиГ-29КУБ, а также многофункциональные МиГ-29М/М2 и МиГ-35/МиГ-35Д.

Все самолеты нового семейства создавались как многофункциональные. Эти машины способны решать широкий круг задач по завоеванию превосходства в воздухе, нанесению ударов высокоточным и обычным оружием по наземным и надводным целям, а также вести разведку.

В новом семействе специалисты корпорации использовали проверенную аэродинамическую концепцию МиГ-29, однако приняли ряд мер для сохранения отличных летно-технических характеристик на фоне возросшей массы самолета. Среди таких мер - 10-процентное увеличение тяги двигателей, повышение несущих свойств крыла, упрочение конструкции. В результате стало возможным на 50 процентов увеличить внутренний запас топлива и нарастить примерно в три раза боевую нагрузку по сравнению с первыми МиГ-29. Важное достоинство новых истребителей семейства МиГ-29 - относительно невысокая стоимость их эксплуатации в процессе жизненного цикла. Летный час самолета нового семейства обходится заказчику в 2,5 раза дешевле по сравнению с исходным МиГ-29. Вот что заявил В. Барковский: "Мы преследовали цель создать на базе усовершенствованной платформы четвертого поколения истребитель с бортовыми системами пятого поколения. Новейший самолет МиГ-35 показывает, что нам удалось существенно продвинуться на пути к этой цели". Особый акцент в разработках корпорацией "МиГ" новых истребителей сделан на совершенствовании бортового радиоэлектронного оборудования, что позволило существенно повысить боевую эффективность этих самолетов.

*Юрий АВДЕЕВ*

*источник: газета «Красная звезда»  
20.06.07*

### 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

## ФИНАНСОВЫЕ КРЫЛЬЯ SUPERJET-100

**Петербург стал счастливым местом для проекта нового российского пассажирского лайнера Sukhoi SuperJet-100, или Russian Regional Jet (RRJ), как самолет назывался несколько месяцев назад.**

9 июня на XI Петербургском международном экономическом форуме компания "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС), "дочка" авиационной холдинговой компании "Сухой", подписала кредитное соглашение с Европейским банком реконструкции и развития (ЕБРР) на сумму 100 млн. евро сроком на 10 лет. Средства пойдут на достройку и запуск нового самолета в серийное производство. В тот же день авиационные компании Boeing и "Сухой" подписали протокол о расширении участия Boeing в программе создания самолетов семейства SuperJet-100.

Кредит, который ГСС берет у ЕБРР, не очень велик. Но он крайне важен для компании, поскольку поможет рассчитаться с европейскими поставщиками оборудования, а также создать финансовый задел для проведения летных испытаний лайнера. Они намечены на конец 2007 - начало 2008 года. По оценкам специалистов, для реализации всей программы создания самолетов семейства региональных реактивных SuperJet-100 потребуются инвестиции в размере \$920 млн. Цена одного самолета колеблется в районе \$25 млн. и зависит от его комплектации и модификации. Интересно то, что ЕБРР выделяет этот кредит под обычные проценты, не требуя дополнительных гарантий ни от российского правительства, ни от самой компании. В руководстве ЕБРР нет сомнений, что проект будет успешным, а заем возвращен банку в оговоренное время.

Уверенность ЕБРР легко объяснима. Во-первых, проект Sukhoi SuperJet-100 финансово поддерживает российское правительство, чего не наблюдается в других проектах по производству самолетов подобного класса. Совместный российско-украинский Ан-148, как и чисто российский Ту-334, создаются на деньги привлеченных инвесторов. А на SuperJet выделены средства из государственного бюджета в размере 36 млрд. руб., и, надо думать, это не окончательная цифра.

Во-вторых, проект поддержали многие российские и зарубежные авиаперевозчики. На сегодняшний день объем твердых заказов на поставку лайнера составляет 61 самолет. Среди его покупателей, которые уже вложили свои средства в проект, - такие фирмы, как "Аэрофлот" (общая сумма контракта составляет \$820 млн.), "Сибирь", российская "Финансовая лизинговая компания", дубайская авиационная лизинговая компания "Конкорд Авиэйшн" (Concord Aviation), Air France. И, в-третьих, что крайне важно, проект Sukhoi SuperJet-100 поддержал крупнейший мировой производитель авиалайнеров - фирма Boeing. Для американцев, кстати, новый российский самолет - не конкурент: Boeing просто не производит таких сравнительно небольших лайнеров на сто пассажиров, как SuperJet. До недавних пор Boeing выступал лишь консультантом проекта Sukhoi SuperJet в

части маркетинга, проектирования и производства. Теперь участие американской корпорации в российском проекте будет расширено. В соответствии с подписанными в Санкт-Петербурге документами Boeing будет помогать российскому партнеру в послепродажном обслуживании самолета и создании совместного центра обучения персонала.

Для Boeing подписанный с ГСС протокол тоже немаловажен. Ведь около 40% несущих конструкций из особо прочного и легкого титана для своих широкофюзеляжных самолетов американская фирма закупает в России, на Верхнесалдинском металлургическом заводе "ВСМПО-Ависма". Поэтому Boeing очень выгодно поддерживать хорошие отношения с Россией и ее авиационными компаниями. В прошлом году, когда Госдепартамент США объявил санкции против АХК "Сухой" за якобы имевшее место сотрудничество с Ираном, именно руководители Boeing и лоббисты этой компании приложили все усилия, чтобы эти санкции были отменены. И это произошло. Но, наверное, было бы несправедливым сводить все успехи русского SuperJet только к поддержке российского правительства и соглашениям с ЕБРР и Boeing. Главное достоинство проекта в том, что он отвечает всем современным и перспективным требованиям комфорта, безопасности, скорости и удобства пассажирских перевозок. Кроме того, руководство компании "Сухой" ведет грамотную маркетинговую политику применительно к новому самолету. Ведь у SuperJet есть конкуренты не только на рынке СНГ, о которых мы уже упоминали, но и на международном авиационном рынке. И среди них такие известные компании, как бразильский Embraer и канадский Bombardier.

Чтобы опередить конкурентов, "Сухой" привлек к созданию SuperJet самых известных в мире поставщиков комплектующих. Например, двигатель SaM146 для российского лайнера российское НПО "Сатурн" делает вместе с французской компанией Snecma (Safran Group). Мотор уже испытан, и в конце нынешнего года будет серийно поставляться на завод в Комсомольске-на-Амуре, где проходит окончательная сборка лайнера. Среди других зарубежных поставщиков комплектующих для российского самолета - Thales (авионика), Liebherr (системы управления), Honeywell (вспомогательная силовая установка), Messier Dowty (шасси), Intertechnique (топливная система), Hamilton Sundstrand (система электроснабжения), Air Cruisers (аварийно-спасательное оборудование) и ряд других.

Так что проект SuperJet опирается не только на финансовую поддержку собственного правительства и ведущих международных банковских структур, но и на международное разделение труда. А это - самый современный способ производства и продвижения своей продукции на мировые рынки.

*Виктор САФОНОВ*

*источник: РИА «Новости»  
13.06.07*

## В ЛЕ БУРЖЕ ЗА САМОЛЕТАМИ

**Покупка авиакомпанией "Сибирь" нескольких десятков самолетов Airbus, договор о приобретении итальянской Alenia блокирующего пакета акций "Гражданских самолетов Сухого" и контракт "Аэрофлота" на поставку авиадвигателей Rolls-Royce могут стать главными сделками россиян на ежегодном авиасалоне во французском Ле Бурже. Он открывается в понедельник.**

Le Bourget - один из крупнейших авиасалонов в мире, проходит раз в два года. Первая выставка самолетов в Париже состоялась в 1908 г. в рамках автосалона. В 2005 г. в Ле Бурже участвовало 1926 экспонентов из 42 стран, представивших 238 самолетов. В этом году в выставке примет участие около 2000 экспонентов из 42 стран, планируется выставить 140 самолетов. Организатором российской экспозиции выступает ФГУП "Рособоронэкспорт".

В мае основные владельцы авиакомпании "Сибирь" - супруги Владислав и Наталья Филевы - стали первыми в России заказчиками новеньких лайнеров Boeing 787. Тогда принадлежащая им группа S7, в которую входит "Сибирь", подписала с Boeing контракт на покупку 15 "лайнеров мечты" каталожной стоимостью \$2,4 млрд. и опцион еще на 10 таких самолетов. Теперь, как стало известно "Ведомостям", "Сибирь" готовит новый сюрприз. На стартовавшем в понедельник авиасалоне в Ле Бурже компания может объявить о подписании крупного контракта с Airbus, рассказал менеджер одной из российских авиакомпаний. Источник, участвовавший в переговорах, говорит, что речь идет о покупке 20 среднемагистральных лайнеров A320 и опционе еще на 10 таких самолетов. Он уточняет, что такие условия контракта были согласованы еще прошлой осенью. Причем "Сибирь" может не взять эти самолеты в лизинг, а приобрести их. По каталожной стоимости сумма контракта может составить около \$1,2 млрд. (без учета опциона и скидок). Представитель "Сибири" от комментариев отказался.

Но эксперты сомневаются, что у компании есть ресурсы для того, чтобы самостоятельно профинансировать такую сделку. Таких денег у "Сибири" нет, говорит аналитик банка "Траст" Евгений Шаго. По этой же причине компания вряд ли сможет привлечь необходимую сумму в банках. Зато такие ресурсы могут быть у Филевых, допускает он.

Правда, "Аэрофлот" может перебить эту сделку. Недавно гендиректор национальной перевозчика Валерий Окулов говорил, что в Ле Бурже "Аэрофлот" может подписать твердый контракт на поставку 22 дальнемагистральных A-350 XWB общей стоимостью свыше \$3,5 млрд. Хотя он не исключал, что это может быть сделано и на МАКСе. Представитель "Аэрофлота" комментировать планы компании не стал.

Кроме того, "Аэрофлот" на авиасалоне в Ле Бурже подпишет меморандум о взаимопонимании с Rolls-

Royce на поставку 20 двигателей для самолетов A330, рассказал "Ведомостям" заместитель гендиректора компании Лев Кошляков. Двигатели, как и сами самолеты, будут взяты в операционный лизинг на 8-12 лет у голландской лизинговой компании AerCapAS. Стоимость каждого двигателя составляет \$2-4 млн., говорит Кошляков. Кроме того, "Аэрофлот" может подписать твердый контракт с лизинговой "Ильюшин финанс" (ИФК) на поставку шести грузовых самолетов Ил-96-400, сообщил представитель ИФК. Цена каждого - \$70 млн. Еще столько же "грузовиков" может приобрести у ИФК авиакомпания "Атлант-Союз", говорит представитель лизинговой компании.

Другим соглашением, которое Россия привезет из Франции, должна стать окончательная договоренность по покупке 25% плюс 1 акция разработчика регионального лайнера Sukhoi SuperJet-100 "Гражданских самолетов Сухого" (ГСС) итальянской Alenia. Об этом может быть объявлено уже в первый день авиасалона, сказал "Ведомостям" источник, близкий к компании. Alenia и ГСС согласовали все условия сделки, и в Ле Бурже будет объявлено о покупке итальянской компанией блокпакета ГСС, подтвердил "Ведомостям" источник, близкий к руководству российской компании. Детали сделки собеседники "Ведомостей" раскрыть отказались. Один из них лишь уточнил, что ГСС оценена более чем в \$1 млрд. Представитель Alenia комментировать это отказался. Но при этом он отметил, что на салоне планируется совместная пресс-конференция руководителей обеих компаний.

Переговоры ГСС с Alenia заняли почти два года. Первое соглашение о покупке не менее 25% акций ГСС Alenia подписала с владельцем компании - государственным АХК "Сухой" еще в августе 2005 г. на российском авиасалоне МАКС. Итальянцы настаивали на получении блокпакета и больше года ждали, чтобы президент подписал соответствующий указ. Ведь покупка такой доли в стратегическом предприятии была под запретом для иностранцев. Итальянцы пообещали взять на себя многое: они обязались оплатить четверть стоимости проекта (около \$200 млн.), создать в Европе совместное предприятие по зарубежным продажам и обслуживанию SSJ и выделить ГСС своих специалистов. Но условия такой помощи и доходы Alenia от участия в проекте были предметом переговоров еще около года.

Объединенная авиастроительная корпорация в отличие от своей "дочки" "Сухого" все серьезные соглашения прибережет до МАКСа. Ведь этот салон - национальная российская площадка, говорит сотрудник пресс-службы компании.

Военная авиация России будет представлена в этом году в Ле Бурже, как никогда, скромно. "Сухой" не повезет самолеты во Францию, говорит представитель компании. Фигурами высшего пилотажа зрителей порадует только истребитель МиГ-29ОВТ, добавляет представитель РСК "МиГ".

Источник: газета «Ведомости»  
15.06.07

## ВПК ПРИНЯЛА К РАССМОТРЕНИЮ ЗАМЕЧАНИЯ МИНТРАНСА ПО ФОРМИРОВАНИЮ ПЕРСПЕКТИВНОГО ПАРКА АВИАКОМПАНИЙ РОССИИ

**Глава Военно-промышленной комиссии при правительстве РФ, первый заместитель председателя правительства Сергей Иванов подписал поручение от 10 мая 2007 года №СИ-П7-2207, согласно которому министерству промышленности и энергетики предписано рассмотреть предложения министерства транспорта по формированию перспективного самолетного парка отечественных авиакомпаний и увеличению производства современных отечественных воздушных судов.**

Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ru" сообщил информированный источник в транспортном ведомстве.

"Данное поручение было дано главой ВПК на основании обращения минтранса в ВПК. Поручением, в частности, предписано министерству промышленности и энергетики рассмотреть замечания минтранса и представить свои предложения в ВПК", - пояснил собеседник. По его мнению, разработка перспектив развития гражданской авиации в России ведется без учета позиции как минтранса, так и головных отраслевых НИИ и научных центров. Вся работа по составлению перспективных планов ведется в кабинетах чиновников, а не специалистов.

"В частности, по мнению многих специалистов, отстраненных от выработки принципиальных решений на перспективу, в корне неверна сама концепция подхода и реализации принимаемых решений по важнейшим вопросам будущей деятельности воздушного транспорта и авиационной промышленности", - считает собеседник.

По его словам, финансовые ресурсы государства должны быть направлены в уставный капитал ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК). Рассчитан на сегодня системный (финансовый) дефицит, который возник в авиационной промышленности, и он оказался равным \$15-17 млрд. Есть большие нарушения в равновесии системы

"производство - потребление", наблюдается сильная экономическая неуравновешенность, которая и характеризуется финансовым дефицитом в системе производства.

"Дефицит финансовых ресурсов можно покрыть только с введением средств в уставный капитал ОАК или сменой собственника с покупкой акций и введением опять же финансовых средств, а реально сменить собственника может сделать только государство. Применение для финансирования только заемных средств под залог активов может привести к требованиям миноритариев о банкротстве по схеме "сажаем на долги" и выводим активы", - считает собеседник.

По его мнению, имеются противоречия и в области модельного ряда. Минтранс был отстранен от согласования Стратегии ОАК, но в ней написано, что она совместно с минтрансом должна быть откорректирована. "В ОАК выбросили из Стратегии все, что должно было остаться, например, убрали дальнюю машину, но оставили SuperJet-100", - выражает недоумение специалист. По мнению источника, ориентироваться на перспективу можно исходя из проработанного ряда самолетов, включая многочисленные модификации. "России мало одного перспективного регионального самолета, нужен максимально унифицированный типажный ряд самолетов", - убежден собеседник.

По его мнению, к настоящему времени утрачено профессиональное управление авиапромом, что является одной из важнейших и основных проблем. "Если мы провалим авиапром, то мы провалим всю отечественную промышленность", - констатировал он.

"Если замечания минтранса будут приняты и рассмотрены на ВПК, то придется пересматривать всю концепцию всех федеральных целевых программ и производственную программу ОАК. Альтернативная программа разрабатывалась 2,5 года, и только с созданием ВПК можно надеяться, что все поставленные вопросы будут рассмотрены, а подходы к решению проблем - изменены", - выразил убеждение собеседник.

*Дмитрий КОЗЛОВ*

*источник: AVIAPORT.RU  
04.06.07*

## ПРЕМЬЕР МАЛАЙЗИИ ПРИПАДЕТ К ИСТОЧНИКУ ОРУЖИЯ

**Ахмад Бадави приехал в Москву.**

Премьер-министр Малайзии Абдулла Ахмад Бадави, прибывший вчера в Москву, сегодня проведет переговоры с президентом Владимиром Путиным. Малайзия уже сейчас является серьезным поку-

пателем российского оружия, а в перспективе может превратиться для "Рособоронэкспорта" в один из крупнейших рынков в Юго-Восточной Азии. Куала-Лумпур и Москву связывают также тесные энергетические отношения: участвуя в Форуме стран-экспортеров газа (GECF), они вынашивают идею создания "газо-

вой ОПЕК". Наконец, премьер Бадави является председателем организации "Исламская конференция" (ОИК), через которую Россия надеется подружиться с исламским миром.

Прилетев в Москву в середине дня, Абдулла Ахмад Бадави спустился по трапу и тут же начал заинтересованно осматривать почетный караул, особенно приглядываясь к оружию российских военных. Поскольку встречать премьера Малайзии никто из важных чиновников не приехал, он быстро покинул аэропорт "Внуково", а вечером появился в GQ-баре вместе с новой супругой Джеан Абдуллой (премьер, овдовевший в 2005 году, 9 июня снова женился), где открывал фестиваль "Дни Малайзии".

Сегодня утром премьеру Малайзии предстоят переговоры с Владимиром Путиным в Кремле, куда он приглашен с супругой - вполне вероятно, российский президент не упустит возможности поздравить господина Бадави с женитьбой. Впрочем, у двух лидеров есть куда более серьезные темы для разговора, прежде всего военно-техническое сотрудничество. Пока что Москва и Куала-Лумпур реализуют один крупный проект - в мае 2003 года был подписан контракт о поставке 18 российских самолетов СУ-30 МКМ, специально переработанных для нужд малайских ВВС. В понедельник первые два самолета отправились из Иркутска в Малайзию. До конца года малайской стороне будут переданы еще десять истребителей, а оставшиеся шесть машин поступят в октябре 2008 года.

Как неоднократно подчеркивали в Москве, 18 самолетов - далеко не предел. Сейчас "Рособоронэкспорт" участвует в тендерах на поставки Малайзии бронетранспортеров БТР-90, бронемашин с полным приводом типа "Водник" и "Выстрел", противотанкового ракетного комплекса "Метис-М1", а также наземных комплексов радиотехнической разведки "Автобаза-М". Кроме того, незадолго до визита чиновники "Рособоронэкспорта" говорили о возможности поставок в Малайзию российских вертолетов (Ми-26Т, Ми-171, Ми-17) и средств ПВО (ЗРК "Бук-М2Э", ПЗРК

"Игла"). Так что не исключено, что Владимир Путин лично попросит Ахмада Бадави отнестись к российской продукции повнимательнее.

Однако одной военной техникой сотрудничество между двумя странами явно не ограничивается. Россия и Малайзия являются членами GECF, который со временем может превратиться в "газовую ОПЕК". И хотя на апрельской конференции GECF в Дохе никаких соглашений о создании международного ценового картеля подписано не было, Москва и Куала-Лумпур активно развивают двустороннее энергетическое сотрудничество. Пройти в разговоре мимо некоторых проектов Владимир Путин и Ахмад Бадави вряд ли смогут.

Так, в июле 2006 года малайская Petronas за \$1,1 млрд. приобрела 1% акций Роснефти (российская компания на эти деньги погасила часть кредитов, взятых на покупку активов ЮКОСа). Уже в марте этого года в Москве прошли переговоры между Газпромом и малайской Petronas о совместной добыче газа. Обе компании также интересуются технологиями сжижения газа, без которых создание газового картеля немыслимо.

Наконец, интерес к малайскому гостю проявляет не только российский бизнес, но и МИД. Ведь Ахмад Бадави является действующим председателем ОИК. Россия, сейчас имеющая в этой организации статус наблюдателя, рассчитывает использовать ее для укрепления своего авторитета в исламском мире. Так что Владимиру Путину представится отличная возможность обсудить с господином Бадави, как Москва может этого добиться.

*Александр ГАБУЕВ*

*источник: газета «Коммерсантъ»  
19.06.07*



# БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА ДЛЯ ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ

Для оформления подписки заполните **97**  
ЗАЯВКУ НА ПОЛУЧЕНИЕ СЧЕТА на стр. **97**  
и вышлите ее факсом по номеру,  
указанному в заявке.



## ЗОЛОТАЯ ДВАДЦАТКА

### Концерн ПВО "Алмаз-Антей" - лидер российской "оборонки".

Главной особенностью рейтинга предприятий оборонно-промышленного комплекса 2006 г., составленного Центром АСТ, стало лидерство компаний, работающих преимущественно или в значительной степени на внутренний рынок и имеющих относительно высокую диверсификацию производства по линии военно-гражданской продукции. Речь идет о концерне ПВО "Алмаз-Антей", более 40% выручки которого обеспечено за счет внутренних закупок.

Еще более выражена эта черта в структуре продаж Уралвагонзавода, где экспорт составил всего 22%, а доля военного производства - 73%. Впрочем, это предприятие представляет собой особый случай, и если бы не начавшиеся работы по выполнению алжирского танкового контракта, которые, собственно, и обеспечили ему наличие 27% военного производства и 22% экспорта, УВЗ вообще не был включен бы в рэнкинг.

Значительную долю гражданского производства и долю работ на внутреннем рынке имеют и два следующих участника рэнкинга - АХК "Сухой" и корпорация "Аэрокосмическое оборудование". У "Сухого" такая относительно сбалансированная структура продаж достигнута за счет постепенного расширения работ в интересах ВВС РФ (НИОКР по пятому поколению, Су-27СМ2, модернизация строевых Су-27, Су-25 и Су-24, а также передача двух первых серийных Су-34). Компания, кроме того, продолжала масштабные работы по созданию регионального самолета SSJ-100. Корпорация "Аэрокосмическое оборудование" уже на протяжении нескольких лет традиционно имеет хорошо сбалансированную структуру продаж.

Следует отметить, что ранее основные объемы выручки лидеров неизменно обеспечивались большими поставками военной продукции по экспортным контрактам. Не подлежит сомнению, что необычная структура выручки отражает рост объемов гособоронзаказа и постепенную диверсификацию компаний российского ОПК.

Следующей особенностью рэнкинга предприятий ОПК в 2006 г. стал заметный рост выручки большинства включенных в него предприятий, причем рост этот составляет в ряде случаев величину в 30-50%. В целом рост общей выручки по Топ-20 в 2006 г. составил 11,1%, в 2005 г. - 8,3% (рост выручки от реализации ПВН в 2006 г. - 7,2%, в 2005 г. - 3,5%).

В 2005 г. этот рост по отношению к 2004 г. был ниже инфляции, что фактически свидетельствовало о стагнации военного производства. Теперь же можно говорить о возобновлении роста объемов производства военной промышленности России.

Падение объемов наблюдается лишь на ряде судостроительных заводов, что естественно - ведь в 2005 г. "Севмашпредприятие" и "Адмиралтейские верфи" имели весьма крупные поставки на экспорт. "Северная верфь", передавшая в 2006 году в Китай

второй эсминец пр. 956ЭМ, выбивается из этого ряда снизивших объемы отгрузки судостроительных заводов. В ряде случаев, как, например, с Улан-Удэнским авиационным заводом, номинальное снижение объемов продаж отражает лишь особенности бухучета по РСБУ (в реальности физическая отгрузка вертолетов из Улан-Удэ возросла на 10%). Зафиксированный в рэнкинге рост продаж является естественным следствием роста гособоронзаказа и экспортных поставок, но также и постепенной, хотя и небыстрой, диверсификации производства ведущих компаний ОПК.

Концерн ПВО "Алмаз-Антей" остается лидером рэнкинга по объему производства второй год подряд. Необычайно большая выручка этой корпорации объясняется прежде всего тем, что в состав концерна ПВО входит большое количество предприятий, работающих в области производства средств ПВО, в том числе - корабельной.

По всей видимости, именно поставки на экспорт корабельных ЗРК и противокорабельных ракет, а также возможное начало передач в КНР ЗРС С-300ПМУ-1 обеспечили значительную часть выручки концерна.

В то же время необходимо отметить наличие значительных объемов ГОЗ, а также производства гражданской продукции. С такой разветвленной гаммой продукции и прекрасно сбалансированной структурой продаж концерн ПВО все более напоминает своего рода русский аналог Raytheon или Thales.

В 2006 г. компании, связанные с производством продукции в интересах Военно-воздушных сил, восстановили свои лидирующие позиции, утраченные в 2005 г. Напомним, что тогда произошел конъюнктурный скачок в производстве военно-морской техники, связанный со значительными экспортными поставками в КНР. Эта страна получила шесть подводных лодок Кило-класс и эсминец проекта 956ЭМ. В то же время в 2005 г. не было передач на экспорт тяжелых истребителей семейства Су-30, которые обычно составляют основу российского военного экспорта.

В прошедшем году экспорт Су-30 возобновился, нарастают и объемы поставок в Индию технологических комплектов для лицензионной сборки Су-30МКИ на заводах корпорации HAL. Считается, что в 2006 г. в Индию были переданы 13 технологических комплектов Су-30МКИ, одновременно на "Иркут" и других предприятиях шли работы по строительству 18 Су-30МКИ на замену такого же количества Су-30К, а также велось производство самолетов в интересах Алжира и Малайзии.

Рост масштабов производства Су-30МКИ/МКА/МКМ нашел отражение в показателях корпорации "Иркут", "Аэрокосмического оборудования" и уфимского моторостроительного завода. Если брать показатели "Иркута" по международным стандартам (832 млн. долл.), эта корпорация вошла бы в тройку лидеров рэнкинга, а по объемам военного производства заняла бы вторую позицию.

Заметное увеличение выручки АХК "Сухой" связано с началом поставок истребителей Су-30МК2 в Венесуэлу, а также сдачи российским ВВС двух бомбардировщиков Су-34 и модернизированных Су-27СМ и Су-25СМ. Стоимость продукции, отгруженной с комсомольского и новосибирского заводов, составила приблизительно 10 млрд. руб.

Остальная выручка, по всей видимости, генерируется ОКБ "Сухого", где нарастают масштабы НИОКР по истребителю пятого поколения и Су-27СМ2/35. Около 16% работ холдинга обеспечены в рамках проекта создания регионального самолета SSJ-100, разработка которого вошла в решающую стадию. Ведется также широкомасштабная подготовка к серийному производству этих машин.

Наиболее резко увеличение объема выручки наблюдается у РСК "МиГ", которая начала поставки истребителей МиГ-29СМТ/УБТ в Алжир и ведет масштабные НИОКР по истребителям МиГ-29К и МиГ-35. Трехкратный рост показателей нижегородского завода "Сокол" также обеспечен главным образом за счет начала поставок в Алжир учебно-боевых истребителей МиГ-29УБТ.

Однако относительно низкая доля экспорта в общем объеме производства (55%) свидетельствует о том, что предприятие ведет работы и в интересах ВВС РФ. Вероятнее всего, речь идет о модернизации или строительстве истребителей МиГ-31, завод, кроме того, строил учебно-тренировочный самолет Як-130.

Как обычно, поставки авиационной техники потянули за собой рост передач авиационных средств поражения, в результате чего продажи корпорации "Тактическое ракетное вооружение" выросли с почти 13 млрд. руб. в 2005 году до 18,6 млрд. руб. в 2006 г. По всей видимости, основной объем поставок пришелся на Венесуэлу и Алжир, однако нельзя исключать и начала производства ракет в интересах российских ВВС.

В кораблестроительном сегменте выделяется "Северная верфь" с объемом производства 17,3 млрд. руб., что обеспечило этому судостроительному предприятию шестую позицию в двадцатке. Этот показатель достигнут благодаря сдаче заказчику - ВМС НОАК - второго эсминца проекта 956ЭМ. Российскому ВМФ был передан головной корвет проекта 20380 "Стерегущий".

"Севмашпредприятие" с объемом производства почти 8 млрд. руб. продолжило строительство ракетных подводных крейсеров стратегического назначения пр. 955 "Борей". Головной из этих кораблей "Юрий Долгорукий" в мае 2007 г. был выведен из эллинга в достроечный док. Значительный объем производства "Звездочки" был достигнут, как обычно, благодаря ремонтам атомных подводных лодок и модернизации очередной индийской дизельной лодки по проекту 08773.

Обращает на себя внимание также заметный рост объемов производства вертолетов. В этом году в состав рэнкинга впервые введен новый брэнд - ОАО "Вертолеты России". В состав холдинга входят вертолетные заводы и КБ, в которых "Оборонпром" имеет контрольный пакет акций. Из крупных предприятий вертолетной отрасли в него пока не вошли "Роствертол", "Кумертауское авиационное предприятие" и ААК "Прогресс" имени Сазыкина. В теку-

щем году эти предприятия юридически войдут в состав холдинга "Оборонпрома".

Казанский завод увеличил свою выручку по сравнению с 2005 г. на миллиард рублей, а ростовский - почти на полтора миллиарда. При этом доля экспорта на "Роствертоле" составляет всего 50%, что говорит о начале относительно масштабного производства в интересах российских ВВС. Вероятнее всего, речь идет о новых ударных вертолетах Ми-28. Остальная часть продаж пришлась на Венесуэлу, которая закупила вертолеты Ми-35. Эта же латиноамериканская страна стала основным потребителем продукции Казанского завода, а улан-удэнские машины экспортировались в основном в КНР.

Еще одна любопытная тенденция заключается в том, что, несмотря на заметный рост объемов производства, примерно у половины участников рэнкинга наблюдается небольшое сокращение занятости персонала. У ряда компаний, увеличивших продажи на 30-40%, занятость возросла буквально на несколько сот человек. Это свидетельствует о постепенной, хотя и очень медленной, оптимизации производства и росте производительной труда.

Еще одним новым участником рэнкинга стало ЗАО "Военно-промышленная компания", образованное в июне 2006 г. В его состав входят более 20 предприятий, занятых в разработке и производстве ВВТ, электронной компонентной базы для спецтехники, средств отображения данных для командных пунктов и АСУ различных уровней управления, специального программного обеспечения, а также широкой номенклатуры гражданской продукции.

ЗАО "ВПК", по сути, является финансово-промышленной группой, поскольку в его состав, помимо промышленных активов, входит банк, телекоммуникационная и девелоперская компании, медиагруппа и др. Можно уверенно предполагать, что в текущем 2007 г. основные тенденции прошлого года получат дальнейшее развитие. Продолжится бурный рост объемов производства "Иркут" и "Сухого", которые будут передавать значительные партии истребителей Су-30МК на экспорт в Алжир, Венесуэлу, Малайзию и Индию.

Лидерство концерна ПВО "Алмаз-Антей" будет поддержано наряду с внутренним гособоронзаказом поставками в Китай зенитных ракетных систем С-300ПМУ-2. В целом влияние ГОЗ на финансово-экономическое положение предприятий ОПК будет нарастать.

Хотя и медленно, но продолжится и постепенная диверсификация оборонных компаний, в структуре производства которых будет нарастать доля гражданской продукции.

Константин МАКИЕНКО

источник:  
газета «Военно-промышленный курьер»  
06.06.07

## SIEMENS ЗАКРУТИТ ТУРБИНЫ НА КМПО

**Как стало известно "Ъ", ОАО "Казанское моторостроительное производственное объединение" (КМПО) завершает переговоры с германским концерном Siemens о начале лицензионного производства газовой турбины SGT 200 мощностью 7,7 МВт, в рамках которого Siemens предлагается создать СП на базе производственных мощностей КМПО.**

Стоимость проекта стороны пока не называют. По мнению аналитиков, для КМПО предстоящее освоение новой газотурбинной техники позволит ослабить зависимость от Газпрома, а для Siemens - минимизировать риски на рынке энергетического машиностроения после сорвавшейся сделки по приобретению контрольного пакета ОАО "Силовые машины".

Как рассказал "Ъ" коммерческий директор КМПО Алексей Березкин, в течение этого месяца пройдет заключительный этап переговоров с германским концерном Siemens по подписанию соглашения об открытии лицензионного производства газовых турбин SGT 200 мощностью 7,7 МВт на производственных мощностях КМПО. При этом КМПО рассматривает Siemens не как лицензиара, а в качестве вероятного партнера для организации СП по строительству автономных электростанций малой мощности, оснащенных турбинами SGT 200.

В случае достижения договоренностей Siemens предстоит в качестве учредительного вклада передать лицензию и техническую документацию на изготовление SGT 200, а КМПО - избавиться от необходимости перечислять роялти. От других подробностей господин Березкин воздержался до завершения переговоров. Но при этом он уточнил, что КМПО выдвигает в качестве обязательного условия требование по локализации производства. "Мы поставили Siemens условие: до 70% в стоимостном выражении продукта должно изготавливаться на производственной площадке КМПО. Представители Siemens не высказали принципиальных возражений. На начальном этапе КМПО планирует изготавливать лопатки для турбин SGT 200 и осуществлять конечную сборку электростанций, а Siemens будет поставлять саму турбину и нагнетатель", - рассказал господин Березкин. В московском представительстве Siemens воздержались от комментариев, но не опровергли информацию. Одновременно с Siemens аналогичные переговоры КМПО ведет с Solar Turbines.

Серия начавшихся переговоров с иностранными компаниями, специализирующимися на газотурбинных технологиях, свидетельствует о готовности компании начать диверсификацию производства, заявил "Ъ" господин Березкин. По его словам, компания рассчитывает увеличить выручку от энергетической продукции до 50% в пропорциональном отношении к общей выручке компании, то есть минимум до 3,5 млрд. руб. В настоящее время ее доля в структуре выручки мала: всего 2,44% (123,2 млн. руб.).

Эксперты связывают попытки КМПО перейти в сегмент энергетического машиностроения с желанием ослабить зависимость от Газпрома. "В настоящее время 76,65% в структуре выручки (в абсолютном выражении 2,179 млрд. руб.) приходится на газоперекачивающую технику, которая поставляется для дочерних газотранспортных компаний Газпрома. Это обстоятельство свидетельствует об уязвимости компании перед газовым монополистом", - констатирует аналитик БКС Севастьян Козицын. Таким образом, возможный альянс КМПО с Siemens призван отчасти и нейтрализовать влияние Газпрома на КМПО.

В свою очередь интерес Siemens к КМПО проявился после того, как германский концерн потерпел неудачу в приобретении контрольного пакета акций ОАО "Силовые машины" и объявил о готовности создать сразу несколько СП с российскими заводами. В апреле этого года Siemens подписал протокол о намерении в создании СП с московским "Электрозаводом" на выпуск турбины SGT 300 мощностью 8 МВт и с санкт-петербургским заводом "Невский" - на турбины мощностью 25 МВт для компрессорных станций. Таким образом, КМПО может стать новой производственной площадкой Siemens на территории России. Заместитель гендиректора ОАО "Энергомашкорпорация" Алексей Плещев расценил активность Siemens как "первый шаг по отходу от "Силовых машин". "Вероятно, Siemens выбирает партнера по принципу "естественного отбора": разбросав сеть, компания сконцентрирует усилия с той компанией, которая выживет", - считает он.

Появление СП с Siemens будет стимулировать строительство объектов малой генерации внутри Татарстана, в чем абсолютно не заинтересовано ОАО "Татэнерго", полагают участники рынка энергетического машиностроения. Ведь локальная генерация является в прямом смысле конкурентной выработкой энергии по отношению к большой энергетике. По официальным данным, в этом году на малую энергетику в России приходится всего лишь 1,5% выработанной электроэнергии, а в Татарстане - вообще ноль. По мнению заместителя министра экономики и промышленности Татарстана Фариды Туктарова, эффективность использования малых генерирующих мощностей на фоне 100% электрофикации Татарстана вызывает сомнения. "Впрочем, вопрос эффективности сводится к одному - к конечной цене выработанного киловатт-часа на этих станциях", - говорит он. С ним соглашается господин Плещев, но он указывает, что СП с Siemens будет ориентировано не на узкий рынок Татарстана, а на сбыт по России. "Однозначно, что Siemens приходит в Россию, чтобы поставлять сюда свои турбины", - заключил господин Плещев.

Луиза ИГНАТЬЕВА

источник: газета «Коммерсантъ - Казань»  
06.06.07

## АВИАЦИОННЫЕ БИЗНЕС-ПРОЕКТЫ

**Иркутский авиационный завод – филиал ОАО "Корпорация "Иркут" посетила делегация Республики Греция. Гости из этой страны приехали к нам впервые. Их интересовал процесс производства реактивного многофункционального самолета-амфибии Бе-200. Эту машину выпускают только в Иркутске. Министерство по чрезвычайным ситуациям России заказало семь таких самолетов, и четыре из них уже несут свою службу – тушат лесные пожары. Еще две амфибии МЧС получит в этом году, заключительную машину – в 2008.**

Стоит напомнить о том, что российская амфибия использовалась для тушения пожаров в Португалии, Греции и Италии. Там она себя хорошо зарекомендовала. Поэтому неудивительно, что представители заинтересованных организаций Греции изъявили желание увидеть производство самолета "вживую". Следующим этапом, возможно, станет вопрос об их закупке.

В Иркутск прилетели представители пожарной службы, министерства коммерческого мореходства и компании Scorpion International (эта фирма занимается закупкой средств пожаротушения).

На авиационном заводе гостям показали цикл сборки и гражданской амфибии Бе-200, и многофункционального, не имеющего аналогов в мире военного самолета Су-30МК. Члены делегации осмотрели новейшие центры механообработки, в которых производятся детали для авиатехники, современнейшее гальваническое производство, отвечающее всем европейским стандартам, познакомились с некоторыми новейшими производственными и информационными технологиями.

На аэродроме гостей ждал сюрприз - пятый серийный самолет Бе-200ЧС, практически готовый к летным испытаниям. Они поднялись в салон, по очереди посидели за штурвалом в кабине пилотов, получили ответы на все свои вопросы. А потом с удовольствием фотографировались рядом с бело-снежным красавцем-самолетом.

Однако когда заработали двигатели стоящего неподалеку Су-30МК, стало понятно, что эта машина заинтересовала членов делегации не меньше, чем амфибия. И с нескрываемым восхищением они смотрели на то, как самолет легко разбежался, круто, почти вертикально взмыл вверх и через несколько секунд превратился в черную точку в небесной синеве.

А после экскурсии по заводу и проведения презентации ИАЗ, во время встречи с его руководством, руководитель и члены делегации поблагодарили хозяев за гостеприимство, за теплый прием. Было отмечено, что представители министерств Республики Греция заинтересованы в продукции авиазавода.

Наши гости благодарны и за то, что получили возможность узнать, какой неоценимый вклад вносит Иркутский авиационный завод в производство воздушных судов.

### СПРАВКА

Иркутский авиационный завод выпустил первый самолет в 1935 году. За 72 года на предприятии построено почти 7 тысяч самолетов. Среди них машины ведущих конструкторских бюро страны: Сухого, Туполева, Ильюшина, Антонова, Микояна, Яковлева, Петлякова, Ермолаева. Почти в 30 странах мира несут службу иркутские самолеты.

Сегодня Иркутский авиазавод - одно из лидирующих российских предприятий, выпускающих авиационную технику. Здесь создают уникальные военные многофункциональные самолеты Су-30МК для ВВС России, Индии, Малайзии, Алжира, гражданские многофункциональные самолеты-амфибии Бе-200 для МЧС России, легкий автожир А-002М. На заводе разворачивается производство нового учебно-боевого истребителя Як-130, который уже в следующем году начнет поступать в ВВС России и Алжира.

Иркутские авиастроители плотно работают с крупнейшей европейской авиастроительной корпорацией Airbus, изготавливая компоненты для самолетов А320. Портфель заказов корпорации "Иркут", в состав которой входит ИАЗ, составляет более 4 млрд. долларов.

На заводе работает более 10 тысяч человек. Все они имеют социальный пакет, то есть пользуются льготными путевками в заводской санаторий, пансионат, на базу отдыха, в детские летние оздоровительные лагеря. Завод строит для своих работников благоустроенное жилье, которое продается по льготной системе кредитования. Причем цены на него намного ниже, чем в целом в Иркутске. Средняя заработная плата на заводе составляет более 16 тысяч рублей.

Корпорация "Иркут", Иркутский авиационный завод уверенно смотрят в завтрашний день, увеличивают производственные мощности, выпуская все больше самолетов и разрабатывая новые, перспективные, важные для России бизнес-проекты.

Иркутский авиазавод имеет гарантированный пакет заказов не менее чем на 5 лет, и, судя по прогнозам, пакет этот будет только увеличиваться.

*Александр ФЕДОРЕНКО*

*источник:  
газета «Восточно-Сибирская правда»  
14.06.07*

## АБИТУРА ПРОЛЕТАРИАТА

**Растущая российская экономика уже начала испытывать дефицит квалифицированной рабочей силы. Старая система профессионального образования не в состоянии решить эту проблему — нужна новая. Как она будет выглядеть, видно из практического опыта отдельных компаний, которые взяли подготовку рабочих кадров в собственные руки.**

В современной России рабочий класс уже не гегемон, а исчезающий слой населения. По данным Института народнохозяйственного прогнозирования РАН РФ, около 80% отечественных предприятий испытывают дефицит квалифицированных рабочих кадров.

Ответственный секретарь рабочей группы РСПП по образованию Михаил Лукьянчук вспоминает историю ивановской компании "Текстильный рай", которая оборудовала производство новейшими итальянскими станками с ЧПУ. Но квалифицированных ткачей, способных управлять станками, в городе не оказалось, так что пришлось вместе с оборудованием привозить и дорогостоящих итальянских рабочих.

Еще одну историю рассказывает декан факультета контрактной целевой подготовки Морского университета, гендиректор Координационного центра подготовки и переподготовки кадров для судостроительной промышленности Санкт-Петербурга (КЦПКСП) Геннадий Проценко: "Недавно представители производителя энергетического оборудования — Электропром-холдинга — приходили обсуждать возможность подготовки пятисот рабочих. Но все обучающиеся у нас ребята уже разобраны другими корпорациями". Учреждения начального профессионального образования (НПО) из года в год выпускают все меньше рабочих специалистов (см. табл. 1), зато количество юристов, экономистов, парикмахеров и работников торговли давно уже превысило потребности работодателей. Иными словами, доставшаяся нам с советских времен система начального (ПТУ) и среднего (техникумы, СПО) профессионального образования не справляется со своей главной задачей — обеспечивать экономику более-менее квалифицированными рабочими руками.

Нехватка высококвалифицированных специалистов рабочих профессий ощущается во всех регионах страны. Например, комитет экономического развития Санкт-Петербурга в 2005 году подсчитал, что к 2008 году количество выпускников общеобразовательных школ мегаполиса уменьшится почти на 20 тыс. человек, а выпускников учреждений начального профессионального образования — на 7 тыс. При этом потребности экономики города возрастут с 58 тыс. рабочих массовых профессий до 70 тыс. По расчетам Оренбургского союза промышленников и предпринимателей, потребность региона в новых рабочих и специалистах составляет от 45 тыс. до 50 тыс. человек, а молодых кадров на областной рынок труда прибывает только 35 тыс. в год. В Оренбурге в структуре свободных вакансий рабочие профессии составляют от 70 до 80%, и самыми дефицитными считаются профессии фрезеровщика, оператора станков с ЧПУ, наладчика оборудования, теплотехника, литейщика металлов и сплавов. В то же время 75% безработных имеют высшее или среднее профес-

сиональное образование — очевидно, специальности, полученные выпускниками вузов или учреждений СПО, оказываются невостребованными.

### РУЧНОЙ ДЕФИЦИТ

По данным президента Союза директоров среднего профессионального образования России Виктора Демина, в прошлом году из общего количества выпускников учебных заведений 60% составляли выходцы из вузов, 13% окончили учреждения СПО, 18% получили начальное профессиональное образование и 9% не имеют квалификационного определения.

Согласно прогнозу Института народнохозяйственного прогнозирования РАН, на 2010 год потребности работодателей будут иными. Из общего числа вакансий 35% придется на специалистов с высшим образованием, 45% — на выпускников средних специальных учебных заведений и 18% — на выпускников заведений начального профессионального образования.

К этому времени численность экономически активного населения в РФ уменьшится по сравнению с 2005 годом на 3,6 млн человек. Дальше будет только хуже: к 2015 году сокращение населения уже превысит 10 млн. При этом ВВП из года в год будет расти, а вместе с ним на 0,6-1% ежегодно будет увеличиваться и совокупный спрос на труд. Эксперты ИНП РАН считают, что, несмотря на массовую автоматизацию производства, с каждым годом в стране будет нарастать нехватка трудовых ресурсов. Но система начального и среднего профессионального образования в РФ совершенно не готова к грядущему дефициту. По сведениям Михаила Лукьянчука, в 2006 году учреждения начального профессионального образования выпустили на 12 тыс. специалистов меньше, чем в 2005 году. А в нынешнем году дипломы НПО получают еще на 16 тыс. человек меньше, чем в прошлом.

По прогнозам экспертов, при сохранении ситуации, когда численность населения сокращается, а рабочие профессии пользуются все меньшей популярностью, к 2010 году отечественные ПТУ, профессиональные колледжи и лицеи смогут выпустить только 30% учащихся по сравнению с уровнем 2006 года. Кроме того, профессиональная подготовка молодых специалистов зачастую не соответствует требованиям работодателей и компаниям приходится тратить время и деньги на их переобучение. Сейчас государство совместно с бизнесом приступило к реформированию системы начального профобразования. По данным Министерства образования и науки, в нынешнем году объем финансирования учреждений начального профессионального образования составляет 5,7 млрд руб., а среднего — 17,6 млрд руб.

Также с 2007 года учреждения НПО и СПО включили в национальный проект "Образование". В частности, на нужды начального профобразования в 2007 году выделено 1,8 млрд руб. Предполагается, что государство будет финансировать учреждения начального профобразования совместно с бизнесом, поэтому в ближайшее время будет определен механизм многоучредительства и софинансирования учреждений НПО в рамках частно-государственного партнерства.

Финансовые вливания, как ожидается, позволят наладить систему мониторинга необходимых для рынка труда рабочих специальностей, модернизировать программы обучения в заведениях НПО, в частности, внедрить модульное и многоуровневое обучение, а также наладить материально-техническую базу ПТУ, профессиональных лицеев и колледжей.

## КАДРОВОЕ ЧУЧХЕ

Меры, которые государство собирается предпринять, не то что назрели, а уже запоздали. Свидетельство тому — самостоятельные попытки (чем дальше, тем их больше) бизнеса наладить подготовку рабочих.

К примеру, меткомбинат "Уральская сталь" готовит сотрудников, заключая договоры с новотроицким ПТУ и оренбургским филиалом Московского института стали и сплавов. По данным ОСПП, за обучение каждого студента предприятие платит по 38 тыс. руб., а также выплачивает премии преподавателям школ, наибольшее число выпускников которых поступает в базовые учебные заведения, и ежемесячную заводскую стипендию учащимся ПТУ в размере до 1 200 руб. Выпускникам, подготовленным по заказу, гарантируются рабочие места на "Уральской стали".

Некоторые компании, например "Мосэнерго" или "Транснефть", считают более надежным создание собственных профессиональных учебных заведений. В составе "Мосэнерго" есть технический лицей, который компания взяла на свой бюджет еще в 1990-е годы. "Транснефть" стала учредителем двух ПТУ, где готовят рабочих для трубопроводного концерна.

Вице-президент "Транснефти" Игорь Солярский так объясняет это решение руководства компании: "Более полутора десятков лет государство не уделяло должного внимания этому вопросу. Высшая школа смогла выжить за счет коммерциализации и помощи бизнес-структур, а система ПТУ, не получив должной поддержки ни от государства, ни от предприятий, находится в бедственном положении.

Учебные программы и материально-техническая база сегодняшних ПТУ остались на уровне 1980-х годов. Как результат, они способны на три-пять процентов удовлетворить спрос на рабочие кадры высокотехнологических отраслей промышленности. Сегодня дефицит квалифицированных рабочих — одна из острых проблем отечественной экономики. В регионах возникло огромное количество малокомплектных ПТУ с узкой специализацией, в которых подготовка рабочих осуществляется на устаревшем, часто уже не используемом в промышленности оборудовании. Выпускники профтехучилищ, обучающиеся далекими от производства преподавателями, оказываются не готовыми к реалиям сегодняшнего дня".

В итоге в "Транснефти" решили, что эффективнее будет готовить рабочих самостоятельно. По собственной инициативе компания провела реконструкцию Томского государственного промышленно-гуманитарного колледжа (теперь там обучают по десяти специальностям), ПТУ № 36 в поселке Винзили Тюменской области (по шести специальностям) и ПТУ № 2 в дагестанском Хасавюрте (по четырем специальностям), а сейчас восстанавливает ПТУ № 22 в чувашском городке Канаш. Также у "Транснефти" есть свои учебные центры переподготовки и повышения квалификации рабочих в Тюмени, Ухте и Новокуйбышевске.

В 2006 году "Транснефть" согласовала с руковод-

ством Тюменского учебного центра 21 учебную программу по десяти основным рабочим профессиям и 42 программы подготовки и повышения квалификации по второстепенным. "Мы стараемся оперативно вносить соответствующие изменения в учебные планы. Как пример: микропроцессорная техника внедрена пока еще не на всех нефтеперекачивающих станциях, а в учебную программу по подготовке слесарей контрольно-измерительных приборов и автоматики она уже включена наряду с изучением старой техники", — гордится Игорь Солярский.

Председатель президиума совета директоров федеральных ГОУ НПО РФ Алексей Судленков с некоторой завистью говорит о том, с какой скоростью "Транснефть" восстанавливает ПТУ в Чувашии: "В электроэнергетике, нефтянке, металлургии всегда старались сохранять высокий интеллектуальный потенциал, эти компании имели достаточно финансовых ресурсов. А вот обрабатывающая промышленность выживала в жесткой конкурентной борьбе, поэтому трудно приходилось и ПТУ, в которых готовили рабочих для этих сегментов бизнеса". Алексей Судленков возглавляет Чебоксарский профессиональный лицей, созданный еще в 1954 году с целью обучения рабочих для электротехнической промышленности. Основными работодателями лицея были Чебоксарский электромеханический завод и приборостроительное НПП "Элара", специализирующееся на производстве авиационной электроники. После того как в 1990-х в российском авиастроении резко сократился объем производства, чувашская электротехническая отрасль тоже оказалась в кризисе и многие работники перешли в сферу услуг и торговли. ПТУ тоже решило подстроиться под веяния времени: в стенах учебного заведения стали готовить специалистов по ремонту бытовой электронной техники и по обслуживанию кассовых аппаратов в торговых залах.

С годами предприятия нашли новую нишу, начали зарабатывать и провели модернизацию производства, поменяли технологии и повысили квалификационные требования к вновь приходящим сотрудникам. В какой-то период нехватка специалистов привела к тому, что для работы на линии стали привлекать работников с высшим образованием.

**Табл. 1. Российская система образования перекошена: вопреки потребностям экономики число выпускников вузов растет, а выпускников техникумов и ПТУ — падает**

| Категория (тыс. чел.)                               | 1995 г | 2000 г | 2001 г | 2002 г | 2003 г | 2004 г |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Численность учащихся: высшие учебные заведения      | 2791   | 4741   | 5427   | 5948   | 6456   | 6884   |
| средние специальные учебные заведения               | 1930   | 2361   | 2470   | 2586   | 2612   | 2600   |
| учреждения начального профессионального образования | 1689   | 1679   | 1648   | 1651   | 1649   | 1604   |
| Выпуск специалистов: высшие учебные заведения       | 403    | 635    | 720    | 840    | 977    | 1076   |
| средние специальные учебные заведения               | 474    | 580    | 608    | 669    | 702    | 703    |
| учреждения начального профессионального образования | 841    | 763    | 759    | 745    | 722    | 708    |

источник: Рособразование

Президент Республики Чувашия Николай Федоров осознал, насколько важным является кадровый потенциал региона, после того как сорвались переговоры с Toyota — японский концерн предпочел Чувашии производственную площадку в Санкт-Петербурге (в пригородных Шушарах).

Решающим фактором, определившим выбор многих крупных иностранных промышленных концернов в пользу Петербурга, стало наличие в регионе большого количества сильных учебных заведений. Николай Федоров начал искать пути, каким образом создать хороший кадровый задел у себя в республике, и пригласил к участию в реформе профобразования Международный банк реконструкции и развития. С 2003-го по 2006 год МБРР и власти республики создали в Чувашии 11 ресурсных центров. Это образовательные базы, где могут быть сосредоточены информационные и лабораторные обучающие ресурсы, которыми будут пользоваться сразу несколько находящихся недалеко друг от друга учебных заведений. Отметим, что, после того как несколько лет назад почти все учреждения НПО и СПО были переданы на региональный уровень, финансирование части учебных заведений берут на себя не только работодатели, но и региональные или муниципальные власти.

Один из таких центров появился на базе Чебоксарского технического лицея. Алексей Судленков считает, что у его лицеистов перед вузовцами преимущество: "У студентов вузов за пять-шесть лет обучения практика длится всего пять-шесть месяцев, а у выпускников довузовского учебного заведения за четыре года обучения практические занятия занимают два года".

**Табл. 2. Чем сложнее продукция, выпускаемая отраслью, тем выше средний возраст занятых в ней работников**

| Отрасль экономики                                  | Средний возраст (лет) |
|--|-----------------------|
| Авиационная  | 45,1                  |
| Атомная энергетика                                 | 42,6                  |
| Газовая  | 41,5                  |
| Горнодобывающая                                    | 40,5                  |
| Космическая  | 46,7                  |
| Легкая и текстильная                               | 41,4                  |
| Лесная, деревообрабатывающая и целлюлозно-бумажная | 41,0                  |
| Машиностроение                                     | 41,8                  |
| Медицинская и фармацевтическая                     | 43,8                  |
| Металлургия  | 40,2                  |
| Нефтегазодобывающая                                | 39,9                  |
| Нефтеперерабатывающая                              | 40,3                  |
| Оборонная  | 44,7                  |
| Пищевая  | 40,6                  |
| Выпуск стройматериалов                             | 38,9                  |
| Химическая   | 41,1                  |
| Электротехническая                                 | 42,8                  |
| Энергетика   | 41,1                  |

источник: Росстат, "ОТИК-Групп", 2005 год

Так что на местном НПП "Элара" (производит системы управления, бортовую вычислительную технику и системы индикации для большинства российских летательных аппаратов) выпускников с лицейскими дипломами на рабочие вакансии стали брать более охотно, чем в вузовскими.

Михаил Лукьянчук считает эту тенденцию устойчивой: по его оценке, популярность специалистов, окончивших учреждения НПО и СПО, растет у многих работодателей. Например, на НЛМК выпускники техникумов получают большие зарплаты, чем выпускники вузов. "Людей с высшим образованием сразу в менеджмент не направляют, они должны сначала "повариться" на производственных линиях. Но и к станку таких сотрудников сразу подпустить нельзя — они не умеют на нем работать", — объясняет ответственный секретарь рабочей группы РСПП по образованию.

По-другому подошли к реформированию системы профобразования в Петербурге. Администрация города провела специальное исследование и выяснила, что начиная с будущего года выпускников учреждений НПО для удовлетворения потребностей мегаполиса не хватит. Так, нужда в специалистах в области морской техники окажется в 2-2,5 раза выше, чем прогнозируемое количество бюджетных выпускников, получивших судостроительные специальности.

Для того чтобы отрегулировать рынок труда в своем регионе, питерские власти еще в 2005 году запустили пилотный проект подготовки кадров для судостроительной промышленности по трехуровневой системе. Проект предусматривает профориентацию в общеобразовательных школах, учебу в ПТУ (училища №№ 14, 25, 116 и 84), средних специальных учебных заведениях и вузах (на базе Санкт-Петербургского морского технического университета).

Геннадий Проценко рассказывает, что образовательные учреждения Координационного центра подготовки и переподготовки кадров для судостроительной промышленности Санкт-Петербурга существуют в форме обособленных юридических лиц, связанных между собой партнерскими договорами. Рабочих и специалистов в основном готовят по заказу Адмиралтейских верфей или Пролетарского завода. Будущие инженеры из Морского университета уже на первом и втором курсах проходят практику в мастерских ПТУ № 25 и знают, как собирать корпус судна.

Также студенты могут заниматься по индивидуальным учебным планам и два дня в неделю работать в компании, оплатившей обучение специалиста. И наоборот, после окончания ПТУ, работая на предприятии, молодой специалист может три дня в неделю получать среднее, а затем и высшее образование.

Город взял на себя финансирование материально-технической базы многоуровневого образовательного комплекса, а судостроительные предприятия оплачивают обучение студентов. Форма финансирования такова. Банк кредитует студента под гарантии предприятия-заказчика. Во время обучения будущий специалист выплачивает банку проценты за обслуживание кредита, а 90% займа отдаст за своего сотрудника предприятие. Но только в том случае, если выпускник проработает на производстве не менее трех лет. Если после получения диплома специалист не захочет работать на предприятии, гарантировавшем кредит, то с банком он тогда будет расплачиваться самостоятельно. По словам Геннадия Проценко, в выпусках 2005-2006-х и 2006-2007-х годов (окончили в январе) было примерно по 110 человек — сколько и просили заказчики-судостроители.

Близкая по духу идея реформирования образования есть и у Уральской горно-металлургической компании. По данным пресс-службы УГМК, сейчас в компании разрабатывается проект Корпоративного технического университета. "Это своеобразный возврат на новом уровне к вузам. На одной площадке в Верхней Пышме будут объединены филиалы Уральского государственного технического университета, колледжа имени Ползунова, а также непосредственно сам Технический университет УГМК в статусе некоммерческого образовательного учреждения. Программы, разрабатываемые им, как раз и будут направлены на то, чтобы окончательно адаптировать студентов под конкретные технологические и бизнес-процессы. Для проведения занятий планируем пригласить лучших преподавателей, руководителей и специалистов компании. А практическое обучение, естественно, будет проходить непосредственно в цехах и лабораториях предприятий".

Трехуровневые комплексы также появились и во многих других российских регионах. Правда, по мнению некоторых экспертов, ставить на поток образование трехуровневых комплексов нельзя, поскольку таким образом происходит скрытое поглощение пока еще государственных учреждений НПО вузами, многие из которых находятся в частной собственности. С другой стороны, Алексей Судленков считает, что поглощение вузами учреждений НПО все же не настолько страшно — сильным учреждениям начального профобразования помогут работодатели и власти, слабые со временем или вольются в состав более сильных образовательных учреждений, или совсем закроются.

### ОТЛИЧНИКИ БЕРЕЖЛИВОГО ПРОИЗВОДСТВА

До последнего времени реформирование начального профобразования шло точечным образом: если компания, или региональные, или муниципальные власти финансировали учебное заведение, оно модернизировалось, как могло. Однако в целом по стране не существует ни единых современных стандартов профессионального образования по специальностям, ни готовых методик обучения современным методам организации труда, да и учить будущих рабочих не на чем — в учебных мастерских многих ПТУ и техникумов все еще стоят "ископаемые" токарные станки, выпущенные полвека назад. В конце прошлого года Минобрнауки объявило о начале проекта "Рабочие нового поколения", который в рамках частно-государственного партнерства реализуется совместно с РСПП, а также с подконтрольными предпринимателю Олегу Дерипаске компанией "Базовый элемент" и благотворительным фондом "Вольное дело". Цель проекта — внедрение на базе шести учреждений НПО и СПО, готовящих специалистов для предприятий Группы ГАЗ (из них два ПТУ и техникум выпускают автомобилестроителей для ГАЗа), новых моделей профессионального обучения, которые впоследствии можно тиражировать в системе профобразования.

Проект предусматривает разработку новых 10-15 курсов, программ, учебных и методических пособий по пяти-семи машиностроительным профессиям. Преподавателей тоже будут специально готовить — для этого участниками проекта будут созданы тренинги и технологии модульного обучения.

Администрация учреждений НПО ознакомится с курсами по новым организационно-экономическим механизмам управления и финансирования своих

учебных заведений. На базе проекта уже создан многоуровневый ресурсный центр профессиональной подготовки и переподготовки, а также ведется разработка бизнес-процессов маркетинга учебных заведений и механизма многоучредительства образовательных учреждений НПО и СПО — теперь наряду с государством учредителями ПТУ и техникумов может быть частный бизнес. Средства для реализации проекта — 5 млн. долларов — выделяет фонд "Вольное дело".

Руководитель департамента управления и обучения персонала ОАО ГАЗ Сергей Барановский рассказывает, что реализация проекта крайне актуальна для предприятия, поскольку до последнего времени существовал разрыв между требованиями заказчика и методиками, по которым велось обучение. Молодые рабочие приходили на аттестационную комиссию и получали оценку не выше третьего разряда, тогда как автозаводу требуются рабочие с уровнем не ниже четвертого. В итоге ГАЗу приходилось тратить по полгода на дополнительную "доводку" работника "до кондиции". С января обучение в базовых учебных заведениях (НПО и СПО) уже ведется по новым программам, в том числе и по программе "бережливого производства" (модифицированная программа TPS, применяемая на заводах Toyota), которая, как известно, покорила акционера ГАЗа Олега Дерипаску настолько, что по его инициативе внедряется на всех контролируемых им предприятиях. Эту дисциплину изучают студенты третьих и четвертых курсов ПТУ, а с нового учебного года она будет введена с начальных курсов. Уже сейчас лучшие выпускники могут выбрать темы дипломных работ, связанные с темами "бережливого производства": снижение себестоимости продукции, брака, простоев производственных линий, увеличение производительности труда, рациональная организация рабочих мест. Педагоги уже сейчас выявляют среди студентов лидеров, которые могли бы задавать уровень образования на потоках. В планах — создание в учебных мастерских собственного выпуска комплектующих, в котором учащиеся сами организуют производственный процесс, в цехе будет свой мастер, технолог, руководитель из числа студентов.

Благодаря внедрению модульных технологий обучения (образовательные модули — это тематические блоки, сочетающие теоретические и практические занятия) разработчикам программ удастся сократить сроки обучения настолько, что студенты смогут освоить не одну, а две-три смежные профессии. Это дает возможность увеличить универсальному рабочему зарплату, а работодатель сможет сэкономить, так как один человек будет выполнять операции, которые сейчас делают два-три рабочих.

На ГАЗе рассчитали потребности в специалистах на ближайшие два года, поэтому уже со второго курса студентов учебных заведений можно нацеливать на то подразделение, где они будут работать. Студентам выплачивается заводская стипендия в размере 100 руб. в месяц (федеральные и местные власти средств на стипендии для "пэтэушников" не выделяют вообще), а преподавателям ГАЗ платит квартальные бонусы в размере до 30% от величины зарплаты. Конкретный размер премии зависит от успеваемости учеников на теоретических и практических занятиях.

Уже в будущем году на базе трех входящих в систему фирменной подготовки образовательных учреждений НПО и СПО будет подготовлено около 100 молодых рабочих со сроком полной адаптации к работе на про-



изводстве не более одного месяца. Эксперимент "Базэл" может быть распространен на всю систему начального и среднего профобразования, но как и когда это произойдет, еще неизвестно — пилотный проект запущен совсем недавно, и чиновники пока наблюдают за ходом его реализации.

### СТАНДАРТНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ

Менеджер по управлению персоналом компании "Базэл" Филипп Мурашов говорит, что его компания хотела бы распространить новую систему НПО на всех своих предприятиях, а также внедрить ее на федеральном уровне, сделав свои методики обучения доступными для всех.

По словам пресс-секретаря Магнитогорского металлургического комбината Елены Азовцевой, необходимость создания отраслевых профессиональных стандартов очевидна: "Государственный стандарт обучения предпринял попытку обобщения подготовки специалистов для всех отраслей промышленности, не учитывая специфики отраслей. Естественно, что специалист, прошедший подготовку по такой программе, не готов к самостоятельной работе, так как работа, например в металлургии и легкой промышленности, — это не одно и то же. И предприятию необходимо вложить новые деньги в профессиональную "доводку", казалось бы, дипломированного специалиста".

Координировать и систематизировать образовательные нововведения будет экспертный совет проекта, в который вошли представители департамента госполитики и нормативно-правового регулирования в сфере образования Минобрнауки и Федерального агентства по образованию.

Сейчас рабочая группа РСПП выясняет, каким образом повысить заинтересованность учебных заведений во внедрении новых программ. В ближайшее время будет создана независимая общественная организация по профаккредитации НПО. После того как аудиторы подтвердят качество обучения в довузовском учреждении, рейтинговые агентства по образованию (которые предполагается создать в ближайшее время) могут ранжировать учебные центры. Пока, говорит Михаил Лукьянчук, не совсем понятно, каким образом мотивировать образовательные учреждения допускать в свои недра общественных аудиторов. Одно из предложений — увеличить подушевой финансовый коэффициент для

успешно прошедшего аккредитацию учебного заведения с 1 до 1,2 (единица — минимально допустимый объем средств, необходимых для того, чтобы обучить в образовательном учреждении одного человека).

Еще один вопрос, который волнует предпринимателей, — возможно ли предоставление льгот при финансировании учреждений НПО и СПО в рамках частно-государственного партнерства, да и как вообще должна быть структурирована форма социального партнерства с властью?

РСПП намечает в конце 2008 года начать разработку предложений для законопроекта о внесении изменений в Налоговый кодекс для того, чтобы предоставить фискальные льготы для работодателей, инвестирующих в профессиональное образование, и для самих учреждений профобразования. По словам гендиректора КЦПКСП Геннадия Проценко, в конце нынешнего года комитет Госдумы по образованию и науке внесет на рассмотрение нижней палаты парламента законопроект, предусматривающий отнесение расходов на образование на себестоимость.

До сих пор компании вынуждены финансировать среднее и высшее профобразование из прибыли, которая облагается налогом в 24%. Представитель ММК Елена Азовцева добавляет: "Именно поэтому многие предприятия не идут на сотрудничество с учебными заведениями профессионального образования, а ждут, когда молодой специалист получит диплом и выйдет на свободный рынок труда.

Первым шагом в этом направлении со стороны государства может быть решение об отнесении затрат по оплате за целевое обучение студента не из прибыли, а рассматривать это как целевые инвестиции в будущего работника и отнесение этих затрат на себестоимость продукции".

Можно надеяться, что через несколько лет усилия государства и работодателей вернут былой престиж рабочим профессиям. В противном случае история ивановских предпринимателей, завезших оборудование из Италии и выяснивших, что работать на нем некому, а потому пригласивших следом еще и итальянских рабочих, из курьеза может стать правилом.

*Наталья ИРКУТСКАЯ*

*источник:  
журнал "Энергия промышленного роста"  
№ 4(15)*

## НА КАКИХ САМОЛЕТАХ МЫ БУДЕМ ЛЕТАТЬ ЧЕРЕЗ 10 ЛЕТ

**За последние несколько месяцев российские авиакомпании заключили немало контрактов на поставку самолетов. "Гудок" решил разобраться, как будет выглядеть через несколько лет парк воздушных судов, какие самолеты и почему будут в нем преобладать.**

Если до 90-х годов весь флот воздушных судов состоял только из российских самолетов, то сейчас ситуация стала меняться. Крупные авиакомпании, такие, как "Аэрофлот", "Сибирь", "Трансаэро", "ВИМ-

Авиа", пополняют свой парк в основном западными образцами.

"Мы покупаем только те самолеты, которые нас устраивают, — заявил "Гудку" начальник службы планирования и развития парка воздушных судов авиакомпании "Аэрофлот" Сергей Колтович. — И в первую очередь смотрим на экономику, эффективность и безопасность, поэтому приобретаем европейские самолеты семейства А-320, А-330. Из российских мы остановили свой выбор на самолете Sukhoi SuperJet-100 и Ил-96, так как они идеально вписываются в нашу маршрутную сеть".

Альянс AiRUnion намерен приобретать самолеты как западного, так и российского производства. "Основа концепции развития нашего авиапарка - унификация, так как это облегчает техническое обслуживание и повышает эффективность авиаперевозок, - рассказывает Ольга Быкова, PR-менеджер альянса. - Поэтому мы будем пополнять парк за счет отечественных самолетов новой разработки - Sukhoi SuperJet-100, о чем подписали в прошлом году твердый контракт на 15 самолетов с опционом на такое же количество с "Гражданскими самолетами Сухого". Что касается магистральных судов, то ставка будет сделана на самолеты Boeing".

У авиакомпании правительства Москвы "Атлант-Союз" парк также будет смешанным. "Это политика нашей компании, - утверждает руководитель отдела PR и рекламы "Атлант-Союз" Георгий Баутин, - осенью мы собираемся подписать твердый контракт на строительство грузовых самолетов Ил-96-400Т с "Ильюшин Финанс". Для пассажирских перевозок будем продолжать приобретать Boeing".

В парке авиакомпании "Трансаэро" всего один отечественный самолет Ту-214, остальные 25 - Boeing.

Недавно созданной авиакомпании Sky Express отечественные самолеты вообще не подходят под модель low-cost, на которую ориентирована компания. "Low-cost задает определенные характеристики воздушных судов, которые нам необходимы по вместимости (от 120 до 200 кресел в салоне с минимальным количеством кухонь) и по дальности (от 1500 до 3000 км), - рассказывает директор по управлению парка воздушных судов авиакомпании Олег Новиков. - Российская промышленность не производит и не собирается производить самолеты под low-cost. Поэтому мы выбрали самолеты Boeing-737-500 и 300 1990-1998 годов выпуска".

По словам Сергея Колтовича из "Аэрофлота", "если российский авиапром выпустит новый самолет, такой же эффективный и экономичный, как и его зарубежные аналоги, возможно, компания будет покупать и его".

"Самая большая проблема в том, что авиакомпании, может быть, и приобретали бы российскую авиатехнику, да только где эта техника? В год выпускается всего несколько самолетов нового поколения, но авиакомпаниям нужно летать уже сегодня, они не могут ждать, когда наладится серийное производство", - считает аналитик из "Битца-Инвест" Денис Барабанов. Так, по подсчетам разных отраслевых экспертов, авиакомпаниям России в ближайшие 10 лет понадобится около тысячи самолетов.

По данным "Объединенной авиастроительной корпорации", российский авиапром в следующем году может построить только 24 воздушных судна, в период до 2012 года - 431 самолет.

"Мы не можем ждать, когда начнет летать Sukhoi SuperJet-100. Самолеты нам нужны уже сегодня, поэтому мы берем в лизинг иностранную технику", - рассказывает пресс-секретарь авиакомпании "Сибирь" Илья Новохатский.

"Непонятно, зачем ждать, когда построят Sukhoi SuperJet-100, - удивляется главный конструктор по Ту-334 КБ Туполев Игорь Калыгин. - Есть прекрасный отечественный самолет Ту-334, но некоторые товарищи не хотят запускать его в производство, потому что он составит реальную конкуренцию SuperJet. Самолет получил сертификат еще в 2003 году и удовлетворяет

всем требованиям по шумам и экологичности. В Европу можно запросто летать. Готов к производству. Нужна лишь политическая воля некоторых чиновников, чтобы через полтора-два года этот самолет был запущен в производство".

Приобрести более 150 самолетов Ту-334 готовы более 20 небольших авиакомпаний, такие как "Кавминводьявиа", "Оренбургские авиалинии", "Руслайн", "Северсталь". "Нас полностью устраивает этот самолет, - рассказал генеральный директор "Кавминводьявиа" Борис Лейкин, - мы все о нем знаем, он летает, зачем нам SuperJet?"

"Если бы мы видели экономическую целесообразность в выпуске Ту-334, мы бы давно занялись его производством. У нас нет уверенности в том, что компании, заявившие о намерении купить этот самолет, в состоянии это сделать", - заявил корреспонденту "Гудка" представитель ОАК. Сейчас в корпорации делают ставку в основном на самолеты Ту-214/204СМ и Sukhoi SuperJet-100.

"Чтобы отечественные авиакомпании приобретали нашу технику, нужно, чтобы самолеты сначала появились на рынке в достаточном количестве", - считает руководитель аналитической службы "АвиаПорт" Олег Пантелеев. Эксперт утверждает, что необходимо сделать несколько шагов со стороны государства. В первую очередь, нужен стартовый заказ, чтобы снизить издержки при производстве самолетов и удержать их стоимость в приемлемых для авиакомпаний рамках. Необходима модернизация оборудования производства. Нужно утвердить механизм субсидирования - чтобы те средства, которые авиакомпании тратят на выплату процентов по лизингу, компенсировало государство. Обнуление НДС также сделало бы отечественные самолеты более привлекательными и более дешевыми.

"Если все оставить так, как есть, - уверен Олег Пантелеев, - завтра спасать будет уже нечего и некого. Перевозчики уже сейчас делают свой выбор в пользу иностранной техники".

источник: газета «Гудок»  
18.06.07



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 Интернете по адресу:  
[WWW.AS-CLUB.RU/BULL](http://WWW.AS-CLUB.RU/BULL)

## "ПЕРМСКИЕ МОТОРЫ" НЕ ДОВЕРИЛИСЬ ПОСРЕДНИКУ

### Росимущество проголосовало против передачи функций управления в ПМК.

Основным акционерам "Пермских моторов" (ПМ) из ЗАО "Салес" не удалось вернуть общество под управление ЗАО "УК "Пермский моторостроительный комплекс" (ПМК). На состоявшемся в минувшую субботу годовом собрании акционеров ПМ Росимущество - второй крупнейший акционер "Пермских моторов" - заблокировало решение этого вопроса. В ведомстве пояснили это отсутствием нового договора с ПМК об управлении "Пермскими моторами".

Миноритарные акционеры ПМ, недовольные работой ПМК, считают, что Росимущество прислушалось к их мнению. В самой УК ПМК полагают, что Росимущество взяло паузу для изучения ситуации перед созданием Пермского центра двигателестроения, в который, по данным управляющей компании, должен быть внесен и госпакет из ПМ.

В минувшую субботу состоялось годовое собрание акционеров ОАО "Пермские моторы". Акционеры компании переизбрали совет директоров. Наибольшее число представителей в совет удалось провести ВТБ, который через Пермский моторный завод (совместно с АФК "Система" - "Ъ") является крупнейшим акционером ПМ. Из 15 директоров интересы мажоритария в совете ПМ представляют шесть управленцев ВТБ, а также трое топ-менеджеров ЗАО УК "Пермский моторостроительный комплекс" и один из "Авиадвигателя". Трех директоров удалось провести Росимуществу, еще по одному представителю в ПМ получили миноритарные акционеры АО из Центра имени Хруничева и Газпрома.

Получив большинство в совете, мажоритарному акционеру "Пермских моторов" тем не менее не удалось вернуть общество под управление ЗАО "УК ПМК". При явке акционеров чуть более 60% за передачу полномочий гендиректора ПМ в управляющую компанию проголосовало всего 13,3% акций, а против - 85,4%. По данным "Ъ", поддержку ПМК оказали миноритарии из Газпрома и Центра имени Хруничева, против управляющей компании выступило Росимущество и физические лица.

ОАО "Пермские моторы" оказывает услуги охраны, управляет недвижимостью моторной площадки. Объем продаж за 2006 год - 111,8 млн. руб., чистый убыток - 715 тыс. руб. Основные акционеры: ОАО "ПМЗ" - 37,27%, Росимущество - 14,25%, Morgan Stanley & Co Incorporated - 7,78%, ФГУП "ГКНПЦ им. М.В. Хруничева" - 5,19%, ОАО "Газпром" - 2,88%. Около 20% акций распылены среди более 37 тыс. акционеров, преимущественно физических лиц.

ЗАО "УК "Пермский моторостроительный комплекс" создано в 2003 году для управления предприятиями холдинга ПМ. Под управлением компании - более 15 обществ. Планируемая в 2007 году выручка предприятий ПМК - более 13 млрд. руб., ожидаемая чистая прибыль - 321 млн. руб.

УК ПМК управляла ПМ с начала 2004 года. Миноритарные акционеры ПМ из числа физических лиц

выражали недовольство ее работой в первую очередь из-за того, что во время работы ПМК с баланса "Пермских моторов" были выведены наиболее ликвидные активы, в частности 21,15% акций Пермского моторного завода (сейчас им владеет ЗАО "Салес" - "Ъ"). Срок управления ПМК истек в феврале 2007 года. Тогда мажоритарный акционер ПМ не стал продлевать договор с ПМК, мотивируя это экономией средств на проведение внеочередного собрания. При этом в ПМК обещали вернуть "Пермские моторы" под управление летом на годовом собрании.

Однако сделать этого не удалось из-за позиции Росимущества. Руководитель теруправления Росимущества Леонид Ли заявил "Ъ", что существовала директива органа голосовать против передачи УК ПМК. Директива подписывается в правительстве РФ. Замначальника отдела Росимущества Сергей Баринов пояснил "Ъ", что ведомство проголосовало против, поскольку не получило в срок необходимые документы - договор с ЗАО "УК ПМК" и определенную этим договором стоимость услуг. "По управляющей компании у нас однозначной позиции нет. Вообще управляющая компания - это инструмент оперативного вмешательства в деятельность любой компании", - заявил он "Ъ".

Действия Росимущества добавили оптимизма миноритариям ПМ. Акционер "Пермских моторов" Владимир Дитятев считает, что государство прислушалось к миноритариям, которые в начале 2007 года предлагали совету директоров ПМ сначала заслушать на годовом собрании отчет ПМК о трехлетней работе с АО, а уж затем рассмотреть вопрос о необходимости второго договора. Совет директоров ПМ отказался включить предложения миноритариев в повестку дня, после чего миноритарии пожаловались в правительство РФ. Господин Дитятев сообщил "Ъ", что миноритариям также не предоставили новый договор с ПМК.

В самой УК ПМК шаги Росимущества оценивают иначе. По сведениям гендиректора ПМК Валерия Жеглова, в Росимуществе решили разобраться в деятельности управляющей компании в преддверии внесения акций "Пермских моторов" в Пермский центр двигателестроения. "По крайней мере, они мне так объяснили", - заявил "Ъ" господин Жеглов. Сам господин Жеглов считает, что УК ПМК оказалась эффективной для ПМ: "Мы погасили миллиардный долг, за последние три года погашено 200 млн. руб. Через год предприятие будет получать прибыль". Миноритарии же полагают иначе. "Пермским моторам" посредник не нужен. Управляющая компания не улучшила показатели предприятия", - считает миноритарий АО Лидия Грибова. По ее словам, на содержание ПМК в 2006 году ПМ было затрачено 2,6 млн. руб., в то время как общество получило убыток в 715 тыс. руб.

Надежда ЕМЕЛЬЯНОВА

источник: газета «Коммерсантъ - Пермь»  
19.06.07

## ОРУЖЕЙНЫЙ ЭКСПОРТЕР ЖДЕТ ПОДПИСЬ ПРЕЗИДЕНТА

### Создание госкорпорации на базе "Рособоронэкспорта" затягивается.

Процесс преобразования ФГУП "Рособоронэкспорт" в госкорпорацию "Российские технологии" затягивается. Пока лишь согласован текст распоряжения президента РФ о необходимости разработки законопроекта по реформированию ФГУП. Об этом сообщил глава "Рособоронэкспорта" Сергей Чemezov на авиасалоне в Ле Бурже.

Если учесть, что впервые о создании госкорпорации Сергей Чemezov сообщил в конце января нынешнего года, процесс реформирования "Рособоронэкспорта" получается долгий. Схема преобразования уже тогда была согласована, ожидалось, что процесс займет около года. За это время должны были принять закон о госкорпорации, создать управляющую компанию, а все холдинги и отдельные предприятия, которыми владеет госпосредник по торговле вооружениями, сделать равноправными акционерными обществами.

Затяжка получается нешуточная. Почти полгода ушло только на подготовку текста предварительного документа о необходимости создания госкорпорации. Теперь его еще должен подписать Владимир Путин, лишь после этого начнется разработка основного документа. При этом речь уже не идет о федеральном законе о госкорпорациях, а только о касающемся "Рособоронэкспорта".

Считалось, что закон можно будет провести до конца нынешнего думского сезона, но теперь понятно, что навряд ли нынешний состав Федерального собрания с ним ознакомится. Теперь вся надежда может быть только на президента. Ведь именно по его поручению оружейный госпосредник собрал под свое управление несколько десятков российских промышленных предприятий, включая "АвтоВАЗ", "ВСМПО-Ависма" - монополиста в производстве титана и изделий из него, - все вертолетостроительные заводы и многие другие. До окончания президентского срока Владимир Путин должен, если рассуждать логически, этот свой проект завершить или перевести в необратимую стадию.

Главная причина создания многопрофильной госкорпорации "Российские технологии" - провал административной реформы. Министерства, которые "определяют политику в отрасли", но фактически не управляют, и департаменты, которые политику не определяют, а вместо управления занимаются распределением ассигнований и госзаказа, показали себя крайне неэффективно.

При этом оказались разорваны межотраслевые связи, а прохождение документов замедлилось до черепаших темпов. Сокращение количества замминистров и прочих ключевых чиновников при сведении вместе огромного количества предприятий и организаций привело к "эффекту бутылочного горлышка" - бумажному затору.

Точно так же неудачной оказалась попытка бюрократического реформирования оборонно-промышленного комплекса путем создания вертикально-

интегрированных структур - отраслевых холдингов. Вместо 60 (первоначально - 72) холдингов удалось создать только 6. "Рособоронэкспорт" обкатал совершенно иную форму интеграции, которую можно назвать независимой или антибюрократической. Он просто приобрел управляющие пакеты акций приватизированных предприятий и организовывал оптимальные внутренние связи, собирал их в холдинги, создавал совместные и дочерние предприятия. То есть руководствовался здравым смыслом и производственной выгодой.

Как сказал корреспонденту "НГ" директор одного из приватизированных предприятий, "если создаются госкорпорации, значит, есть еще из чего создавать". Хотя отношение неоднозначное, поскольку предприятия оказываются не в равных условиях. В нынешней ситуации выгодно быть ФГУПом. С другой стороны, есть такая тенденция: обесценить акции своих предприятий и "сбросить" частнику, чтобы переложить на чужие плечи заботу о выживании завода. Это происходит, полагает руководитель предприятия, из-за отсутствия государственной промышленной политики. Он считает, что необходима поддержка государства, как в развитых зарубежных странах. В Германии, например, дают беспроцентные целевые кредиты сроком на 10 лет. А в США государство покупает пакет акций необходимого предприятия, дает дотации, а затем, когда стоимость акций возрастает, их продает и возмещает затраты. И если "Рособоронэкспорт" пользуется поддержкой государства и у него получается поднимать производство, это только плюс.

Создаваемая на базе ФГУП "Рособоронэкспорт" госкорпорация "Российские технологии" будет в корне отличаться от уже возникших объединенных авиастроительной и судостроительной корпораций. Торговцы оружием не просят у государства денег, поскольку ориентированы на реальное производство пользующейся спросом продукции, в том числе имеющей серьезный экспортный потенциал.

Виктор МЯСНИКОВ

источник: газета «Независимая газета»  
21.06.07



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

## ВИЦЕ-ПРЕМЬЕРНАЯ ЗАГРУЗКА

### Сергей Иванов поставил точку в споре "Аэрофлота" с "Ильюшин Финанс".

Вчера во время визита Сергея Иванова на ВАСО ИФК подписала твердые договоры долгосрочного финансового лизинга лайнеров производства ВАСО сразу с тремя авиакомпаниями. Три грузовых Ил-96-400Т приобретет "Атлант-Союз", шесть самолетов аналогичной модификации - "Аэрофлот-Карго", структура ОАО "Аэрофлот - российские авиалинии", а десять Ан-148-100Е - воронежский "Полет". Как пояснили в компании, достигнуто устное соглашение ИФК и с инженерно-авиационной службой "Полета" по организации на базе перевозчика зонального центра по техобслуживанию Ан-148. Как заявил вице-премьер, общая сумма сделок составила 22,2 млрд. руб. (в нее также входит стоимость контракта лизинговой компании с "Эйрбридж Карго" на два Ту-204С производства ульяновского "Авиастара СП"), что почти соответствует \$1 млрд. В качестве сравнения он отметил, что накануне в Ле Бурже (Франция) были подписаны договоры на поставку российских самолетов на сумму в \$500 млн.

"Если мы будем подписывать контракты аналогичными темпами, можно быть уверенными, что отечественный авиапром находится в оптимистическом состоянии. В последние годы мне приходилось слышать, что он скорее мертв, чем жив. Но я готов с цифрами на руках доказать, что такие утверждения не соответствуют действительности", - сообщил господин Иванов на вчерашнем брифинге. Хотя перед началом совещания на воронежском авиазаводе он был менее оптимистичен и выразил мнение, что "контрактов много, а самолетов пока нет".

Как отмечают аналитики, повод для беспокойства у вице-преьера действительно есть. В частности, как сообщили в "Аэрофлот-Карго", по контракту грузоперевозчик должен получить три машины в 2008 году. Однако, по словам экспертов, на воронежские "илы" уже выстроилась очередь: ВАСО предстоит завершить работы по пассажирскому Ил-96 для ГТК "Россия" и по двум "грузовикам" для "Атлант-Союза", поэтому для структуры "Аэрофлота" к следующему году воронежцы успеют собрать максимум два лайнера.

Впрочем, особую значимость заключению договора с "Аэрофлот-Карго" добавило личное присутствие на ВАСО гендиректора материнской компании Вале-

рия Окулова. С формальной точки зрения его появление никак нельзя было объяснить, так как контракт подписывал гендиректор дочерней структуры Андрей Горяшко. Судя по всему, господин Окулов и сам был не рад своему визиту, поскольку во время экскурсии по территории завода держался несколько отстраненно и замкнуто. А на попытку гендиректора ИФК Александра Рубцова привлечь его внимание к одному из стапелей, на котором находилось крыло будущего Ил-96-400Т, слегка кивнул и отошел в сторону. Больше господина Рубцов и Окулов не разговаривали друг с другом, хотя все время находились рядом.

Тем не менее вчера первому вице-премьеру фактически удалось поставить точку в затянувшемся споре между ИФК и "Аэрофлотом". С 1999 года перевозчик под разными предлогами отказывался брать в лизинг у ИФК шесть Ил-96-300, которые он обязался приобрести за право ввоза в Россию "иномарок" без уплаты пошлин в размере \$400 млн. В случае расторжения старого соглашения по вине перевозчика он должен был возместить уплату пошлин. Последний контракт в рамках исполнения обязательств, заключенный в 2005 году, ИФК предложила аннулировать и заключить новый - на приобретение пассажирских самолетов более современного типа Ил-96-400. Руководство "Аэрофлота" не согласилось с таким предложением, продолжая безуспешно отсылать авансы лизингодателю по старому контракту. Впрочем, как сообщил вчера после подписания всех соглашений Сергей Иванов, конфликт на совещании не обсуждался, но вместе с губернатором Владимиром Кулаковым подтвердил, что договор по грузовым Ил-96 заменяет прежний контракт.

"Итоговое решение должно устроить обе стороны, - уверен руководитель аналитической службы агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев. - ИФК давно добивалась признания старого контракта недействительным, а "Аэрофлот" сделал свой выбор по гражданским самолетам в пользу Boeing и Airbus, а также сэкономил \$400 млн., поскольку Минэкономразвития РФ решило дать ему льготы по новому контракту на приобретение грузовых "илов".

Ольга АЛЕКСАНДРОВА

источник: газета «Коммерсантъ - Воронеж»  
21.06.07

## 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

## ИСТРЕБИТЕЛИ ДВОЙНОГО НАЗНАЧЕНИЯ

### МиГ-31 защитят и Сирию, и Иран.

Как стало известно "Ъ", Россия приступила к реализации контракта на поставку пяти истребителей-перехватчиков МиГ-31Э в Сирию, заключенного "Рособоронэкспортом" в этом году. Это означает, что Москва после некоторого перерыва, вызванного прошлогодней войной в Ливане, возобновляет поставки оружия на Ближний Восток. В выигрыше от подобной сделки может оказаться и Иран, который, в соответствии с ирано-сирийским договором о совместной обороне, финансирует приобретение оружия Дамаском.

Как рассказали "Ъ" сразу несколько источников в оборонно-промышленном комплексе, ОАО "Нижегородский завод "Сокол" приступило к реализации контракта на поставку Сирии пяти истребителей МиГ-31Э. В начале этого года ФГУП "Рособоронэкспорт" подписало соответствующий контракт с Дамаском. Так как производство МиГ-31 было свернуто в 1994 году, Сирии проданы самолеты из мобилизационного резерва ВВС РФ, теперь же ОАО "Нижегородский завод "Сокол" модернизирует их под требования заказчика.

Заместитель генерального директора ФГУП "Российская самолетостроительная корпорация "МиГ" Владимир Выпрямкин подтвердил вчера "Ъ", что "на МиГ-31 начали поступать экспортные заказы". "Мы предлагаем МиГ-31Э по схеме trade-in странам, у которых на вооружении стоят перехватчики МиГ-25", - пояснил господин Выпрямкин, отказавшись уточнить, с кем уже заключены соглашения.

Истребителями-перехватчиками и разведчиками МиГ-25 на сегодняшний момент обладают только Ливия и Сирия, Индия недавно прекратила их эксплуатацию из-за износа самолетов.

Глава Федерального агентства по промышленности Борис Алешин подтвердил "Ъ" наличие контракта на МиГ-31Э, отказавшись называть покупателя. По данным "Ъ", Сирии также продана партия истребителей МиГ-29М/М2 - они поставляются за рубеж впервые и по техническим характеристикам схожи с МиГ-35, которые Россия сейчас предлагает Индии. Общая стоимость контракта на МиГ-31 и партию МиГ-29М/М2 с Сирией оценивается в \$1 млрд.

Между тем готовящаяся сделка вызывает немало вопросов. Первый из них: откуда у Сирии деньги на покупку столь дорогостоящего вооружения. Дело в том, что только зимой 2005 года России списала 70% внешнего долга Сирии, который составлял на тот момент \$13,4 млрд. По итогам той договоренности Дамаск остался должен Москве всего лишь \$3,6 млрд. С того момента Россия возобновила военно-техническое сотрудничество с Сирией. Начиная с января 2005 года регулярно появлялась информация о том, что Сирия продолжает переговоры с Россией о закупках нового вооружения. Сначала речь шла о ракетных комплексах "Искандер-Э", президент России Владимир Путин даже подтверждал, что Дамаск проявлял к ним интерес, но российский лидер якобы лично заблокировал сделку. Однако в начале этого года появилась неофициальная информация, что эти переговоры возобновились. Кроме того, среди объектов интереса Сирии называ-

лись ракетные комплексы "Панцирь", "Стрелец" и "Игла". В Сирию в 2005 году были поставлены зенитные ракетные комплексы "Стрелец". Гендиректор "Рособоронэкспорта" Сергей Чemezov в январе этого года заявлял, что "сирийцы хотят у нас комплексы "Игла", но мы их не даем". Наконец, в конце декабря 2006 года в Москве прошли переговоры президента Сирии Башара Асада с президентом РФ Владимиром Путиным, на которых отмечалось желание Сирии заменить устаревший парк истребителей МиГ-25 новыми самолетами МиГ-29 или МиГ-31. Между тем, как уверены западные эксперты, одной из причин столь активной покупательной деятельности Сирии является то, что она, возможно, приобретает вооружение не для себя или не только для себя. Так, как уже писал "Ъ", Москва и Дамаск также в прошлом году заключили контракт на поставку 36 ракетно-артиллерийских систем "Панцирь-С1Э". А в мае этого года авторитетный британский журнал Jane's Defence Weekly сообщил, что как минимум десять "Панцирей" до конца 2008 года будут перепроданы Ирану. По информации издания, именно Иран является основным спонсором сделки, так как оплачивает посреднические услуги Сирии.

Официальных подтверждений описанной сделки до сих пор не поступало, однако подобная схема сотрудничества между Сирией и Ираном вовсе не является нереалистичной. Дело в том, что Дамаск и Тегеран связывает ряд соглашений о совместной обороне. Стратегический ирано-сирийский альянс сложился еще в 80-е годы, в ходе ирано-иракской войны. Однако в последние годы Сирия и Иран подписали целую серию договоров, предусматривающих плотную координацию оборонительных действий. К примеру, в феврале 2005 года (почти одновременно со списанием российского долга Сирии) премьер Сирии Наджи аль-Отари и вице-президент Ирана Мохаммед Реза Ареф подписали пакт о совместной обороне, а в июле 2006-го министры обороны двух стран Хасан Туркмани и Мостафа Мохаммед Наджар подписали соглашение о создании высшей оборонительной комиссии и договор о военном сотрудничестве. Последний, кстати, предусматривал финансирование Тегераном сделок Сирии с Россией, Украиной и Китаем по приобретению оружия.

Заинтересованность Ирана в российской технике объясняется усиливающейся конфронтацией между этой страной и США и даже вероятностью вооруженного конфликта в регионе. Отметим, что в СССР МиГ-31 считались одним из ключевых звеньев защиты от вероятного нападения США - они должны были сбивать американские крылатые ракеты, летящие через Северный полюс. Правда, в нынешних условиях пригодность советской техники в возможном конфликте между США и Ираном выглядит спорной: в случае начала войны шансы Ирана на победу в воздухе ничтожно малы, какое бы вооружение он ни закупал.

Тем временем Сирии истребители МиГ-31 могут пригодиться. Как заявил "Ъ" полковник запаса ВВС Израиля Шмуэль Гордон, глава отделения национальной безопасности технологического колледжа в Холоне, "это первая серьезная модернизация сирийской системы сбивания самолетов и ракет за десятки лет. Скорее

всего, это серьезно ограничит свободу действий израильских ВВС. Появление этих самолетов значит, что сирийцы смогут сбивать израильские самолеты и над Голанскими высотами, и над Ливаном. То есть речь идет о качественном скачке в возможностях Сирии вести воздушный бой". Кроме того, по мнению господина Гордона, пять истребителей - это только верхушка айсберга: "Вряд ли имеет смысл ограничиться пятью самолетами. Там, где пять, скоро появится 20, а возможно, и 24 самолета. Содержание этих самолетов очень дорогое, однако содержать 5 самолетов или 24 - большой разницы нет". С ним солидарен бывший глава ВВС Израиля генерал-майор Эйтан Бен-Элияху: "Это может несколько повлиять на действия израильских ВВС, однако влияние не будет существенным, и оно ни в коей мере не изменит факта абсолютного израильского воздушного превосходства. Однако если количество этих самолетов у Сирии увеличится, это может изменить ситуацию. Самое опасное для безопасности Израиля - это не факт поставки пяти самолетов, а сам факт возобновления поставок".

Вместе с тем, по информации депутата израильского кнессета, бывшего главы комитета по обороне и иностранным делам Юваля Штайница, "нельзя сказать, что конкретная сделка является угрозой для безопасности Израиля, однако главная опасность в том, что речь идет о целом пакете сделок в сфере оружия, которые постепенно накапливаются".

Напомним, в прошлом году Израиль в ходе конфиденциальных переговоров обвинял Москву в том, что часть вооружения, проданного ею Сирии, попала в руки движения "Хезболла" и использовалась во время прошлой летней войны в Ливане. Продажа партии российских истребителей Сирии, несомненно, может вызвать огромный резонанс на Западе. Впрочем, в настоящий момент Москва вряд ли будет сильно переживать из-за американской критики по этому поводу, так как ключевой проблемой в диалоге России и США остается система ПРО - поэтому теперь эти вопросы, возможно, будут обсуждаться единым пакетом.

Косвенным подтверждением того, что Тегеран может получить некоторую выгоду от совершенной сделки, может служить, кстати, и его позиция по ПРО. Так, после того как Владимир Путин предложил Джорджу Бушу бороться с иранской угрозой, совместно используя Габалинскую РЛС в Азербайджане, тегеранские власти вдруг заявили, что не считают инициативу России враждебной и на дружеских российско-иранских отношениях предложение Владимира Путина никак не отразится.

### ЧТО ТАКОЕ МИГ-31

Сверхзвуковой истребитель-перехватчик МиГ-31 (по классификации НАТО - Foxhound) начал разрабатываться ОКБ имени Микояна в 1968 году. В 1977 году прошел первые летные испытания, в 1981 году принят вооружение.

Самолет создавался в первую очередь для прикрытия СССР от удара крылатыми ракетами со стороны Арктики. Для решения этой задачи на МиГ-31 впервые в СССР был применен ряд новых систем вооружения: управляемые ракеты "воздух - воздух" Р-33 большой дальности (около 120 км) и РЛС "Заслон", способная обнаруживать цели на расстоянии 180 км и не только наводить на них ракеты перехватчика, но и передавать

информацию другим самолетам и наземным командным пунктам. Экипаж МиГ-31 - два человека. Боевой радиус действия 720 км (1400 км с подвесными баками), максимальная скорость 3000 км/ч, практический потолок 20 600 м. Взлетный вес 41 тонна. Помимо ракет самолет вооружен шестиствольной 23-миллиметровой пушкой и двумя-четырьмя ракетами средней или малой дальности. До 1994 года МиГ-31 производился на авиазаводе "Сокол" в Нижнем Новгороде, построено более 500 машин. В настоящее время истребитель состоит на вооружении ВВС России (около 300 машин) и Казахстана (около 40).

Разработаны несколько модификаций самолета, в том числе МиГ-31М (с новой РЛС дальностью 320 км) и МиГ-31Ф (способный наносить удары по наземным целям). В боевых действиях МиГ-31 не участвовал, на экспорт не поставлялся. В начале 1990-х годов ряд СМИ сообщал, что интерес к покупке этого самолета проявляли Сирия, Ливия и Китай, однако никаких контрактов заключено не было.

### ВОЕННО-ТЕХНИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО РФ С СИРИЕЙ И ИРАНОМ

В начале 90-х годов XX века Россия поставляла оружие Ирану по контрактам, заключенным еще СССР. Так, по соглашению 1989 года в 1990-1994 годах в Иран были экспортированы 24 истребителя МиГ-29, 12 фронтовых бомбардировщиков Су-24МК и две зенитно-ракетные системы С-200ВЭ на общую сумму \$1,3 млрд. По соглашению 1990 года в 1992-1996 годах Иран получил три дизель-электрических подлодки проекта 877ЭКМ. В апреле 1991 года был подписан договор о создании для этих субмарин шести объектов берегового базирования. Сумма обоих контрактов составила \$1,6 млрд., но строительство не было завершено из-за расторжения Россией договора под давлением США в 2000 году.

В середине 90-х РФ поставила в Иран 422 танка Т-72С и 413 БМП-2 (на сумму \$668 млн.), 12 вертолетов Ми-17, 5 Ми-171 и, предположительно, 100 переносных зенитно-ракетных комплексов "Игла". Затем военно-техническое сотрудничество было заморожено и возобновилось в 2001 году. С тех пор в Иран продано еще 33 вертолета Ми-171 и 3 Ми-17В-5, 3 штурмовика Су-25. В ноябре 2005 года подписан контракт на поставку 29 зенитно-ракетных комплексов "Тор-М1" на сумму более чем \$700 млн. (исполнен) и модернизацию самолетов Су-24 и МиГ-29.

Военное сотрудничество России с Сирией в начале 90-х годов было заморожено из-за проблем с выплатой долгов за советские поставки. После восстановления контактов в 1996 году сирийская армия получила из РФ противотанковые ракетные комплексы "Корнет-Э" и "Метис-М", гранатометы РПГ-29, танковые управляемые ракеты "Бастион", "Шексна" и "Рефлекс", стрелковое оружие. В 2004-2005 годах подписаны контракты на поставку зенитных комплексов "Стрелец" с ракетами "Игла-С" и примерно 50 зенитных ракетно-пушечных комплексов "Панцирь-С1" на \$730 млн. В 2006 году заключен договор о модернизации Россией 1000 танков Т-72. Кроме того, РФ планирует усовершенствовать сирийскую систему ПВО.

источник: газета «Коммерсантъ»  
19.06.07

## ДВИГАТЕЛЬ ВНУТРЕННЕГО СОГЛАСИЯ

### United Technologies согласился стать акционером ПЦД.

В процессе создания Пермского центра двигателестроения (ПЦД) наметился коренной перелом: миноритарный акционер Пермского моторного завода (ПМЗ) и "Авиадвигателя" - United Technologies Corporation (UTC, США) - уведомил Роспром о желании вступить в ПЦД без всяких условий. Ранее UTC соглашался внести в ПЦД свои активы при условии получения 25% акций в центре. В Пермском моторостроительном комплексе (ПМК) считают, что американцы увидели выгоду в объединении моторных активов, капитализация которых при создании ПЦД должна вырасти в 2-2,5 раза. Эксперты "Ъ" не верят, что UTC могли добровольно отказаться от блокпакета в ПЦД и считают письмо американского акционера протоколом о намерениях, лишь призывающим к дальнейшему диалогу с основными акционерами ПМК - государством, АФК "Система" и ВТБ.

Как стало известно "Ъ", United Technologies Corporation - миноритарный акционер предприятий "Пермских моторов" (ПМ) - обратился с письмом в Роспром, в котором уведомил ведомство о своем согласии принять участие в ОАО "Пермский центр двигателестроения". Глава Роспрама Борис Алешин подтвердил "Ъ", что письмо от UTC поступило и находится на рассмотрении ведомства. Ранее UTC выдвигал ряд условий, при выполнении которых компания готова внести свои активы в ПЦД. В частности, UTC рассчитывал получить не менее 25% плюс 1 акция ПЦД. Кроме того, американцы не соглашались с включением в состав ПЦД сервисных предприятий "Пермских моторов", считая их непрофильными активами. Однако, по словам гендиректора ЗАО УК "Пермский моторостроительный комплекс" Валерия Жеглова, сейчас UTC никаких условий не выдвигает.

В United Technologies вчера заявили "Ъ", что "содержание переписки UTC с органами госвласти РФ носит конфиденциальный характер". В то же время в компании сообщили, что информация о выдвигаемых в настоящее время Pratt & Whitney (P&W, в составе UTC занимается двигателестроением. - "Ъ") каких-либо условиях своего вхождения в уставный капитал ПЦД не соответствует действительности. Валерий Жеглов предполагает, что американцы сняли свои условия и согласились войти в ПЦД по экономическим соображениям. По его мнению, капитализация объединенной компании вырастет в 2-2,5 раза. "У нас мощная производственная программа, участие в ПЦД - выгодно", - считает топ-менеджер.

ОАО "ПЦД" предполагается создать путем внесения в уставный капитал акций нескольких десятков предприятий бывшего холдинга "Пермские моторы". Распоряжение о создании центра дано правительству РФ президентом Владимиром Путиным в 2003 году. Весной 2007 года Роспром одобрил план создания ПЦД, разработанный топ-менеджментом ЗАО УК "Пермский моторостроительный комплекс" (управляет обществами ПМ). ОАО должно быть создано в 2007 году. Предполагается, что в состав ПЦД войдут около 20 обществ ПМ.

Стоит отметить, что выдвинутые миноритарием условия изначально были сложновыполнимыми, прежде всего для основных акционеров "Пермских моторов" - ВТБ, АФК "Система" и государства. Так, Росимущество предполагало закрепление в своей собственности блокпакета ПЦД (25% плюс 1 акция), а ЗАО "Салес", подконтрольное ВТБ и АФК "Система", - контрольного пакета (51%). При этом Росимущество может внести в ПЦД свой основной актив - 45% "Авиадвигателя", а также 14,25% ПМ. Вклад "Салеса" должен оказаться куда более весомым - на балансе общества числится 71,64% акций ПМЗ. Также ВТБ отдельно контролирует более 80% "Редуктора-ПМ". Кроме того, в "Салес" входит множество сервисных предприятий (по 100% минус 1 акция ЗАО "РЭМОС-ПМ", ЗАО "ПМ-Недвижимость", ЗАО "Инструментальный завод-ПМ", ЗАО "Железнодорожник-ПМ", 49% ЗАО "Металлист-ПМ", 34,65% ЗАО "Каскад-ПМ". - "Ъ"). В то же время в распоряжении UTC - по 25% "Авиадвигателя" и ПМЗ.

Как сообщил "Ъ" источник в ПМК, оценка активов, которые будут внесены в ПЦД, еще не проводилась. По его данным, UTC могли рассчитывать на 25% акций центра только в случае, если в уставный капитал АО не будут включены сервисные общества ЗАО "Салес". Однако, как утверждает собеседник, "Салес" настаивает на включении в проект сервисных АО на том основании, что основной потребитель услуг этих обществ - ПЦД, а сами компании исторически находятся на одной промплощадке. По оценке источника "Ъ", UTC могут получить не меньше 20% ПЦД, а Борис Алешин не стал комментировать размер пакета UTC. "Пока рано говорить о возможном пакете в новой консолидированной структуре", - в свою очередь заявили в UTC. В компании предполагают, что рабочие переговоры UTC, вероятно, будут проведены с российскими властями и основным акционером ПМК на авиакосмических салонах в Ле Бурже и Жуковском, которые состоятся летом этого года.

Эксперты "Ъ" не верят, что в UTC могли отказаться от условия получения блокпакета. Бывший гендиректор "Пермских моторов" Виктор Кобелев считает пришедшее в Роспром письмо протоколом о намерениях. "Скорее всего, UTC говорит: "Мы за ПЦД", - полагает эксперт. По его мнению, UTC при консолидации активов ПМ либо продаст все свои акции, либо сохранит блокпакет. "Они понимают, что находятся не у себя в США, где миноритарный акционер, например, с 12% может чувствовать себя спокойно. Американцы работают в Российской Федерации, где имеют значимость только пакеты в 25%, либо 51%, либо 75%. Все остальное у нас не играет", - утверждает собеседник "Ъ".

В United Technologies "Ъ" вчера заявили, что у UTC и Pratt & Whitney нет намерения продавать активы в Пермском моторостроительном комплексе.

Вячеслав СУХАНОВ

источник: газета «Коммерсантъ - Пермь»  
03.06.07



## В "СУ"ХОМ ОСТАТКЕ НЕ ОСТАЛИСЬ

**Проходящий в эти дни на территории выставочного комплекса аэропорта Ле Бурже в пригороде французской столицы 47-й международный аэрокосмический салон Paris Air Show le Bourget традиционно богат на события. Но несколько из них имеют для России весьма важное значение.**

Итальянский концерн Finmeccanica и входящая в него компания Alenia Aeronautica подписали на 47-м Парижском аэрокосмическом салоне генеральное соглашение с Объединенной авиастроительной корпорацией (ОАК), холдингом "Сухой" и его дочерним предприятием ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) на приобретение 25 процентов плюс одна акция российской компании.

Генеральным соглашением предусматривается создание совместного предприятия, которое обеспечит послепродажную поддержку самолетов SuperJet-100, приобретаемых западными авиакомпаниями, а также маркетинг нового российского регионального самолета на территории Европы.

Alenia Aeronautica имеет большой опыт обслуживания в эксплуатации региональных самолетов типа ATR совместного итальянско-французского производства. Свои технологии она предоставит российско-итальянскому СП, которое создаст центры техобслуживания SuperJet-100 в Европе. В то же время итальянская авиакомпания Itali стала первым зарубежным покупателем региональных самолетов SuperJet-100. На 47-м Парижском аэрокосмическом салоне подписан контракт между ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" и авиакомпанией Itali о твердом заказе итальянского авиаперевозчика на 10 самолетов SuperJet-100 и опционе еще на 10 самолетов этого типа. Стоимость контракта на первые 10 самолетов составляет 283 млн. долларов. Компании "Сухой" и Alenia Aeronautica объявили на авиасалоне о том, что авиакомпания Itali заказала самолеты SuperJet-100/95 в конфигурации с увеличенной дальностью, рассчитанные на перевозку 98 пассажиров. Первые поставки начнутся в 2009 году, и все 10 самолетов будут введены в эксплуатацию к 2011 году.

Самолеты SuperJet-100/95 заменят парк итальянской авиакомпании, состоящий сегодня из MD-80 и

"Дорнье-328 Джет", обеспечив, таким образом, авиаперевозчику платформу для роста.

Двухдвигательный самолет позволит итальянской авиакомпании, базирующейся в г. Пескара (район Абруццо на Адриатическом побережье центральной Италии), увеличить частоту на внутренней маршрутной сети, соединяющей два итальянских хаба - Милан (Мальпенза) и Рим (Фьюмичино), запустить новые международные маршруты между Италией и Восточной Европой и расширить возможности чартерных перевозок.

Объявив сегодня об этом заказе в Ле Бурже, авиакомпания Itali стала стартовым западноевропейским заказчиком программы SuperJet-100 - самого нового и наиболее эффективного самолета в региональном сегменте. С этим новым заказом портфель твердых заказов на самолет производства компании "Гражданские самолеты Сухого" достиг 71 самолета.

"Самолет SuperJet-100 идеально впишется в планы нашей авиакомпании и обеспечит авиаперевозки как на внутреннем, так и на внешнем рынке", - сказал Джузеппе Спадачини, председатель совета директоров авиакомпании.

По его словам, унификация парка на базе этого самолета даст существенные экономические и операционные преимущества по сравнению с существующим парком в рамках нынешнего сложного сценария развития итальянских и европейских авиаперевозок.

"Сегодня самолет SuperJet-100 получил международное признание в самой требовательной аудитории - среди авиаперевозчиков", - отметил Виктор Субботин, глава компании "Гражданские самолеты Сухого".

По его словам, благодаря этому заказу проект SuperJet-100 получает подтверждение своей состоятельности и способности предложить продукт, превосходящий конкурентов.

"Наш самолет на все 100 процентов удовлетворяет существующим и потенциальным требованиям рынка", - добавил он.

Андрей ГАРАВСКИЙ

источник: газета «Красная звезда»  
21.06.07

## ЗАКАЗЫ ВМЕСТО САМОЛЕТОВ

**Как реанимировать российское гражданское авиастроение.**

Российскому авиапрому поставили задачу: к 2015 году занять третье место в мире по производству гражданских и транспортных самолетов. Это ни много ни мало 10-12% мирового рынка. Пока доля России - 1%. Такой ориентир был объявлен во время

вчерашнего посещения первым вице-премьером Сергеем Ивановым Воронежского акционерного самолетостроительного общества (ВАСО).

Визит был обставлен традиционно. Гость осмотрел стпель сборки самолета Ан-148, производство композитных материалов для российского авиалайнера для региональных перевозок SuperJet100, посетил цехи сборки самолетов Ил-96-300 и Ил-96-400Т,

гостю показали обтекатель пилона европейского А320, который делается на ВАСО.

"Стратегия развития ВАСО должна найти отражение в стратегии Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) на 2007-2015 годы, работа над которой сейчас заканчивается", - сказал г-н Иванов. Собственно, интеграция ВАСО в Объединенную авиастроительную корпорацию и повышение загрузки мощностей предприятия и были главной целью визита в Воронеж.

Вчера же в Воронеже лизинговая компания "Ильюшин Финанс" подписала с российскими авиаперевозчиками четыре соглашения на 22 млрд. руб. Речь идет о поставке по лизингу 21 самолета. Самый крупный контракт подписала авиакомпания "Аэрофлот-Карго", купив в лизинг шесть грузовых Ил-96-400Т. Это крупнейший заказ на производство отечественной авиатехники.

Воронежская авиакомпания "Полет" приобрела десять региональных пассажирских самолетов Ан-148-100Е. Авиакомпания правительства Москвы "Атлант-Союз" берет в лизинг три Ил-96-400Т, "Эйрбридж-Карго" (входит в компанию "Волга-Днепр") - два грузовых Ту-204С. Сергей Иванов, напомнив, что накануне на авиасалоне в Ле Бурже контрактов было подписано на полмиллиарда долларов, отметил: "В последние годы приходилось слышать, что российский гражданский авиационный сектор скорее мертв, чем жив.

Готов с цифрами на руках доказать, что это не соответствует действительности или сильно преувеличено".

Правда, сам себя тут же и опроверг. Количество заказов на гражданские самолеты, по словам Сергея Иванова, растет, как снежный ком, а самолетов пока нет. Чтобы избежать такой диспропорции, авиастроителям нужно модернизировать производственную базу. Техническое перевооружение одного только ВАСО обойдется в 5,5 млрд. руб. Поэтому первый вице-премьер положительно относится к приобретению российскими авиаперевозчиками зарубежных авиакомпаний - тем самым они "расчищают поляну для производителей техники". Он также позитивно относится к отмене пошлин на некоторые виды зарубежной авиатехники, не производящиеся в России.

В качестве примера он назвал продукцию Airbus или Boeing, подчеркнув, что никто не собирается закрывать Россию от международной кооперации, создавать какие-то "заповедные отрасли" внутри страны. Потому что если "закрывать", то планы сделать российский авиационный сектор третьим в мире по производству гражданских и транспортных самолетов точно окажутся утопией.

*Николай ПОРОСКОВ*

*источник: газета «Время новостей»  
21.06.07*

## ИФК ПОШЛА НА РЕКОРД

**Вчерашний день на международном авиакосмическом салоне в Ле Бурже выдался удачным для лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК). Если до сих пор портфель заказов ИФК оценивался примерно в 2,5 млрд. долл., то вчера компании удалось увеличить его еще более чем на треть, заключив контракты на лизинг 21 самолета на общую сумму почти в 1 млрд. долл.**

Лизинговая компания "Ильюшин Финанс Ко." создана в 1999 году по инициативе авиационного комплекса имени Ильюшина. Основной вид деятельности - финансовый и операционный лизинг авиационной техники российского производства. Компания является частью Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК).

Вчера в рамках парижского авиасалона "Ильюшин Финанс Ко." объявила о подписании сразу нескольких крупных контрактов с российскими авиакомпаниями. Речь в общей сложности идет о поставке в финансовый лизинг 21 самолета более чем на 25 млрд. руб. В частности, были подписаны твердые контракты о передаче в лизинг сроком на 15 лет шести грузовых самолетов Ил-96-400Т авиакомпании "Аэрофлот-Карго", трех грузовых самолетов Ил-96-400Т для "Атлант-Союза", двух грузовых Ту-204С для компании "Волга-Днепр". Кроме того, с авиакомпанией "Полет" заключен контракт на десять пассажирских самолетов Ан-148-100Е. "Для нас это крупнейший

пакет контрактов за время существования компании", - поделился с РБК daily гендиректор ИФК Александр Рубцов. Заключение контракта по Ил-96-400Т с грузовой "дочкой" "Аэрофлота" примирило стороны в многолетнем споре. Первое соглашение на поставку шести Ил-96-300 "Аэрофлот" заключил с ИФК в 1999 году. В июне 2005 года компании подписали новый договор с другими условиями финансирования заказа: каждый из самолетов должен обойтись заказчику в 57,4 млн. долл. К началу 2006 года "Аэрофлот" так и не начал оплату самолетов и весной того же года потребовал от "Ильюшин Финанс Ко." банковской гарантии: перевозчик опасался, что, получив деньги, компания самолеты не построит. Летом 2006 года компании встретились в арбитражном суде Москвы. Новый контракт с "Аэрофлот-Карго" заменит старый по поставке шести Ил-96-300, отметил в Воронеже первый вице-премьер Сергей Иванов. "Авиакомпания заменит старые DC-10 на новые Ил-96, у которых топливная эффективность выше и загрузка больше", - рассказывает РБК daily гендиректор "Аэрофлот-Карго" Андрей Горяшко. По его словам, эти самолеты будут летать из Москвы в Дели и Дубай, а также через Новосибирск и Хабаровск в Китай и Японию.

Ил-96-400Т не уступает по своим характеристикам западным аналогам, уверен генеральный директор "Атлант-Союза" (авиакомпания является стартовым заказчиком самолетов Ил-96-400Т) Владимир Давыдов. Он сравнивает их с конвертированными в "грузовики" Boeing 747 и DC-10. "Однако заявленные производителем характеристики должны быть подтверждены во время эксплуатации", - сказал он РБК daily.

Что касается Ан-148, старт производства этого самолета на воронежском авиазаводе некоторое время был под вопросом. Впрочем, в минувшую пятницу на выездном заседании правления Объединенной авиастроительной корпорации было принято решение о начале серийного производства самолетов Ан-148 на базе Воронежского акционерного самолетостроительного общества. Планируется, что к 2012 году здесь будет производиться не менее двух самолетов в месяц. Первая серийная машина российского производства поднимется в небо под флагом авиакомпании "Полет". Руководитель аналитического отдела агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев отмеча-

ет, что нынешние контракты являются хорошим подспорьем для отечественных авиастроителей. Он напоминает, что сейчас согласованная производственная программа ОАК по гражданской технике на 2008-2012 годы составляет 431 самолет на сумму примерно в 12,5 млрд. долл. При этом портфель заказов ОАК уже сейчас оценивается в 7-8 млрд. долл.

*Сергей СТАРИКОВ*

*источник: газета RBC Daily  
21.06.07*

## "СИСТЕМА" УШЛА В ОБОРОНУ

### Концерн объявил о получении оборонных заказов на \$2,5 млрд.

На завершившемся в понедельник Петербургском экономическом форуме АФК "Система" объявила о получении крупных оборонных контрактов на общую сумму \$2,5 млрд. Принадлежащий АФК концерн "Радиотехнические и информационные системы" изготовит для Минобороны радиолокационные станции для системы предупреждения о ракетном нападении. Эксперты затрудняются говорить о ценности заказа, поскольку их условия "Система" не раскрывает из-за обязательств секретности.

На экономическом форуме в Санкт-Петербурге генеральный директор дочерней компании АФК "Система" "Концерн "Радиотехнические и информационные системы" Сергей Боев заявил о том, что концерн обладает портфелем госзаказов для оборонной промышленности на общую сумму \$2,5 млрд. Эти контракты компания должна выполнить в рамках программы вооружений на 2007-2015 годы, утвержденной правительством РФ в июне прошлого года. В каких объемах и какие заказы концерн обязан выполнить для государства, компания не раскрывает, ссылаясь на гриф секретности. По информации "Ъ", основная часть заказов касается поставок радиолокационных станций.

Заказчиками концерна кроме Минобороны являются "Рособоронэкспорт", МВД, ФСБ, ФСО. По словам господина Боева, получение этого заказа стало возможным после того, как в конце девяностых "Радиотехнический институт им. Минца", входящий в концерн "РТИ Системы", выиграл тендер Минобороны на разработку нового поколения радиолокационных станций. С 2000 по 2004 год проводилась его разработка, а после одобрения проекта концерн стал головным разработчиком и исполнителем работ по этому направлению. "Получение госзаказа - это высочайшая форма доверия, оказываемая нам государством" - отмечает господин Боев. Финансовые условия госзаказов в компании не раскрывают, уточнив лишь, что "рентабельность по ним составляет 10-15%". Выполнение госзаказа будет проходить на предприятиях, входящих в состав концерна "Радиотехнические и информационные системы", работа которых сосредоточена в трех направлениях: радиостроение, аэрокосмические и наземные систе-

мы связи и управления, силовое аппаратостроение.

В собственности концерна находятся ОАО "Саранский телевизионный завод", ЗАО "Уралэлектротро-К", ЗАО "Высокие технологии и стратегические системы", ЗАО "РТИ Радио". Кроме того, концерн владеет 78,49% "МТУ Сатурн", 72% акций РТИ им. А.Л. Минца, 66,5% ЗАО "Вымпел Система", 55,15% "ОКБ Планета", 51% ОАО "Ярославский радиозавод", 50% плюс 2 акции ОАО "НПК "НИИДАР", 50% плюс 1 акция ОАО "Уралэлектротро". Консолидированная выручка концерна в 2006 году составила \$248,9 млн., чистая прибыль - \$15,7 млн.

В Минобороны РФ "Ъ" вчера подтвердили, что "Концерн "РТИ Системы" выполняет ряд заказов оборонного ведомства. "Мы смогли заказать предприятиям концерна ряд систем, необходимых для национальной безопасности, но информация о них секретна", - рассказал представитель Минобороны. Источник "Ъ" в космических войсках сообщил, что наиболее крупным проектом концерна для них стало строительство в поселке Лехтуси под Санкт-Петербургом радиолокационной станции высокой заводской готовности "Воронеж-ДМ" для системы предупреждения о ракетном нападении. "Сейчас подобный радар ПРО строится концерном на юге России под городом Армавир. - Это позволит нам в будущем отказаться от эксплуатации старых радаров ПРО на Украине и в Азербайджане, за аренду которых мы сейчас платим миллионы долларов" - поделился источник.

По мнению экспертов, ранее "Система" не афишировала наличие госзаказов в оборонной сфере, так как специфика отрасли не предполагает раскрытие условий контрактов, а без них повысить свою привлекательность в глазах инвесторов сложно. "После того как "Система" признала, что ее акции недооценены, она, возможно, решила рассказать о военных госконтрактах в надежде повысить капитализацию, - полагает директор управления инвестиционно-банковской деятельности компании "Тройка Диалог" Владислав Рябюк.

*Инна ЕРОХИНА  
Константин ЛАНТРАТОВ*

*источник: газета «Коммерсантъ»  
14.06.07*

## НА ЛИДИРУЮЩИХ ПОЗИЦИЯХ

### **На всех отечественных летательных аппаратах и многих кораблях ВМФ стоят раменские приборы.**

Раменский приборостроительный завод в течение почти семидесяти лет (образован в 1939 году) работает в области точного приборостроения, в основном - авиационного. Главное направление его деятельности - производство, а в последнее десятилетие - и разработка бортовых пилотажно-навигационных приборов, систем и комплексов для летательных аппаратов и других подвижных объектов. Основной продукцией завода являются также бортовые вычислительные машины, гироскопы, акселерометры, электрические коллекторы, датчики давления и температуры, приборные электродвигатели и многое другое.

За время существования заводом произведено и выпущено в эксплуатацию более 350 наименований изделий. Продукция РПЗ установлена практически на всех типах отечественных самолетов и вертолетов гражданской авиации и ВВС, на подводных и надводных кораблях ВМФ.

В настоящее время завод вместе с другими крупнейшими в России разработчиками и изготовителями авиационного оборудования, входящими в состав Федерального научно-производственного центра "Технокомплекс", участвует в создании авионики 4+ и 5-го поколений, в реализации проектов по оснащению пилотажно-навигационными приборами и системами новых и модернизируемых самолетов и вертолетов. В их числе - все модификации Су и МиГ, Ил-76МФ, Ил-114, Ту-204, Бе-200, Ан-124, Ми-24ПН, Ми-28Н, Ка-31, Ка-50, Ка-52, Ка-226 и др.

Завод серийно производит или осваивает производство целого ряда современных наукоемких высокоточных инерциальных навигационных систем. Это, например, разработанная Раменским приборостроительным конструкторским бюро высокоточная инерциальная система ИНС-2000 на динамически настраиваемых гироскопах ГВК-18. На стадии производственного освоения находятся бесплатформенные инерциальные системы БИМС-Т и БИНС-СП разработки Московского института электромеханики и автоматики. Системы планируется использовать на летательных аппаратах более чем 10 типов.

В 2004 году совместно с НТП "Гравиметрические технологии" завод приступил к изготовлению гравиметров, предназначенных для определения ускорения силы тяжести с подвижных объектов с целью геологической разведки нефти, газа и других полезных ископаемых по аномалиям гравитационного поля Земли. Основная область применения этих мобильных гравиметров - самолетные, вертолетные и морские геодезические комплексы, осуществляющие высокопроизводительную разведку полезных ископаемых, особенно в труднодоступных районах Земли, а также в шельфовой зоне морей и океанов.

В номенклатуре выпускаемых заводом изделий неавиационного предназначения - несколько типов изготавливаемых серийно точных, надежных и востребованных электронных аналого-цифровых датчиков

давления и датчиков температуры. Они предназначены для работы в жидких и газообразных, в т. ч. агрессивных, средах при температурах от -40 до +80 С. Датчики сертифицированы Госстандартом РФ и Российским морским регистром и применены, в частности, на торпедных катерах, фрегатах, тральщиках и подводных лодках. Эти датчики нашли широкое применение и в различных отраслях народного хозяйства.

ОАО "РПЗ" - участник всех Международных военно-морских салонов (МВМС) в Санкт-Петербурге и практически всех наиболее престижных авиационных выставок и салонов, проводимых в различных странах мира, и на каждом из них демонстрирует образцы освоенных и осваиваемых производством новых высокотехнологичных изделий приборостроения.

Вниманию участников и гостей МВМС-2007 ОАО "РПЗ" предлагает широкую номенклатуру своих изделий. Это прежде всего авиационные бортовые навигационные системы ИНС-2000 и БИМС-Т, оптическая система посадки вертолетов ОСПВ, вертолетный комплекс дистанционного мониторинга атмосферы и поверхности Земли, подвижный навигационно-геодезический комплекс ПНГК-1, многофункциональный жидкокристаллический индикатор МФИ 10-6, динамически настраиваемые гироскопы ГВК-16, ГВК-18, МГ-4. Достойны внимания специалистов и другие представленные на салоне изделия завода. Например, трехступенные чувствительные элементы ЛЧЭ и М-40 для лазерных гироскопов, мобильные глассадные и створные маяки на основе суперярких светодиодов.

Лазерный чувствительный элемент ЛЧЭ разработан в ОАО "РПЗ" с участием ОКБ "Гироцентр". Высокие точностные, надежностные и габаритно-массовые характеристики относят этот прибор, не имеющий аналогов в России, к весьма перспективным не только в авиации. Он выпускается серийно, поставляется автономно и уже применен в собственных разработках РПЗ, в том числе в навигационной системе БИНС-ЛЧЭ и в одной из модификаций подвижного навигационно-геодезического комплекса ПНГК.

Мобильные глассадные и курсовые маяки разработки РПЗ совместно с НТП "Аэрооптика" предназначены для применения в качестве основных элементов оптических систем обеспечения безопасной посадки летательных аппаратов в простых и сложных метеословиях, днем и ночью. Они могут быть размещены на любых типах аэродромов, посадочных площадках буровых платформ, палубах кораблей. Высокие эксплуатационно-технические характеристики светодиодных маяков - отличная контрастность и стабильность цвета огня, не меняющиеся с расстоянием и под воздействием атмосферы; большая дальность устойчивого обнаружения и уверенного распознавания огня; безопасность излучения для зрения, снижающая психофизиологическую нагрузку на летчика, а также малое энергопотребление, минимальные габариты и масса, большой срок службы, повышенная устойчивость к механическим воздействиям - все это выгодно отличает представленные на салоне глассадные и курсовые маяки от всех имеющихся аналогов и относят их к лучшим мировым

разработкам в своем классе. Они могут быть эффективно использованы не только в авиации, но и для безопасной проводки морских судов, особенно при сильном тумане и в стесненных условиях местности.

РПЗ был и остается одним из ведущих приборостроительных предприятий страны. Для расширения производственных возможностей и обеспечения современного уровня качества, конкурентности выпускаемой продукции на РПЗ целенаправленно реализуется программа технического перевооружения. В ее рамках планомерно обновляется оборудование, внедряются новые техпроцессы, современная вычислительная техника. На заводе ведутся инновационные работы по внедрению CALS-технологий, одним из результатов которых стало создание автоматизированной системы управления технологическим документооборотом в электронном виде. Действующая на РПЗ комплексная система обеспечения качества продукции разрабатывалась и совершенствовалась как составная часть общей систе-

мы управления предприятием. Система менеджмента качества РПЗ сертифицирована на соответствие требованиям ГОСТ Р ISO 9001-2001 и ГОСТ РВ 15.002-2003 в системе добровольной сертификации "Военный регистр" и в международной системе TUV-CERT - на соответствие требованиям стандарта DIN EN ISO 9001-2000. Принимая участие в Международном военно-морском салоне МВМС-2007, демонстрируя свои возможности по созданию навигационного оборудования и других изделий точного приборостроения на современном технологическом уровне, ОАО "РПЗ" выражает готовность к сотрудничеству со всеми заинтересованными партнерами, российскими и зарубежными.

*Анатолий ЧУМАКОВ*

*источник:  
газета «Независимое военное обозрение»  
22.06.07*

## НПО "САТУРН" ПОЛНОСТЬЮ РАЗМЕСТИЛО ТРЕТИЙ ВЫПУСК ОБЛИГАЦИЙ НА 3,5 МЛРД. РУБ., СТАВКА ПЕРВОГО КУПОНА ОПРЕДЕЛЕНА В 8.75% ГОДОВЫХ

**ОАО "НПО "Сатурн" полностью разместило третий выпуск облигаций на 3,5 млрд. руб. Об этом говорится в сообщении компании.**

Размещение выпуска прошло сегодня, 8 июня, по открытой подписке на ФБ ММВБ. Выпуск включает 3,5 млн. ценных бумаг номиналом 1 тыс. руб. Срок обращения ценных бумаг - 7 лет. По выпуску предусмотрена выплата полугодовых купонов. Ставка первого купона определена в 8,75% годовых. Ставки 2 и 3 купонов равны ставке первого, 4-14 купонов - определяются эмитентом. Оферта состоится через 1,5 года. Организатором выступает ВТБ, соорганизаторами - Абсолют Банк, МДМ-Банк. Поручительство предоставляет ЗАО "Новый город". ФСФР зарегистрировала выпуск 27 апреля текущего года. Ему присвоен государственный регистрационный номер 4-03-50001-А.

Напомним, что в настоящий момент в обращении находятся первый и второй облигационные выпуски НПО "Сатурн" на 1,5 и 2 млрд. руб. соответственно. Размещение дебютного выпуска трехлетних облигаций на 1,5 млрд. руб. прошло на ФБ ММВБ 24 марта 2005 года. Пятилетние облигации второго выпуска были размещены 21 сентября 2006 года, ставка первого купона составила 9,25% годовых.

НПО "Сатурн" создано на базе ОАО "Рыбинские моторы" и ОАО "КБ "А. Люлька - Сатурн" в июле 2001 года. "Сатурн" - ведущая двигателестроительная компания, специализирующаяся на разработке, производстве и сервисном обслуживании газотурбинных двигателей для военной и гражданской авиации, кораблей военно-морского флота, энергогенерирующих и газоперекачивающих установок. НПО "Сатурн" предлагает модельный ряд энергетических и газоперекачивающих установок в диапазоне мощностей от 2,5 до 325 МВт. В 2006 году в отдельное дочернее предприятие выделено ОАО "Сатурн - Газовые турбины". Приоритетными среди наземных промышленных программ "Сатурна" остаются проекты, реализуемые в рамках сотрудниче-

ства "Сатурн" - РАО "ЕЭС России" и "Сатурн" - Газпром". Ключевыми проектами в авиационных программах являются: создание авиационного двигателя SaM-146, разрабатываемого совместно с французской компанией Snecma Moteurs, который планируется устанавливать на новые российские самолеты Sukhoi SuperJet-100, двигатель Д-30КП "Бурлак", которым планируется ремоторизовать парк российских самолетов ИЛ-76, а также авиационный двигатель пятого поколения, который будет использован при разработке военных самолетов пятого поколения. Твердый портфель заказов НПО "Сатурн" на 2007 год составляет 10,312 млрд. руб. (около \$400 млн.). До конца I полугодия 2007 года компания может увеличить портфель заказов до \$517 млн.

Уставный капитал объединения составляет 3,984 млрд. руб. На эту сумму выпущено 3 983 657 690 обыкновенных акций номиналом 1 руб. Основным акционером НПО "Сатурн" является менеджмент компании, который контролирует свыше 50% акций предприятия. Второй по величине пакет - 37% акций - находится в федеральной собственности.

Выручка предприятия по РСБУ в 2006 году составила 7,96 млрд. руб. против 8,67 млрд. руб., чистый убыток - 183,717 млн. руб. против прибыли в размере 86,962 млн. руб. годом ранее. Показатель EBITDA - 831 млн. руб. В 2007 году НПО планирует получить чистую прибыль в размере 600 млн. руб., выручку - 10,5 млрд. руб. Без учета возможностей консолидации и привлечения средств за счет размещения акций, НПО "Сатурн" планирует в течение 2007-2014 годов ежегодно увеличивать выручку на 18%, доведя ее до уровня 28 млрд. руб. к 2010 году.

Суммарный объем инвестиционной программы составит в течение 2007-2014 годов 34,4 млрд. руб., основные инвестиции придутся на 2009-2010 годы. В 2007 году на реализацию инвестпроектов будет направлено 3,8 млрд. руб.

*источник: ИА «АК&М»  
09.06.07*

## АВИАПРОМУ ДАДУТ УГЛЯ

### **ВАСО претендует на создание центра по выпуску комплектующих из углепластика.**

ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) ищет площадку для организации центра компетенции по разработке и выпуску комплектующих из углепластика. На реализацию проекта претендуют ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО) и ФГУП "ОНПП "Технология" (Обнинск, Калужская область). Создание центра на ВАСО лоббирует губернатор Владимир Кулаков, оценивший его стоимость в 3,5 млрд. руб. Как полагают аналитики, разработку новых комплектующих и производство углепластика целесообразнее отдать Обнинску, а за ВАСО оставить выпуск деталей.

То, что ОАК ищет площадку, призванную стать центром компетенции по разработке и выпуску комплектующих из композитных материалов для всех авиапредприятий корпорации, вчера подтвердили в самой компании. В ОАК сообщили, что рассматриваются два варианта - ВАСО и ФГУП "ОНПП "Технология". По словам гендиректора ОАК Алексея Федорова, центром компетенции с большой вероятностью станет ВАСО, которое постепенно наращивает объемы выпуска комплектующих. Впрочем, как отметили в корпорации, обнинское ФГУП, которое тоже производит комплектующие из углепластика для военных самолетов (И-21, Т-50), обладает серьезным опытом в разработке комплектующих и изготовлении препрегов (материала для выпуска композитов из углеродного волокна). Объем вложений в создание центра не раскрывают ни в ОАК, ни на предприятиях-претендентах. Воронежский губернатор Владимир Кулаков оценил его в 3,5 млрд. руб.

Как вчера сообщил гендиректор ВАСО Михаил Шушпанов, пока рано говорить о проекте, поскольку решение о том, на каком предприятии разместить центр компетенции, появится не раньше июля. По его словам, сейчас авиазавод производит комплектующие из углепластика для Sukhoi SuperJet-100, Ан-148 и Ил-96. Объемы гендиректор уточнять не стал, отметив только, что с учетом новых заказов и проведения техперевооружения они значительно увеличатся.

ВАСО специализируется на выпуске дальнемагистральных авиалайнеров семейства Ил-96 (Ил-96-300, Ил-96-400 и грузовых Ил-96-400Т), различных компонентов к самолетам из полимерных композитных материалов. Основные акционеры - ОАО "Межгосударственная авиастроительная компания "Ильюшин" (30% акций) и ОАО "АК имени Ильюшина" (26,25%).

Убытки в первом квартале 2007 года - 51 млн. руб. По данным ВАСО, объем реализации в 2006 году составил 3,5 млрд., в 2007-м его планируется увеличить до 4,5 млрд. руб.

ФГУП "ОНПП "Технология" основано в 1959 году. Состоит из научно-исследовательских отделений и завода, выпускающего продукцию из неметаллических материалов. Производит, в частности, элементы и узлы из полимерных композиционных материалов для ракетносителей, космических аппаратов, авиации, матриц холодильных установок. Объем производства углепластика составляет 25 т в год, препрегов к нему - 15-20 т в год.

Создание центра на ВАСО лоббирует воронежский губернатор Владимир Кулаков. По его мнению, для снижения транспортных издержек предприятие нужно располагать ближе к основному потребителю - ВАСО, а не в Калужской области. "Площади авиазавода вполне позволяют разместить отдельное производство на своей территории", - сообщил он недавно журналистам. Впрочем, гендиректор ОНПП "Технология" Владимир Викулин пояснил, что в отличие от ВАСО обнинское предприятие имеет большой опыт в разработке новых комплектующих из композитных материалов. "Уже есть рекомендация ОАК о наращивании объемов ежегодного выпуска препрегов из углеродного волокна до 100-150 т к 2012-2015 годам, которые в качестве сырья могут поставляться для производства композитов деталей гражданских судов, в том числе на ВАСО", - подчеркнул господин Викулин. По его мнению, организовывать центр компетенции на воронежском предприятии нецелесообразно, поскольку там нет специалистов, компетентных в разработке композитных комплектующих: "Проще модернизировать имеющееся производство, нежели начинать его с нуля".

С ним согласен и руководитель аналитической службы агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев. Эксперт полагает, что целесообразнее нарастить мощности по производству материала для композитов, а также поручить разработку комплектующих "Технологии", сохранив за ВАСО только изготовление деталей. По его мнению, логистические затраты при транспортировке материалов из Калужской области в Воронежскую окажутся не слишком высокими по сравнению с инвестициями в организацию производства с нуля.

Ольга АЛЕКСАНДРОВА

источник: газета «Коммерсантъ - Воронеж»  
08.06.07



ЭЛЕКТРОННАЯ ВЕРСИЯ

**БЮЛЛЕТЕНЬ  
КЛУБА  
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ**

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

Прочитать и распечатать материалы нужного вам номера Бюллетеня в Интернете: [WWW.AS-CLUB.RU/BULL](http://WWW.AS-CLUB.RU/BULL)

## НОВЫЙ ИСТРЕБИТЕЛЬ РОССИИ

**Самолет можно отнести к поколению 4++ – до следующего поколения он недотягивает всего по нескольким параметрам.**

Новый российский истребитель МиГ-35 будет представлен на оружейных рынках в 2009-2010 годах, пообещал президент Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) Алексей Федоров. "Мы работаем над этим самолетом, и нижегородский авиастроительный завод "Сокол" активно участвует в этом", - сказал Федоров. Это заявление означает, что информация о "смерти" легендарной марки оказалась недостоверной.

После принципиального решения прежнего руководства ВВС РФ о продолжении работ по модернизации истребителей марки "Су" и фактической передачи фирме "Сухой" заказа на самолет пятого поколения - перспективный авиационный комплекс фронтовой авиации (ПАК ФА) - судьба марки "МиГ", казалось, завершилась.

Однако после недавнего решения о возможном возобновлении производства уникальных истребителей-перехватчиков МиГ-31 и заказе на модернизацию большой партии этих машин на ближайшие четыре года ситуация для завода и КБ стала более ясной - российские ВВС продолжают закупки самолетов легендарной марки.

### С ДВУМЯ ПЛЮСАМИ

Вообще, традиционно фирма, носящая имена конструкторов Микояна и Гуревича, занималась производством легких истребителей для фронтовой авиации - более тяжелые машины являлись прерогативой фирмы Сухого, за исключением, пожалуй, перехватчиков семейства МиГ-25/МиГ-31. Как ясно из заявления, эта тенденция будет продолжена и далее.

МиГ-35 при своем немалом взлетном весе (не менее 20 тонн) по современной классификации относится к разряду легких истребителей, как, например, его прямые конкуренты F-18, F-16 или Mirage-200. В настоящее время этот самолет называется МиГ-29М/М2, а в МиГ-35 его переименовывают позднее. На московском авиасалоне МАКС-2005 был продемонстрирован его прототип - МиГ-29М ОВТ.

Истребитель можно отнести к поколению 4++ - до следующего поколения он недотягивает всего по нескольким параметрам. Например, он не обладает сверхзвуковой крейсерской скоростью и показатели заметности не соответствуют требованиям технологии stealth. В остальном это очень современный, перспективный боевой самолет, чьи характеристики по меньшей мере не уступают, а в части маневренности и превосходят аналогичные данные суперсовременных "невидимок".

Эта машина обладает уникальной маневренностью, поскольку оснащена двигателями с отклоняемым вектором тяги. Реактивные сопла двигателей МиГ-29М ОВТ способны отклоняться по всем осям. На

других машинах с отклоняемым вектором тяги - российском Су-30МКИ и американском F-22 Raptor - сопло отклоняется только в одной плоскости.

### ЭЛЕМЕНТЫ ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ

К достоинствам МиГ-35 также относятся повышенная боевая нагрузка, высокая надежность и боевая живучесть, которую обеспечивает двухдвигательная схема и дублирование основных агрегатов. Кроме того, на самолете реализован принцип "стеклянной кабины", когда вся необходимая летчику в бою информация - тактическая, техническая, навигационная - выводится на три больших цветных многофункциональных дисплея. Это позволяет пилоту вести бой и применять оружие не отрывая рук от органов управления полетом. По западной терминологии такая концепция называется HOTAS.

В состав вооружения МиГ-35 входит современная ракета средней дальности класса "воздух - воздух" РВВ-АЕ, реализующая принцип "выстрелил и забыл", а также ракета ближнего воздушного боя Р-73, превосходящая все существующие аналоги: прицеливание этой ракетой и ее пуск осуществляются буквально поворотом головы в сторону противника благодаря не имеющей аналогов наשלемной системе целеуказания.

Кроме того, РЛС "Жук-АЭ" (экспортное название - FGA-29), оснащенная активной фазированной антенной решеткой (АФАР), позволяет пилоту сопровождать 30 и одновременно обстреливать 2-6 целей на дальности до 130 км.

Как считается, самолет имеет неплохие экспортные перспективы, в частности в Индии, проводящей тендер на покупку 126 многоцелевых боевых самолетов среднего радиуса (medium-range multirole combat aircraft, MMRCA).

По мнению Дели, перспективный MMRCA должен дополнить уже стоящий на вооружении ВВС Индии российский Су-30МКИ и создаваемый в настоящее время легкий боевой самолет Tejas.

Предлагаемый Дели истребитель, по мнению производителя, не только отвечает текущим и перспективным потребностям индийских ВВС, но и удовлетворяет офсетным требованиям заказчика - 108 из 126 самолетов будут построены в Индии.

Впоследствии заказ может быть увеличен до более чем 200 машин. Причем, по заявлению первого заместителя генерального директора - генерального конструктора РСК "МиГ" Сергея Цивилева, "в случае победы в тендере самолета МиГ-35 индийской стороне будет передана самая глубокая лицензия на его производство".

Геннадий НЕЧАЕВ

источник: газета «Взгляд»  
05.06.07

## ТУ-204 ЛЕТИТ НА ЗАПАД

**Как стало известно РБК daily, GECAS, крупнейшая авиализинговая компания в мире, заинтересовалась лизингом российской авиатехники западным компаниям. Первым самолетом, который может быть продан западным заказчиком, стал Ту-204, оснащенный двигателем V2500, которым сейчас оснащаются самолеты семейства А320.**

GECAS - подразделение компании General Electric, оказывающее финансовые услуги, а также услуги в области лизинга самолетов. В настоящее время 1,4 тыс. лайнеров, принадлежащих этой компании, передано в лизинг более чем 225 авиакомпаниям примерно из 60 стран. Кроме того, она предоставляет услуги управления авиапарком, в состав которого входит около 300 самолетов.

О том, что GECAS заинтересовался лизингом самолетов российского производства, РБК daily рассказал гендиректор лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) Александр Рубцов. "GECAS это может быть интересно, это хороший самолет с хорошим двигателем. Как только Ту-204 пройдет сертификацию в России и за рубежом, он начнет десятками продаваться в разные страны мира. Это подтолкнет лизинговые компании заниматься данным самолетом, так как у него появится свой вторичный рынок", - отметил он РБК daily. По его словам, интерес западных компаний может быть проявлен и к самолетам Ил-76 и Ан-148. Как говорят представители Национальной резервной корпорации (НРК, ей принадлежит 25% ИФК), ИФК может сдавать GECAS самолеты в финансовый лизинг, а иностранный партнер - их авиакомпаниям в операционный лизинг.

По словам представителей НРК, ИФК в августе 2007 года заключит соглашение по поводу расширения поставок двигателей производства International Aero Engines (компания создана альянсом Pratt & Whitney и Rolls-Royce) на самолеты Ту-204. Интерес НРК к данному двигателю неслучаен. Alpstream AG (дочерняя компания НРК) уже подписала соглашение с International Aero Engines AG о поставке с 2009 года 40 двигателей V2500 для 20 самолетов семейства А320 немецкой авиакомпании Blue Wings. Авиакомпания в 2009 году станет первым стартовым иностранным заказчиком для пяти Ту-204 с двигателями V2500.

Однако этим планам может помешать нерешенность вопроса об оснащении самолетов двигателями западного образца. В ОАО "Туполев" отмечают, что вопрос комплектации самолета этим двигателем до сих пор не решен. "На сегодняшний день он комплектуется двигателями ПС-90А, на модификацию Ту-204-120 для Китая устанавливаются двигатели Rolls-Royce. "Пермские моторы" обещают сделать модификацию ПС-90А2", - говорит РБК daily директор по общим вопросам ОАО "Туполев" Александр

Затучный. По его словам, оснащение Ту-204 двигателями западного производства пока не решен. Сейчас рассматриваются два варианта оснащения его двигателями CFM-56 и V2500. Окончательное решение будет принято в ближайшее время.

Получить комментарий ни в московском представительстве GECAS, ни в ее головном офисе в США вчера не удалось.

"Ту-204 - это очень хороший самолет с учетом того, что стоит на 8 млн. долл. меньше, чем его конкурент (каталожная цена А320 составляет 60 млн. долл. - РБК daily)", - говорит РБК daily гендиректор "Авиалинии 400" Константин Тетерин. По его словам, в заключенном авиакомпанией ранее контракте двигатели не оговаривались. "Не исключено, что это будут двигатели V2500. Однако в российских условиях ПС-90А2 эксплуатировать лучше", - резюмирует он.

"Самолет Ту-204 с двигателем V2500 - интересный продукт, - уверен руководитель аналитической службы агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев. - Он будет в большей степени соответствовать маршрутной сети многих отечественных авиакомпаний, а за счет снижения веса и расхода топлива станет более привлекательным с точки зрения экономики". По его словам, моторы V2500 широко распространены в мире, в частности в Европе, обеспечение глобальной поддержки их эксплуатации - большое преимущество. "Единственная проблема проекта - срок сертификации самолета и его выхода на рынок", - отмечает г-н Пантелеев. По его словам, "Аэрофлот", S7 и "Уральские авиалинии" уже подписали на салоне в Ле Бурже соглашения о поставке А320, конкурентов Ту-204.

*Сергей СТАРИКОВ*

*источник: газета RBC Daily  
26.06.07*



## МУЛЬТИМЕДИЙНАЯ ПРЕЗЕНТАЦИЯ -

**современный высокотехнологичный способ донести философию и конкурентные преимущества бизнеса до потенциальных клиентов и партнеров.**

**WWW.KSAN.RU**



## НАША АВИАЦИЯ НЕ СВАЛИТСЯ В ПЛОСКИЙ ШТОПОР

**Авиасалон в парижском пригороде Ле Бурже подходит к концу. Осталось два дня, после которых на выставку пустят простых посетителей и о работе никто больше не будет говорить. Два главных экспонента – европейский Airbus и американский Boeing – уже подвели предварительные итоги: Европа заработала \$75 млрд., США – около \$12,5 млрд. Успехи России скромнее, но некоторые из них весьма обнадеживают.**

Москва пока не претендует на рынок дальнемагистральных гражданских самолетов. Ближайший наш конкурент западным образцам, пассажирский самолет МС-21 компаний "МиГ" и "Иркут", еще в чертежах. О его перспективах никто говорить пока не берется. Другой проект - Sukhoi SuperJet, хоть и не стал бестселлером салона, все же привлек к себе внимание. Причем не только потенциальных покупателей - "Сухой" продал десяток машин итальянскому авиаперевозчику. Для "Сухого" это первый и стратегически важный шаг. Из 600-800 машин две трети Россия предполагает выставить на внешний рынок.

- SuperJet интересовал не только, собственно, как продукт, но и как образец технологических и инновационных достижений, - рассказал "Известиям" глава Центрального аэрогидродинамического института (ЦАГИ) Владимир Каргопольцев. - Иностранцев интересовали вопросы прочности, автоматизации управления полетом и те алгоритмы безопасности, которые в нем заложены.

ЦАГИ - одно из ведущих научных учреждений в мире. Все наши самолеты получили путевку в жизнь

только после всеобъемлющего тестирования в его лабораториях. Сейчас там "обдувается" и "ломается" первый SuperJet. По словам Каргопольцева, система автоматизации полета на SuperJet такова, что позволяет в 20 заданных аварийных ситуациях выйти из всех. У иностранных машин этот показатель не превышает 10-14 случаев.

- Такой ситуации, как в Донецке, с SuperJet не будет, - уверен ученый. - Наша система не допустит возникновения максимальных углов атаки и сваливания самолета в плоский штопор. Интерес к нашим разработкам огромен. Мы провели ряд переговоров с иностранными компаниями по созданию современных систем обеспечения полетов. Это когда пилот самолета контролирует воздушную обстановку вокруг себя, взаимодействует с землей, с самолетами вокруг себя.

Еще одно направление, вызвавшее интерес западных компаний, связано с упругостью материалов конструкции самолета. Раньше потеря прочности или, наоборот, ее повышение приводили в авиации к катастрофам. Сегодня эта неприятная особенность должна быть использована во благо самолетостроения. Россия в этой области лидер. Причем в решении этих проблем будут использоваться нанотехнологии - датчики на корпусе, которые самостоятельно, без участия человека будут решать, как вести себя всей конструкции в зависимости от нагрузок на отдельные ее части. Итальянская Alenia решила создать совместное с ЦАГИ предприятие. На предстоящем салоне МАКС в подмосковном Жуковском сотрудничество будет оформлено документально.

*Дмитрий ЛИТОВКИН*

*источник: газета «Финансовые известия»  
22.06.07*

## ИТАЛЬЯНСКИМ ВЕРТОЛЕТАМ НАШЛАСЬ ПЛОЩАДКА В РОССИИ

**AgustaWestland стал партнером "Оборонпрома".**

Итальянский производитель вертолетов AgustaWestland может стать стратегическим партнером российского авиапрома. Как стало известно "Ъ", "Оборонпром" ведет переговоры с итальянцами о лицензионной сборке в России вертолетов А119 и АW139 и совместной разработке новой машины взлетной массой 4,5 т. Эксперты отмечают, что с AgustaWestland, менее крупным игроком на мировом рынке, чем Eurocopter, очевидно, будет проще договориться о сотрудничестве. Но AgustaWestland пока не может рассчитывать на большой объем продаж в России.

Как рассказали "Ъ" несколько источников в российском авиапроме, "Оборонпром" (дочерняя структура ФГУП "Рособронэкспорт" и управляющая компания холдинга "Вертолеты России") обсуждает с AgustaWestland лицензионную сборку на Улан-Удэнском верто-

летном заводе не только транспортного вертолета АW139 взлетной массой 6,5 т, но и легкого вертолета А119 максимальной взлетной массой 2,7 т. Президент AgustaWestland Джузеппе Орси вчера подтвердил "Ъ", что переговоры с "Оборонпромом" ведутся, но "они носят предварительный характер". "Наибольший прогресс достигнут в области лицензионного производства вертолетов AgustaWestland в России", - уточнил господин Орси. По словам гендиректора "Оборонпрома" Дениса Мантурова, с AgustaWestland еще в мае был подписан меморандум о взаимопонимании.

"В рамках продуктового ряда холдинга "Вертолеты России" А119 заполнит свободную сейчас нишу вертолетов взлетной массой 2-3 т. Если бы мы пытались занять эту нишу с нуля, потеряли бы на этом как минимум пять лет", - рассказал господин Мантуров. Тяжелый транспортный АW139 является конкурентом российских Ка-60 и Ка-62, однако, по словам главы "Оборонпрома", "полноценно создание этих машин не

финансируется, двигателя для нее нет, поэтому проще взять лицензию на AW139". Еще одним совместным проектом партнеров может стать совместная разработка и производство нового вертолета взлетной массой 4,5 т. "В этом сегменте сейчас представлены только AS365 и EC155 европейской компании Eurocopter (подразделение EADS. - "Б"), они пользуются хорошим спросом, но это уже старые машины. Поэтому к моменту создания нами вертолета через пять лет эта ниша может оказаться свободной, если Eurocopter не сделает что-то новое", - уточнил глава "Оборонпрома". Правда, Джузеппе Орси осторожно замечает: "Что касается совместной разработки вертолета, прежде всего надо понять, что разрабатывать и для каких целей".

Eurocopter, на долю которого приходится около 50% мирового рынка вертолетов, также давно проявляет интерес к России. "С AgustaWestland у нас произошло совпадение взглядов на экономические перспективы, - пояснил "Б" господин Мантуров. - Eurocopter не предлагал нам подобных проектов". "Мы обсуждали возможность производства компонентов для Eurocopter, сборку вертолетов в России по лицензии или по совместному созданию проекта вертолета", - говорит, в свою очередь, старший вице-президент по стратегии и развитию Eurocopter Андреас Левенштайн. - Но чтобы инвестировать в организацию линии сборки со всей инфраструктурой, надо быть уверенным, что собран-

ные вертолеты будут реализованы. Нам будет интересно выпускать вертолеты в России, когда ваш рынок будет более широким".

"По количеству эксплуатируемых вертолетов AgustaWestland в России менее представлен, чем Eurocopter. Возможно, поэтому "Оборонпрому" было проще договориться с итальянцами", - предполагает главный редактор журнала Russia/CIS Observer Максим Пядушкин. "Иностранцам было бы интересно получить долю на нашем рынке на перспективу, а нам нужны современные технологии", - отмечает гендиректор консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак. Но в вертолетостроении еще ни один проект, планируемый с иностранным партнером, пока не был реализован, напоминает эксперт: "Это очень рискованное сотрудничество с технической и рыночной точек зрения. Наши КБ находятся не в лучшем состоянии, а широкого рынка в России для зарубежной техники действительно пока нет, он заполнен более дешевыми отечественными вертолетами с отлаженной инфраструктурой для их обслуживания".

*Александра ГРИЦКОВА  
Константин ЛАНТРАТОВ*

*источник: газета «Коммерсантъ»  
22.06.07*

## АН-148 К "ПОЛЕТУ" ГОТОВ

### Проданы первые самолеты для российского рынка.

Авиакомпания "Полет", ранее летавшая на SAAB-2000 и Як-40, стала первым российским покупателем самолета Ан-148. Вчера на авиасалоне в Ле Бурже компания подписала контракт на покупку десяти российско-украинских машин. Из \$200 млн. стоимости заказа на долю украинских предприятий приходится лишь 31% - остальное достанется производителям российских комплектующих.

Ан-148 - региональный реактивный самолет, предназначенный для пассажирских перевозок (базовый вариант рассчитан на 80 мест) на расстояние до 3,6 тыс. км при крейсерской скорости 820-870 км/ч. Его стоимость составляет около \$20 млн., что дешевле других машин того же класса. Например, SuperJet-100 производства авиахолдинга "Сухой" стоит \$27 млн. Оценочная емкость мирового рынка самолетов в данном классе до 2013 года - 500 штук, в СНГ - 170 штук.

Вчера российская авиакомпания "Полет" сообщила о подписании контракта на покупку 10 самолетов Ан-148-100Е в ходе авиасалона в Ле Бурже, где прошла его презентация. Компания намерена выкупить их в течение 15 лет и имеет опцион на приобретение еще 10 машин. "Мы выбрали самую "тяжелую" версию самолета Ан-148 - Е, так как планируем ставить его на дальние расстояния", - пояснил заместитель генерального директора "Полета" Андрей Лебединец. Сейчас пассажирский флот "Полета" состоит из SAAB-2000 и Як-40, дальность полета которых составляет всего 2,8 тыс. км и 1,8 тыс. км соответственно. Новые воздушные суда планируется использовать для полетов из Центрально-

го Черноземья, в частности из Воронежа, в Норильск, Дубаи, Барселону, Париж, Шарм-эль-Шейх и Хургаду.

Новые Ан-148 будут собраны в России. "Серийная сборка самолета осуществляется как киевским заводом "Авиант", так и Воронежским акционерным самолетостроительным обществом. Его собирают как можно ближе географически к покупателю", - сообщили в пресс-службе АНТК им. Антонова. Около 69% цены самолета формирует стоимость российских комплектующих. Таким образом, из дохода \$200 млн. (общая стоимость 10 приобретенных самолетов) на долю Украины придется менее \$60 млн.

В ходе авиасалона в Ле Бурже завод-конструктор АНТК им. Антонова провел переговоры еще с одной крупной российской авиакомпанией о поставке шести самолетов Ан-148. "Пока мы не разглашаем имя потенциального покупателя, однако уже в ближайшее время с ним может быть заключен договор о покупке самолетов", - рассказал "Б" заместитель генерального конструктора АНТК им. Антонова Александр Кива. Напомним, сейчас общий портфель предварительных заказов на Ан-148 составляет 41 самолет. Лизинговые договоры уже подписаны с украинской госкомпанией ARP-410, казахскими SKAT и "Беркут". Предварительные соглашения достигнуты с украинской авиакомпанией "Украина" и российской "Россия". "Красноярские авиалинии" подписали договор лизинга, однако его отказался одобрить мажоритарный собственник компании Росимущество.

*Ольга ФЕДОРЯК*

*источник: газета «Коммерсантъ - Украина»  
22.06.07*

## РОССИЯ ВПЕРВЫЕ ПРЕДСТАВИТ МИРУ СВЕРХМАНЕВРЕННЫЙ ИСТРЕБИТЕЛЬ

**Во Франции на международном авиационно-космическом салоне Paris Air Show в Ле Бурже Россия покажет новый МиГ-29М ОВТ с отклоняемым вектором тяги, сообщил РИА "Новости" представитель пресс-службы ФГУП "Рособоронэкспорт".**

"В российской экспозиции машины марки МиГ будут представлены легким истребителем МиГ-29М ОВТ с отклоняемым вектором тяги, истребителем МиГ-29 СМТ, истребителем корабельного базирования МиГ-29К, истребителем-перехватчиком МиГ-31Э, а также серией учебных самолетов МиГ-29УБ, МиГ-29КУБ (корабельного базирования) и учебно-тренировочным самолетом МиГ-АТ", - рассказал представитель предприятия.

Начальник управления информации и общественных связей РСК "МиГ" Елена Федорова сообщила РИА "Новости", что в Ле Бурже летный показ самолета МиГ-29М ОВТ проведет летчик-испытатель предприятия Михаил Беляев. "Его программы показательных полетов всегда отличаются сложностью, великолепной техникой и высочайшим мастерством", - сказала она. По ее словам, во время выполнения летной программы пилотажа будут выполняться уникальные фигуры, которые обеспечиваются сверхманевренностью самолета, "то есть возможностью выполнять полеты на малых, вплоть до нулевых, скоростях полета без ограничений по углу атаки и с сохранением управляемости".

МиГ-29М ОВТ создан на базе предсерийного истребителя МиГ-29М и является по сути летающей лабораторией для отработки двигателей РД-33 со

"всеракурсным" отклонением вектора тяги (ОВТ) и исследования влияния ОВТ на пилотажные и тактические возможности истребителя. Система всеракурсного отклонения вектора тяги двигателей для истребителей класса МиГ-29 разработана санкт-петербургским ОАО "Климов". В июле 2006 года на авиашоу в Фэйрфорде (Великобритания) летчики-испытатели предприятия Михаил Беляев и Павел Власов были награждены мемориальным мечом короля Иордании Хусейна за лучший демонстрационный полет на МиГ-29М ОВТ.

На международном авиашоу Фарнборо-2006 (Великобритания) РСК "МиГ" объявила конкурс на лучшее название для одной из фигур высшего пилотажа, которые выполняются на МиГ-29М ОВТ. Призом являлась поездка в Москву с полетом на МиГ-29.

Лучшее название для фигуры "Бумеранг" было предложено английским журналистом Тимом Робинсоном. Теперь эта фигура называется "Казацкий замах". На втором этапе конкурса, на авиасалоне AERO INDIA - 2007, приз за лучшее название фигуры "Двойной кульбит" был присужден подполковнику ВВС Индии, летчику пилотажной группы "SURYA KIRAN" Шарад Пасрича.

В продолжение этого конкурса РСК "МиГ" принимает предложения названий для двух других фигур - "Кадушка" и "Вертолет".

Один из престижнейших мировых авиационных салонов Paris Air Show пройдет в парижском пригороде Ле Бурже с 18 по 24 июня 2007 года.

*источник: РИА «Новости»  
05.06.07*

## РЕЙТИНГ ОБОРОННЫХ ДЕЛ

**Российская независимая аналитическая организация в области экспорта оружия - Центр анализа стратегий и технологий (ЦАСТ) - обнародовала рейтинг крупнейших российских производителей продукции военного назначения за 2006 год. Как и ожидалось, крупнейшей компанией России в этом сегменте в 2006 году стало ОАО "Концерн ПВО "Алмаз-Антей" с объемом продаж продукции военного назначения в 62,2 млрд. руб.**

"Концерн ПВО остается лидером рейтинга по объему производства второй год подряд. Необычайно большая выручка этой корпорации объясняется прежде всего тем, что в состав концерна входит большое количество предприятий, работающих в области производства средств ПВО, в том числе корабельной.

По всей видимости, именно поставки на экспорт корабельных ЗРК и противокорабельных ракет, а также возможное начало передач в КНР ЗРС С-300ПМУ-1 обеспечили значительную часть выручки концерна", - заявил директор ЦАСТ Руслан Пухов "Интерфаксу-АВН".

Он также отметил наличие значительных объемов гособоронзаказа, а также производства гражданской продукции. С такой разветвленной гаммой продукции и прекрасно сбалансированной структурой продаж концерн ПВО все более напоминает своего рода русский аналог Raytheon или Thales, подчеркнул эксперт.

Второе место в рейтинге, по данным ЦАСТ, занимает ПО "Уралвагонзавод", которое в 2006 году продало военную продукцию на 27,9 млрд. руб.

На третьем месте - авиационная холдинговая компания (АХК) "Сухой" с объемом продаж военной продукции 19,53 млрд. руб.

В десятку крупнейших производителей военной продукции за прошлый год вошли также корпорация

"Аэрокосмическое оборудование" - 19,2 млрд. руб., корпорация "Тактическое ракетное вооружение" - 18,7 млрд. руб., судозавод "Северная верфь" - 17,3 млрд. руб., НПК "Иркут" - 16,8 млрд. руб., РСК "МИГ" - 15,7 млрд. руб., ММП "Салют" (двигателестроение) - 11,2 млрд. руб.

Руслан Пухов отметил, что главной особенностью рейтинга стало лидерство компаний, работающих преимущественно или в значительной степени на внутренний рынок и имеющих относительно высокую диверсификацию производства по линии военно-гражданской продукции. Так, более 40 процентов выручки концерна ПВО "Алмаз-Антей" обеспечено за счет внутренних продаж. У "Аэрокосмического оборудования" и концерна "Тактическое ракетное вооружение" доля таких заказов составила 30 и 40 процентов соответственно, с 35 до 41 процента этот показатель вырос для компании "Сухой", что во многом обеспечило работы по созданию истребителя пятого поколения и гражданского регионального самолета SSJ-100.

Выручку "Уралвагонзавода", который занял в рейтинге второе место, обеспечил в основном выпуск гражданской продукции: из 27 процентов военного производства на гособоронзаказ пришлось всего 5 процентов, все остальное - за счет начала поставок танков Т-90С Алжиру.

В то же время в российской оборонной промышленности сохраняется преимущественно экспортная ориентация. Так, экспорт обеспечил 99 процентов выручки корпорации "МИГ" и 91 процент - НПК "Иркут", у которых доля гражданского производства не превышает 1,5-2 процентов. "МИГ" начал поставки истребителей МиГ-29 в Алжир, "Иркут" строил Су-30 для Индии, Алжира и Малайзии. "Северная верфь" получила прибыль в 2006 году за счет сдачи Китаю второго эсминца проекта 956ЭМ.

По мнению Руслана Пухова, концерн ПВО "Алмаз-Антей" сохранит лидирующие позиции и в текущем году. Его выручка составит порядка 2,5 млрд. долларов за счет поставок в Китай зенитных ракетных систем С-300ПМУ-2 и гособоронзаказа. В то же время свои позиции усилят самолетостроительные компании, в первую очередь "Иркут" и "Сухой", которые будут передавать значительные партии истребителей Су-30МК на экспорт в Алжир, Венесуэлу, Малайзию и Индию. В то же время в ЦАСТ ожидают снижения доходов судостроительных компаний в силу завершения крупных экспортных контрактов.

Григорий АНДРИЯНОВ

источник: газета «Красная звезда»  
06.06.07

## ЧЕМ УДИВИЛ АЭРОКОСМИЧЕСКИЙ САЛОН В ЛЕ БУРЖЕ

**Аэрокосмический салон в Ле Бурже всегда считался Меккой авиастроения. Именно здесь можно не только увидеть то, что уже придумано человечеством в области авиации и космоса, но и заглянуть в будущее. Закончивший свою работу аэрокосмический салон – 2007 не стал исключением. Когда обходишь стенды и открытые площадки Ле Бурже, то как будто читаешь научно-фантастический роман, каждая новая страница которого открывает перед тобой очередное чудо техники.**

В Ле Бурже можно увидеть все: от самого большого пассажирского авиалайнера А380 до миниатюрных беспилотных летательных аппаратов - летающих роботов, за которыми будущее военной, и не только военной авиации. "Известия" решили рассказать о некоторых из этих самолетов.

### ГИГАНТ НЕБА С МАССАЖНЫМ КАБИНЕТОМ

Он весит почти 500 тыс. тонн, способен за один раз перевезти до полутысячи пассажиров. У него 4 мощных двигателя, но мы его полет совсем не слышим. Новый гигант европейского авиапрома А380 кружит в небе с легкостью истребителя: резкий подъем, крутой разворот, посадка на середину взлетно-посадочной

полосы. Интерес к машине огромный - ничего подобного А380 не предвидится. При этом европейский Airbus может гордиться - он не только создал самый большой в мире самолет, но и сделал его элегантным. Авиалайнер настолько революционен в своей конструкции и в подходах к комфорту на борту, что будет эксплуатироваться не менее 30-50 лет. Предполагается, что за столь продолжительное время требования пассажиров к уровню комфорта и сервиса на борту могут значительно возрасти, особенно в случае многочасовых межконтинентальных полетов.

Внутри фюзеляжа гиганта две палубы. Их оформление - дело авиакомпаний. Но уже сейчас они просят конструкторов учесть возможность размещения на них спальных мест, комнат для детей, массажных кабинетов, тренажерных залов и... магазинов duty-free. В салонах авиалайнера есть спаренные проходы и два уровня, что обеспечивает намного больше свободного места, чем в любом сегодняшнем самолете. Лестницы, стилизованные под трапы пассажирских судов, соединяют уровни между собой. В общем, шикарный летающий корабль. Возможно, именно поэтому невольно возникают ассоциации с другим роскошным гигантом - "Титаником". Авиаторы - люди суеверные.

- И думать об этом не смейте! - сказали корреспонденту "Известий" представители Airbus.

"Титаник" плыл через Атлантику, а А380 уже совершил свой тестовый перелет в другом направлении - из Франции в Австралию.

## "ХИЩНИК" НАБИРАЕТ ВЫСОТУ

Обучение пилота истребителя стоит миллионы, а эффективность его работы зависит от такого числа факторов, что иногда легче оставить его на земле. Тем не менее кто-то воевать все-таки должен. Видимо, в недалеком будущем это будут роботы, в том числе и летающие - беспилотные летательные аппараты (БПЛА). Сейчас их разновидностей стало так много, что экспозицию любой аэрокосмической выставки можно наполнить только ими. Именно так и поступили американские, французские и израильские компании, выставившие десятки моделей этой техники. Одни из них - размером с нормальный истребитель. Другие - совсем миниатюрные, всего в несколько сотен граммов, самолетика.

В Ле Бурже американцы рекламировали свой беспилотник Predator ("Хищник"). С виду - обычный планер, какие десятками делали наши пионеры. Но вот его возможности - совсем не детские. Машина может находиться в воздухе 24 часа и с высоты от 3 до 4,5 километров вести радиоэлектронную разведку, подсказывать пехоте и бронетехнике, куда идти, корректировать применение высокоточного оружия. В Ле Бурже американцы впервые показали, что робот может быть не только "глазами и ушами", но и серьезной ударной силой. Predator обзавелся управляемым ракетным вооружением, которого почти тонна. Теперь, барражируя над территорией противника, по приказу оператора он сможет уничтожать как отдельные объекты - здания, укрепления, - так и автомобили и даже группы людей. "Хищник" эффективно воюет в Афганистане и Ираке. Поэтому к уже имеющимся трем эскадрильям Пентагон собирается прикупить еще 144 таких аппарата, потратив на это "скромные" \$5,7 млрд. В результате у США будет 12 эскадрилий "роботов".

Кроме этой армады американцы имеют и совсем миниатюрный самолетик Wasp ("Оса"). Он весит всего 200 граммов, и его можно запускать "с руки", совсем как игрушечный планер. Аппарат оснащен двумя миниатюрными видеокамерами, которые собирают информацию и передают ее оператору в режиме реального времени. БПЛА управляет бортовой компьютер, который ориентируется при помощи спутниковой системы GPS. "Оса" оснащена электромотором, получающим энергию от аккумулятора, который еще и может подзаряжаться во время полета от солнечных батарей. Планируется, что этой "игрушкой" будут вооружать даже отдельных пехотинцев - солдат должен знать, что творится вокруг него.

## "ЛЕТАЮЩАЯ ПАРТА" - ТОЖЕ РОБОТ

В российской экспозиции на Ле Бурже беспилотников не было. Наши КБ только планируют их создавать. Тем не менее руководитель корпорации "Иркут" и ОКБ "Яковлев" Олег Демченко сообщил "Известиям", что один из первых российских беспилотников может быть создан на базе учебно-тренировочного Як-130. "Летающая парта", как зовут в ВВС новый самолет, и так сам по себе "робот". Машина прямо в полете может быть перепрограммирована для выполнения учебно-тренировочного полета в различных погодных или пилотажных условиях в зависимости от того, на какой самолет готовят летчика. Будет это современ-

ный Су-30, Як-130 будет летать по одному сценарию; введут программу полета новейшего американского легкого истребителя F-35, полетит по-другому. При необходимости "парту" легко переоборудовать в легкий истребитель. Самолет за раз поднимет в воздух до трех тонн высокоточных ракет и корректируемых бомб. Как отмечают специалисты ВВС, использование Як-130 для выполнения локальных задач, например уничтожения лагерей террористов, охраны границ, в том числе морских, для борьбы с наркодельцами, по затратам на порядок дешевле, чем если бы на боевое задание послали "МиГ" или "Су". Теперь этот полет может проходить и в автоматическом режиме.

Не отстают от американцев и европейцы. Объединенная Европа представила в Ле Бурже совсем уж футуристический проект беспилотника - Neuron. По виду это вообще не самолет, а какая-то летучая мышь для Бэтмена. Первый полет "Нейрона" запланирован на 2009 год. Этот самолет будет обладать всеми характеристиками, свойственными беспилотным аппаратам последнего поколения (включая технологии "Стэлс", новейшие системы авионики, а также возможность интеграции в общевойсковую электронную систему управления боем). А внутри фюзеляжа машины разместится не только разведывательное, но и ударное вооружение.

## ИСТРЕБИТЕЛЬ НА ВЕРЕВОЧКЕ

Звезда Ле Бурже - это модернизированный МиГ-29 ОВТ, оборудованный двигателями с изменяемым вектором тяги. Во время полетов все внимание зрителей - на нем. Воздушный цирк в его исполнении сегодня недоступен ни одному другому истребителю в мире. Например, зависнув в воздухе, машина вдруг переворачивается через хвост. Потом еще раз, и еще, и еще... Про боковые развороты на месте или пролет перед трибуной "на хвосте", рассекая воздух всей плоскостью фюзеляжа, и говорить не приходится. Самолеты так не летают...

- Летаю по проводам, - признался "Известиям" тест-пилот корпорации "МиГ" Михаил Беляев.

- Это как?

- А так, пилот теперь может не задумываться о том, как выполнить маневр, - говорит Михаил. - Он просто будет его выполнять. Машина сама додумает, как это лучше сделать. Причем этот полет будет абсолютно безопасен там, где раньше это приводило к катастрофам. Например, плоский штопор, мы спокойно в него входим и без проблем выходим. В общем, никаких ограничений по критическим режимам полета.

По словам летчика, секрет - в системе дистанционного управления Fly-by-wire (или "полет по проводам"). Все тяги в машине заменены на электронные приводы. Все это связано с бортовым компьютером, который и просчитывает маневр, подсказывая пилоту, как правильно в той или иной ситуации лететь. Тест-пилот Беляев уверен, что новый МиГ-29 ОВТ открывает ранее недоступные другим машинам режимы полета. То, что вчера считалось в принципе невыполнимым, с новой машиной становится не просто реальностью, а само собой разумеющимся элементом воздушного боя. Излишне говорить, какие тактические возможности это открывает перед военно-воздушными силами тех стран, на вооружении которых стоят такие машины.

## НА ЧТО СПОСОБНЫ ЗВЕЗДЫ ЛЕ БУРЖЕ

### А380

- Экипаж - 2 человека
- Размах крыла - 79,8 м
- Длина фюзеляжа - 77 м
- Высота - 24,5 м

Планируется создать целое семейство самолетов этого типа. Базовая модель А3XX-100 рассчитана на 555 пассажиров, но путем удлинения фюзеляжа вместимость может возрасти до 656 мест (вариант А3XX-200). Дальность полета самолета должна составить в зависимости от нагрузки 14 168-16 205 километров.

### Як-130

- Дальность полета - 2130 км
- Практический потолок - 12 500 м
- Длина разбега - 380 м
- Скорость - от 200 до 1050 км/ч
- Экипаж - 2 человека
- Боевая нагрузка - 3 тонны

Включает: 4 управляемые ракеты класса "воздух - воздух" типа Р-73, 4 ракеты класса "воздух - поверхность" типа Х-25М, неуправляемые ракеты калибра 57, 80, 122 или 266 мм, 4 авиабомбы калибра 250 и 500 кг (ФАБ-500, БетАБ-500, ОДАБ-500, ОФАБ-250-270), разовые бомбовые кассеты РБК-500. Могут крепиться подвесные топливные баки, контейнеры с подвесной пушечной установкой (под фюзеляжем), системами наведения оружия, разведывательной аппаратурой, средствами радиоэлектронного противодействия и т. п. Предусматривается

также вариант комплектации Як-130 системой дозаправки топливом в полете.

### МиГ-29 ОВТ

От обычного МиГ-29 новый истребитель с индексом "ОВТ" отличается новейшим двигателем питерского КБ имени Климова РД-33 ОВТ. Его сопло может поворачиваться в любом направлении. Причем не только в режиме "нормального" полета, но и на форсаже. Это свойство радикально отличает МиГ-29 ОВТ от того же Су-30МКИ или американского F-22. Попросту говоря, МиГ маневреннее и более управляем во всех режимах - что на скорости, что при ее полном отсутствии.

Машина способна одинаково успешно вести борьбу как с воздушными, так и с наземными и морскими целями (берет 6 тонн боевой нагрузки, это вплотную приближает ее к тяжелым истребителям), что придает ей качества по-настоящему многофункционального боевого самолета и объединяет в одной машине истребитель и фронтовой бомбардировщик. Для этого набор вооружений самолета включает управляемые ракеты "воздух - воздух" РВВ-АЕ, Р-27ЭР1, Р-27ЭТ1, Р-27Р1, Р-27Т1, Р-73Э, встроенную пушку ГШ-301, управляемое вооружение "воздух - поверхность" Х-31А, Х-31П, Х-29Т (ТЕ), Х-29Л, КАБ-500КР (ОД), КАБ-500Л, неуправляемое ракетное и бомбовое вооружение. На истребителе установлен новейший вариант радара "Жук", позволяющий обнаруживать цели на дальности до 150 км, сопровождать десять из них и одновременно атаковать четыре из них.

*Дмитрий ЛИТОВКИН*

*источник: газета «Финансовые известия»  
25.06.07*

## ОБОРОНКА ПЕРЕХОДИТ НА ЕВРО

### "Рособоронэкспорт" предлагает Индии перевести долгосрочные контракты в евро. Курс доллара падает и производство вооружений по согласованному ценам становится невыгодным, жалуются российские поставщики.

"Рособоронэкспорт" предложил Минобороны Индии перейти на заключение долгосрочных контрактов о поставке вооружений в евро. Индия должна ответить на сделанное замминистра обороны Шекхара Датту предложение в июне, сообщил *Janes Defence Weekly*. Речь идет о двух мегаконтрактах - на поставку и производство по лицензии в Индии 230 истребителей Су-30МКИ (свыше \$4 млрд.) и поставку авианосца "Викрамадитья" (бывший "Адмирал Горшков") с авиагруппой из истребителей МиГ-29К (свыше \$1,5 млрд.). Альтернативное решение, предлагаемое Россией в первом случае, - увеличить ежегодную индексацию цены с 2,55% до 5%, пишет *Janes*. Индия согласна перевести контракты в евро, если ежегодно индексировать цену на 2%.

Для "Рособоронэкспорта" минимизация валютных рисков в связи с укреплением рубля - одна из важных задач, сказал представитель компании. Сотрудник

одного из предприятий - субподрядчиков по контракту на истребители Су-30МКИ говорит, что предложение рассчитывать цену в евро касается всех долгосрочных поставок российских вооружений. С укреплением рубля растут издержки и контракты становятся убыточными, отмечает он.

Российские предложения обоснованны, считает эксперт ЦАСТ Константин Макиенко. В 2000 г., когда заключался контракт, никто не ждал быстрого укрепления рубля, говорит он. Аналогичные переговоры стоит провести и с Китаем: падение доллара при сохраняющейся инфляции стало одной из причин замораживания контракта на поставку 38 военно-транспортных самолетов Ил-76 (свыше \$1 млрд.), говорит Макиенко.

Такая работа уже началась. Большая часть новых контрактов будет заключаться в евро или по валютной корзине, рассказал менеджер одного из госбанков. Заодно удастся избежать расчетов через американские банки, лишив спецслужбы информации о размере комиссионных и вознаграждений российских поставщиков, говорит менеджер предприятий ВПК.

*Алексей НИКОЛЬСКИЙ*

*источник: газета «Ведомости»  
04.06.07*

## РАМЕНСКИЕ УМЕЛЬЦЫ

### **Одному из ведущих предприятий оборонно-промышленного комплекса России – Раменскому приборостроительному конструкторскому бюро – исполняется 60 лет.**

История предприятия началась в 1947 году, когда приказом министра авиационной промышленности было образовано опытно-конструкторское бюро ОКБ-149. В 1966 году оно было переименовано в Раменское приборостроительное конструкторское бюро (РПКБ), а в 1997 году ему присвоен статус Федерального научно-производственного центра (ФНПЦ РПКБ). За минувшие годы РПКБ вело и взлеты, и падения.

Коллектив предприятия помнит и послевоенную пору, когда руководство страны делало все для "кузнецов" обороны, но и требовало с них соответственно. Помнит он и постперестроечные года, когда казалось, что труд, уникальные знания и опыт раменцев уже не нужны новой России. Но время все расставило по своим местам, и сегодня коллектив РПКБ уверенно смотрит в будущее.

В день юбилея принято оценивать пройденный путь, успехи и свершения, которые были достигнуты. Так, за прошедшие 60 лет из небольшого ОКБ численностью несколько десятков человек РПКБ выросло до научно-производственного центра федерального значения с мощной исследовательской и вычислительной базой, средствами автоматизированного проектирования, стендами для испытаний и отработки опытных образцов.

Сегодня в стенах предприятия собран воедино весь цикл создания сложнейшей аппаратуры - от разработки идеологии и математической модели до воплощения этой идеи в "металле" и отработки всего комплекса в целом.

Но до этого был еще путь длиной в несколько десятилетий труда целого коллектива конструкторов, исследователей. Это настоящие энтузиасты своего дела, специалисты с большой буквы: О.В. Бойко, Л.Д. Бирюкович, В.М. Бобкова, С.А. Бородин, Г.М. Виноградов, Е.Н. Власов, Г.Г. Кичигин, И.М. Евстигнеева, Е.И. Музыкин, Э.В. Сухачева, О.В. Тараканов, Е.Г. Тихомиров, В.Н. Чистяков и другие; многих уже не стало: Б.В. Выжелевский, Г.Н. Буров, В.Н. Оранский, И.И. Войденов, Н.В. Бойко.

С первых лет образования РПКБ занималось разработкой авиационного оборудования для летательных аппаратов (ЛА), создаваемых опытно-конструкторскими бюро Туполева, Ильюшина, Микояна, Сухого, Яковлева, Миля, Камова и МКБ "Радуга". В начале пятидесятых годов это были авиационные компасы, курсовые и пилотажно-навигационные директорные системы, различные электромеханические индикаторы.

В 1960-е годы предприятием были созданы первые в СССР авиационные инерциальные системы

навигации и навигационные комплексы с бортовыми цифровыми вычислительными машинами, целое семейство гироскопических курсовертикалей для самолетов того времени.

В 1970-е годы разработаны новые поколения инерциальных систем и навигационных комплексов, обеспечивших реализацию основных функций в бортовом радиоэлектронном оборудовании (БРЭО). Специалистами РПКБ впервые в отечественном приборостроении создана система навигации принципиально нового вида с использованием физических полей Земли.

В 1980-х годах коллективом РПКБ разработано несколько поколений различных приборов, систем и комплексов бортового оборудования для многих типов самолетов и вертолетов. Для каждого поколения ЛА разрабатывалось новое, более совершенное БРЭО. В начале 1990-х годов РПКБ были решены задачи создания сложных многоуровневых комплексов БРЭО на базе магистрально-модульного принципа и открытой архитектуры для новых и модернизируемых военных самолетов и вертолетов, которые в настоящее время пользуются высоким спросом на мировом рынке.

В третье тысячелетие предприятие вступило с новыми достижениями - разработана высокоинтеллектуальная авионика, выполненная с использованием самых современных конструктивных решений и прогрессивных технологий. На этой основе в РПКБ реализована концепция "стеклянной кабины", в рамках которой разработаны цветные многофункциональные активноматричные жидкокристаллические (ЖК) индикаторы и пульта управления, образующие единое информационно-управляющее поле ЛА.

Многофункциональные ЖК-индикаторы, разработанные РПКБ, с перепрограммируемым генератором символов позволяют выводить на экран различную информацию - от состояния различных систем до трехмерной карты местности.

ЖК-технологии являются в настоящее время одним из фундаментальных и перспективных направлений развития представления визуальной информации. Эти индикаторы составляют основу информационно-управляющего поля перспективных ЛА будущего.

Важным этапом в деятельности ФНПЦ РПКБ стало образование на его базе в 1997 году научно-производственного центра "Технокомплекс". С этого времени предприятие уверенно выходит на мировой авиарынок, активно развивает военно-техническое сотрудничество с зарубежными партнерами, участвует в крупных международных программах.

В кооперации с предприятиями "Технокомплекса" РПКБ разрабатывает комплексы БРЭО для самолетов и вертолетов Индии, Китая, Малайзии, Индонезии, Йемена, Алжира, Венесуэлы и др. Налажены партнерские отношения ФНПЦ РПКБ с ведущими западноевропейскими компаниями - фирмами "Сажем" и "Талес" (Франция), "Финмекканика" (Ита-

лия), образована совместная фирма в Швейцарии.

Другим важнейшим направлением деятельности ФНПЦ РПКБ является участие в программах модернизации воздушного парка страны. В ближайшее время это главный путь повышения боевой эффективности российских ВВС. За последние несколько лет РПКБ успешно провело глубокую модернизацию целого ряда ЛА для отечественных ВВС.

Многочисленными наградами отмечен многолетний труд коллектива РПКБ, его руководителей и специалистов. За успехи в разработке и производстве новой техники РПКБ награждено в 1983 году орденом Трудового Красного Знамени.

В 2003 году в первом конкурсе "Лауреат года", проводимом среди промышленных предприятий Подмосквья, ФНПЦ РПКБ завоевало первое место в номинации "Лучшая научная организация". Разработки РПКБ неоднократно награждались национальной премией "Золотая идея".

Сегодня в РПКБ работает 42 доктора и кандидата технических наук, 14 лауреатов Ленинской и Государственной премий. 420 сотрудников предприятия награждены орденами и медалями СССР и РФ. На предприятии действует научно-технический совет, имеется своя аспирантура и совет по защите кандидатских и докторских диссертаций.

Сфера деятельности предприятия включает в себя широкую номенклатуру изделий - от миниатюрных гироскопов и акселерометров до высокоэффективных интегрированных комплексов БРЭО для ЛА всех классов, а также морских и наземных транспортных средств. Сегодня это оборудование - системы индикации, электроника, вычислительная техника - разрабатывается в международных стандартах. Продукция, выпускаемая ФНПЦ РПКБ, сертифицирована и хорошо известна в России и во многих странах Европы, Азии и Америки.

ФНПЦ РПКБ - постоянный участник крупнейших международных авиационно-космических выставок и авиасалонов: МАКС (Россия), Ле Бурже (Франция), Фарнборо (Англия), Берлин (Германия), Бангалор (Индия), Пекин и Чжухай (Китай), Дубай (ОАЭ), Лима (Малайзия) и других.

Уже много лет ФНПЦ РПКБ является ведущим в России разработчиком и интегратором БРЭО для ЛА всех типов. Предприятие успешно работает на внешнем рынке и зарекомендовало себя авторитетным и надежным партнером, готовым к сотрудничеству с российскими и зарубежными партнерами и инвесторами по широкому спектру проектов создания эффективных изделий авиационной техники.

Поздравляя раменцев, будет, наверное, справедливым немного рассказать и о людях, судьба которых неразрывно связана с предприятием, которым РПКБ обязано своими успехами и свершениями.

Основателем, первым директором и главным конструктором РПКБ (с 1947 по 1980 год) был доктор технических наук, Герой Социалистического Труда, лауреат Ленинской и Государственной премий СССР Серапион Вениаминович Зеленков.

Он более 30 лет руководил предприятием. Серапиону Вениаминовичу принадлежит честь и заслуга создания творческого коллектива единомышленников, навигаторов-первопроходцев, которые стояли у истоков отечественного авиаприборостроения. При

нем Раменское приборостроительное конструкторское бюро прошло путь становления и развития и стало флагманом отечественной авионики.

Магнусов Валерий Сергеевич - руководитель и главный конструктор РПКБ с 1980 по 1991 год. Лауреат Ленинской и Государственной премий СССР. Почетный авиастроитель, почетный гражданин Раменского района Московской области. Награжден орденами Трудового Красного Знамени, Октябрьской Революции, "Знак Почета" и медалями.

Под его руководством и при непосредственном участии разработаны и находятся в эксплуатации три поколения авиационных приборов, систем и комплексов авионики.

Под его руководством решена задача создания первой в стране и одной из первых в мире комплексной системы навигации и бомбометания с использованием инерциальных систем и цифровых вычислительных машин.

Предприятию в 1983 году была присвоена высокая награда Родины - орден Трудового Красного Знамени. Валерий Сергеевич продолжает трудиться главным консультантом и ученым секретарем научно-технического совета РПКБ.

Джанджгава Гиви Ивлианович возглавляет предприятие сегодня, он руководитель РПКБ с 1991 года. С 1997 года - генеральный конструктор, генеральный директор ФНПЦ РПКБ, президент научно-производственного центра "Технокомплекс".

Г.И. Джанджгава - доктор технических наук, профессор, действительный член Академии технологических наук Российской Федерации и Международной академии информатизации, вице-президент Лиги содействия оборонным предприятиям РФ, член совета директоров научных и промышленных предприятий г. Раменское, председатель попечительского совета развития высшего образования Раменского района Московской области.

Он является лауреатом Государственных премий СССР (1983 г.) и РФ (1996 г.), премии Правительства РФ (1997 г.), премий РАН им. академика Б.Н. Петрова (2001 г.) и им. академика А.Н. Туполева (2003 г.), национальной премии им. Петра Великого (2003 г.), национальной премии "Золотая идея" (2004 г.), международной премии им. Сократа (2004 г.), имеет европейскую медаль "За полезные обществу труды" (2003 г.).

Гиви Ивлианович - почетный авиастроитель (1987 г.), заслуженный деятель науки РФ (1998 г.), почетный гражданин Раменского района Московской области (2000 г.).

Он известен и как крупный ученый, автор свыше 300 научных трудов и более 200 изобретений.

Под его руководством и при непосредственном участии ФНПЦ РПКБ выполнен целый ряд научно-исследовательских, экспериментальных и опытно-конструкторских работ, развивающих новые направления в науке и технике.

Андрей ГАРАВСКИЙ

источник: газета «Красная звезда»  
08.06.07



## ЕВРОПА ЗАЙМЕТСЯ КОСМИЧЕСКИМ ТУРИЗМОМ

**Европейский авиакосмический концерн EADS (European Aeronautic Defence and Space Company), являющийся материнской компанией своей более известной "дочки" Airbus, объявил о новой инициативе, которая поможет концерну заработать. К 2012 году EADS намерен заняться космическим туризмом.**

Аппарат, при помощи которого EADS планирует совершать суборбитальные полеты, начнет разрабатываться в следующем году. По словам Франсуа Ожье, руководителя направления EADS Astrium, частные космические полеты будут длиться около 90 минут. За это время аппарат должен достигнуть высоты в 100 километров и космические туристы примерно на 3 минуты должны оказаться в зоне невесомости. Стоимость полета, по словам Ожье, составит примерно 150-200 тысяч евро.

Стоит отметить, что на сегодня концепции частных космических полетов, которые правильнее было бы назвать суборбитальными, до сих пор развивались в основном в США и в основном на частные средства. Занимаются созданием частного суборбитального аппарата и основатель платежной системы PayPal, и владелец компании Virgin Ричард Бренсон, и ряд других бизнесменов. Пока же все желающие оказаться в космосе, причем не на три минуты, а на две недели, могут это сделать при помощи договоренности с Роскосмосом и его представителем по космическому туризму, компанией Space Adventure. Правда, для этого претенденту на полет необходимо пройти обследование, встать в очередь на полет (2-3 года) и заплатить около 25 млн. долларов за "билет" в космос.

"Мы намерены предложить коммерческую систему, сооружение которой начнется в самом начале 2008 года на деньги самого EADS и средства промышленных партнеров и частных инвесторов для минимизации рисков. В качестве инвестиций планируется привлечь не менее 1 млрд. евро, так как, не имея этой суммы, завершить исследования и разработку не получится" - заявил Ожье.

Пока же EADS представил полноразмерную модель кабины пилота будущего космического корабля. Презентация состоялась вчера в Париже перед 2 500 приглашенными гостями и журналистами отраслевых изданий. По плану EADS, за 8 лет работы программ (к 2020 году) в космосе должны побывать порядка 15 000 туристов.

"Мы изучали другие разработки в этой области и пришли к выводу, что не стоит использовать простые аппараты одноразового использования, не стоит использовать и концепцию, предложенную Ричардом Бренсоном из Virgin, когда подъем корабля на первых этапах осуществляется за счет грузового самолета, так как эта концепция нам не показалась безопасной", - говорит технический директор EADS Astrium Роберт Лейн.

Напомним, что Бренсон намерен предложить частный суборбитальный корабль к 2009 году и брать за полет по 200 000 долларов с пассажира. На вопросы журналистов о том, не боится ли EADS войти на рынок полетов позже конкурентов, в концерне заявили, что не видят в этом опасности, так как в случае с европейской разработкой пассажиры получат хоть и более дорогой полет (в эквиваленте около 265 000 долларов), однако, во-первых, он будет более безопасным, во-вторых, аппарат сможет самостоятельно взлететь практически из любого аэропорта, а не лишь с подготовленной площадки, наконец, в-третьих, пассажирами могут быть практически любые люди, способные переносить полеты на обычных самолетах и небольшие перегрузки.

По словам Роберта Лейна, создаваемый аппарат будет совмещать в себе функции самолета и космического корабля. Так, до отметки в 12 000 метров аппарат будет лететь как обычный самолет, затем же произойдет включение ракетных двигателей и переход на ракетное топливо. Для преодоления гравитации планеты после включения ракетных двигателей аппарат должен будет достичь ускорения 3 G (то есть в три раза превышающего воздействие земного притяжения), благодаря чему за следующие 80 секунд полета корабль окажется уже на высоте 60 километров, после чего аппарат продолжит более плавное поднятие до отметки 100 километров, в наивысшей точке пассажиры ощутят невесомость.

Также известно, что в будущем корабле будут использованы специализированные сиденья, позволяющие комфортно себя чувствовать во время невесомости и ускорения корабля.

"С высоты 100 километров туристы четко увидят границы планеты с ее атмосферой, прекрасно рассмотрят темно-синее космическое пространство, а также увидят Луну и Солнце как полноценные космические объекты, а не так, как их видно с поверхности Земли", - говорит Ожье.

После пребывания в зоне невесомости пилоты включают на 10 секунд тормозные двигатели, которые будут замедлять корабль с усилием 4,5 G (летчики боевых истребителей выносят нагрузки до 8 G). Спустя минуту после того, как корабль начнет тормозить, он окажется в атмосфере Земли, которая начнет активно его притягивать. В этой зоне произойдет отключение ракетных двигателей и включение обычных двигателей самолета, которые позволят аппарату осуществить посадку.

*источник: сайт CyberSecurity  
14.06.07*

## НА ЧЕСТНОМ СЛОВЕ И ОДНОМ КРЫЛЕ

**Менеджеры Европейского аэрокосмического и оборонного концерна (EADS), которому принадлежит около 100% акций самолетостроительной компании Airbus, заранее знали о приведших ее к кризису задержках в поставках аэробуса A380 и воспользовались инсайдерской информацией в корыстных целях.**

Технический директор Airbus Ален Гарсия на заседании управляющего совета компании 7 марта 2006 года сообщил о "серьезных производственных проблемах у Airbus" и "значительных" задержках в выполнении графика поставок клиентам A380. На следующий день после этого занимавший тогда пост сопрезидента Airbus Ноэль Форжар и еще несколько руководителей компании запросили разрешение на продажу своих акций EADS. Такое разрешение было получено, и лично Форжар уже 15 марта продал на Парижской бирже свыше 100 тыс. акций и 54 тыс. фондовых опционов холдинга, заработав на этом 2,5 млн. евро. Аналогичным образом поступили дети Форжара, которые также являлись акционерами EADS. Через месяц трудности A380 стали достоянием широкой общественности и стоимость акций EADS на бирже упала на 26%.

А 20 ноября французская полиция начала расследование по факту незаконной торговли акциями после получения жалобы от одного из клиентов Airbus. После этого Форжару пришлось уйти в отставку, сейчас против него ведется расследование. Сам же он утверждает, что ему ничего не было известно о проблемах с поставками, когда он готовился продать ценные бумаги. В штаб-квартирах EADS и Airbus изначально категорически опровергли информацию, что ситуация с A380 обсуждалась на совете директоров 7 марта.

Тем временем французская фирма Lagardere и другой акционер холдинга - немецкая компания DaimlerChrysler (22,5% акций) - через две недели после заседания совета директоров Airbus решили сократить свои доли в EADS.

Airbus сейчас переживает самый тяжелый период в своей истории, связанный с задержкой почти на два года поставок суперлайнера A380, сменой руководства компании и падением курса доллара к евро. Серийное производство дальнемагистрального самолета, на разработку которого Airbus потратила около 9 млрд. евро, компания должна была начать еще в 2005 году. Однако из-за технических проблем сроки поставок нового лайнера переносились три раза.

В ноябре 2006 года стало известно, что выполнение заказов откладывается еще на 10 месяцев, а в феврале 2007 года Airbus объявила, что с целью выхода из кризиса в течение четырех лет будут уволены десять тысяч рабочих с заводов компании. Результатом этого стала волна забастовок на предприятиях в Европе.

Все перечисленные факторы привели к тому, что европейская авиастроительная компания уступила мировое первенство по продажам самолетов своему извечному американскому конкуренту Boeing. Это не могло не отразиться на финансовом благополучии концерна EADS, чья чистая прибыль по итогам 2006 года снизилась до 99 млн. евро - на 94%.

Несмотря на эти видимые трудности, начальник экспертного управления президента России Аркадий Дворкович некоторое время назад заявил, что в случае договоренности о партнерстве между российской Объединенной авиастроительной корпорацией (ОАК) и EADS пакет России в этом концерне может быть увеличен. Российский Внешторгбанк в 2006 году приобрел за 700 млн. евро 5,02% акций EADS. По словам чиновника, в случае заключения договора о стратегическом партнерстве с EADS доля ВТБ в компании будет увеличена. При этом г-н Дворкович указал, что Россия не может ждать слишком долго. "Мы готовы вести переговоры с EADS до того момента, когда будет понятно, что мы не потеряли время на подготовку к строительству самолетов нового поколения", - подчеркнул он. Аркадий Дворкович не исключил, что в случае, если договоренность с европейской компанией не будет достигнута, банк может выйти из капитала EADS, и это будет сигналом того, что Россия отказывается от партнерства. В марте текущего года ОАК и EADS подписали соглашение, по которому российская промышленность обязалась выполнить 5% объема работ по программе производства корпуса дальнемагистральных лайнеров A350.

Стремление России увеличить долю в EADS вызвало опасения со стороны руководства Франции и Германии, хотя в Москве заверяли об отсутствии каких-либо планов поглощения концерна, утверждая, что ВТБ лишь воспользовался благоприятной рыночной конъюнктурой для выгодного вложения капитала: после неоднократных срывов графика поставок заказчикам A380 цена акций EADS к лету 2006 года упала на 35%.

*Дмитрий БЛАГОВ*

*источник: газета «Гудок»  
07.06.07*

### ГАЗЕТА О МОТОРАХ И ЛЮДЯХ

## ПЕРМСКИЕ МОТОРЫ

**Учредитель и издатель -  
ОАО "Пермский моторный завод"  
г. Пермь, Комсомольский пр-т, 93  
тел. (342) 245 05 24, факс (342) 245 13 20**

Главный редактор Комаровский В.И.  
Телефон: (342) 240 94 62, п/я 717 в канцелярии ПМЗ  
E-mail: wladko@jetmotors.perm.ru  
Web-сайт: <http://pmz.ru/gazeta>

## УВЕРЕННОСТЬ В ПОБЕДЕ

**О новых программах НПО "Сатурн" в области создания перспективных авиационных двигателей, в том числе двигателя пятого поколения, рассказал "ВПК" на международном авиационно-космическом салоне в Ле Бурже технический директор, генеральный конструктор НПО "Сатурн" Михаил Кузменко.**

- Создание авиадвигателя пятого поколения - один из приоритетных проектов "Сатурна". На каком этапе находится работа по этому проекту?

- Уже пройден этап аванпроекта, сейчас готовимся к конкурсу, который, как ожидается, будет объявлен в ближайшее время. Мы примем участие в нем, и убежден, что победим.

- Когда может быть создан первый опытный образец двигателя? Уложитесь ли в отведенные сроки с учетом того, что разработка самолета уже ведется?

- Такой двигатель появится не через 20 лет, а гораздо раньше. Цикл разработки нового двигателя, как правило, составляет пять-семь лет. Должен заметить, что создание двигателя нового поколения - задача технически более сложная, чем даже создание нового самолета. Но с учетом того, что мы уже имеем серьезный задел, сроки разработки двигателя пятого поколения будут минимальными.

- Какова ориентировочная стоимость программы создания двигателя пятого поколения, есть ли на его разработку необходимые средства?

- Деньги у государства есть. Отработан и механизм финансирования. Нужна лишь политическая воля. Что касается стоимости этой программы, то, по нашим оценкам, на ее реализацию нужны сотни миллионов долларов.

- Сложилась ли кооперация по созданию двигателя пятого поколения? Или эту задачу можно решить силами одной компании?

- Даже во времена Советского Союза многое делалось в кооперации. Сегодня совершенно очевидно, что кооперация является оптимальным способом реализации любого крупного проекта. Весь мир живет кооперативными поставками, потому что специализация каждого в какой-то области сразу

дает очень серьезные результаты по себестоимости и качеству. Поэтому, естественно, мы сторонники кооперации.

С полной ответственностью могу сказать, что такая кооперация состоялась. У нас есть подписанные документы с участниками этой кооперации. Все четко понимают, что им нужно делать, в каких количествах и в какие сроки. Мы остаемся головным интегратором, который в сотрудничестве с партнерами формирует облик двигателя, проводит основной комплекс опытных работ, собирает и сертифицирует двигатель.

- Чем двигатель пятого поколения принципиально отличается от тех силовых установок, которые сегодня используются на новых боевых самолетах?

- У каждого поколения есть какие-то свои характерные черты. Если самолет нового поколения должен обеспечивать сверхзвуковой полет на крейсерском режиме, то без соответствующего двигателя эту задачу, безусловно, не решишь, как ни старайся. Пока ни один двигатель на бесфорсажном режиме сверхзвуковой полет не обеспечивает.

Двигатель пятого поколения должен иметь существенно меньший удельный вес, то есть на килограмм веса его тяга должна возрасти как минимум на 25%. Сроки службы, ресурс этого двигателя также должны быть существенно, раза в два, выше, чем у нынешних двигателей. Потенциал для увеличения ресурса закладывается с самого начала. Как следствие, затраты на эксплуатацию нового двигателя будут принципиально другими, что тоже очень важно. Они ниже еще и потому, что надо реже менять детали, так как надежность составляющих его деталей выше.

Для того чтобы все это обеспечить, необходимо широкое применение систем и диагностических комплексов более высокого уровня. И, разумеется, новых материалов, которые позволят уменьшить массовые характеристики и повысить ресурсные. Получается, чтобы делать пятое поколение, необходимо существенный качественный скачок в материаловедении и технологиях. Только это даст новые возможности. Естественно, потребуются новые подходы к проведению испытаний двигателя. Объем расчетов в обеспечение доказательств ресурса и надежности

двигателя многократно возрастет. И если рассчитывать на технологии, которые применялись 20-30 лет назад, то эта программа становится немыслимо дорогой.

Иными словами, нужна качественно другая схема завязки, расчета, аналитики, доводки и производства двигателя, а впоследствии и эксплуатации. Вот что такое пятое поколение. "Сатурн" сегодня - одна из наиболее технически вооруженных компаний в стране. В этом можно убедиться, осмотрев наши площадки в Рыбинске, Москве, Перми. Совершенно очевидно, что возможности, которыми мы располагаем, сегодня многократно превосходят те, которые имелись, когда мы создавали двигатель предыдущего поколения.

- Известно, что прототип двигателя пятого поколения на "Сатурне" уже создан - это проект 117С. Каковы первые итоги его летных испытаний?

- Двигатель 117С давно эксплуатируется и показывает прекрасные данные. Его можно устанавливать на любые самолеты, на которых стоит двигатель АЛ-31Ф или его ближайшая производная. В том числе на истребители Су-27, Су-30, Су-33, Су-34, Су-35 и другие машины.

Размерность двигателя 117С мы старались сохранить и таким образом обеспечить некую преемственность и конкурентность, облегчая производителям самолетов задачу перехода с одного двигателя на другой. 117С пока производится в опытном порядке. Но подготовка производства к его серийному выпуску фактически уже выполнена. По крайней мере, ее основная часть.

Теперь предстоит провести обязательный комплекс работ с доводкой двигателя и завершением госиспытаний. Только после этого он будет запущен в серийное производство. При этом, естественно, должен быть обеспечен четкий, гарантированный заказ со стороны производителей самолетов, ВВС, государства. Это самый большой вопрос. Делать двигатель ради спортивного интереса - слишком дорогое удовольствие.

Очень многие характеристики двигателя 117С вплотную приблизились к характеристикам двигателя пятого поколения. Но это еще не "пятерка". Увы, нельзя сделать новое поколение, лишь модернизируя то, что есть. И двигатель 117С - это результат глубокой модернизации двигателя АЛ-31Ф, никуда от этого не денешься. Получить новое качество можно, только создав принципиально новый двигатель. Реализовать на практике эту идею с нуля нельзя, обязательно должна быть связь между прошлым и будущим. В процессе работы накапливается определенный задел, появляются некие изюминки, сложив которые, и получим в итоге принципиально новое качество. Поэтому развитие глубоких модернизаций неизбежно, пример чему мы имеем во всем мире. Так делают все.

Кроме того, у нас есть двигатель с условным названием "двадцатый". Создан он еще во времена Советского Союза и, кстати, "летал" на "МиГе". Все это частички нашего опыта, из которых складывается будущий двигатель.

- Второй приоритетной программой "Сатурна" является программа создания двигателя SaM146.

Когда первые из них будут поставлены компании "Сухой" для установки на самолет SuperJet-100?

- Главная задача сегодня - обеспечить вылет летающей лаборатории и выкатку в сентябре этого года первого самолета с двигателями SaM146. Мы решим такую задачу, в этом у меня нет никаких сомнений. Двигатель для летающей лаборатории у нас сейчас стоит на стенде. После авиасалона МАКС-2007 он начнет "летать". Еще два двигателя, предназначенные для выкатки самолета, в настоящее время в производстве. И они будут сделаны в срок. Мы довольно далеко продвинулись по проведению испытаний двигателя. Естественно, там есть часть, которая касается нашей зоны ответственности. Есть также зона ответственности Спесна. И там, и здесь сделано достаточно много.

Очень тщательно исследуем узлы нового двигателя, их характеристики - это позволяет понять, где находимся. В ходе испытаний наработка двигателя уже превысила 200 часов. В ходе испытаний мы снимаем огромный слой информации - до 2000 параметров. Все это анализируется, при необходимости вносим в работу какие-то изменения. Двигатель работает, и характеристики его очень близки к расчетным. SaM146 получился очень тихим. Есть серьезный запас не только по шумам, но и по вредным выбросам в атмосферу, по ресурсу. Это уже подтверждено технически в ходе испытаний.

Естественно, работы еще много, но общая ситуация, на мой взгляд, такая: мы идем по графику. Каких-то технических проблем при создании этого двигателя нет.

- А на каком этапе находятся работы по программе создания двигателя Д-30КП "Бурлак"?

- Этим летом мы планируем поставить "Бурлак" на летающую лабораторию. Двигатель уже готов. Сейчас мы занимаемся подготовкой мотогондолы и пилона, для того чтобы начать летные испытания. Летающая лаборатория Ил-76ЛЛ тоже готовится к началу летных испытаний. Мы под это дело купили специальный самолет Ил-76 и переоборудуем его в летающую лабораторию.

- Как реализуется еще одна крупная программа "Сатурна", связанная с созданием авиадвигателя АЛ-55 для индийских ВВС? Когда начнутся первые поставки этого двигателя индийской корпорации HAL?

- Мы готовимся к поставкам двигателя заказчику. В 2007 году должны начаться и его летные испытания на летающей лаборатории. И по АЛ-55, и по другим новым двигателям мы четко знаем, что надо делать и как надо делать. У нас нет сомнений в том, что все новые программы будут успешно реализованы.

*Илья КЕДРОВ*

*источник:  
газета «Военно-промышленный курьер»  
27.06.07*

## РОССИЯ ДОЛЖНА ОСТАТЬСЯ АВИАЦИОННОЙ ДЕРЖАВОЙ

### Интервью с президентом фонда "Поддержка гражданской авиации" Олегом Смирновым.

Скоро на рассмотрение правительства будет представлена "Программа здравого смысла", которая, по убеждению авторов, поможет возродить гражданское авиастроение. "У России есть все шансы вновь стать великой авиационной державой", - считает один из авторов программы, президент фонда "Поддержка гражданской авиации" Олег Смирнов.

- На первом этапе Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) должна представить план своих технических и экономических возможностей для производства новых типов воздушных судов по годам - с перспективами на 10 лет - по каждому типу самолета. Авиакомпании готовят свой план - какие самолеты по типам им необходимы, также с перспективой на 10 лет и с учетом роста объемов перевозок на 8 -10% в год. И вот когда все эти документы будут подготовлены, мы увидим глубину пропасти между потребностями перевозчиков и возможностями ОАК.

- И как эту пропасть заполнить? А главное - чем?

- Есть только два варианта. Первый, на котором настаивают многие чиновники, - пустить на наш рынок западные компании и закрыть раз и навсегда вопрос об отечественном авиапроме, который, по их мнению, уже не восстановить. В этом случае пропасть, о которой мы говорили, заполнится западными самолетами, западными авиакомпаниями, западными экипажами и инженерами. Если мы пойдем на это, то через три дня западные компании уже будут здесь хозяйничать. Потому что такой кусок рынка оторвать - это мечта. Гражданская авиация России прекратит свое существование, впрочем, как и ОАК. Зато появятся тысячи безработных летчиков, инженеров, техников. В итоге подорвутся основы экономической и национальной безопасности, а Россия безвозвратно потеряет статус мировой авиационной державы.

- Расскажите лучше о втором варианте.

- Чтобы сохранить за Россией статус мировой авиационной державы, государство должно признать развитие гражданской авиации национальным приоритетом. Ведь в авиастроительных странах, таких как Америка, Канада, Бразилия, Англия, Франция, Италия, авиапром является национальным достоянием. Это первое.

Во-вторых, нужно решение правительства следующего содержания: пока у нас еще не выпускают самолеты в достаточном количестве, разрешаем восполнить этот дефицит приобретением новой западной техники по типам самолетов в таком-то количестве. Но! Ввозимые самолеты должны быть полностью освобождены от таможенных пошлин, так же как запасные части и комплектующие. Должна быть упрощена процедура таможенного оформления запчастей. Чтобы необходимая деталь приходила в

авиакомпанию в течение 24 часов после запроса, как это во всем мире происходит, а не через несколько месяцев, как это происходит у нас.

Еще одно условие - на западных самолетах должны летать только российские экипажи, обслуживать их будет российский инженерно-технический персонал. В это время аэродромы должны реконструироваться под новую технику. Все будут заняты делом: авиастроители станут спокойно строить самолеты, авиакомпании - наращивать пассажиропоток. Ежегодный объем пассажирских перевозок увеличится не на 8%, а на 15 - 20%. Потому что цена билета уменьшится после отмены пошлин.

- И что же будет дальше? Что будет происходить с нашими самолетами? С ОАК?

- ОАК познает новые технологии, будет проектировать новую конкурентоспособную технику. Со временем наши самолеты, каждый в своей нише, вытеснят западные аналоги. И мы выйдем на свой собственный парк, сохранив гражданскую авиацию страны, увеличим объем авиаперевозок и снова сможем стать великой авиационной державой, позиции которой мы давно утратили. Вот итог второго варианта по спасению авиапрома.

- А сколько понадобится лет, чтобы вытеснить иномарки и заполнить наш рынок отечественными самолетами?

- Тут трудно предсказывать. Но я думаю, что реально - это 10 лет. Если на то будет политическая воля, и если ОАК создана не для ширмы, а для истинного исправления положения в авиапроме.

- Но в последние годы авиазаводы начали строить самолеты.

- Да что они там выпускают... За последние 15 лет авиапром стал недееспособным, его попросту уничтожили. Вследствие чего высочайшие профессионалы разбежались, преемственности нет - в авиапроме работают либо 60-летние пенсионеры, либо 22-летние выпускники. Если брать наши двигатели, авионику - они неконкурентоспособны. И вот на этом разрушенном пространстве создается ОАК. Это последний шанс сохранить авиапром. Если мы им не воспользуемся, авиапрома в нашей стране не будет.

- Но кроме создания ОАК, скорее всего, нужна и поддержка государства, не правда ли?

- Чтобы ОАК заработала, нужны инициатива и политика государства. И тогда в авиастроение начнут возвращаться конструкторы, инженеры, рабочие, придет молодежь. Вот, например, в советское время был лозунг: "Все в авиацию!" И шла молодежь, и авиация стала лучшей в мире. Но кроме политики нужен начальный капитал, а это сотни миллиардов руб., без которых у ОАК ничего не получится. А еще необходимы условия, при которых бы в авиапром потекли деньги. Государство могло бы отменить все налоги для авиастроения на три года - почему бы не сделать такой островок благоприятных капиталовложений? Я уверен, что в этом случае в авиапром хлынули бы инвестиции, частные деньги. Потому что

самолетостроение - это бизнес высокодоходный.

- Выходит, что без выполнения условий, которые Вы назвали, есть возможность упустить рынок, а наш парк в итоге будет состоять только из западных самолетов?

- Конечно, возможно. Сейчас общая потребность авиакомпаний составляет сотни самолетов, и они нужны сегодня, а не через десять лет. Авиакомпании должны на чем-то летать, поэтому у них нет другого выхода и они приобретают западную технику.

- А как же наши самолеты? Sukhoi SuperJet-100, например?

- Этот самолет сейчас активно продвигается, рекламируется. И это будет великолепный самолет, сомнений нет, потому что будет построен при участии самых лучших изобретателей, инженеров и конструкторов мирового уровня. Но есть два момента, которые смущают эксплуатантов. Во-первых, это самолет с самым низким расположением двигателей из всех самолетов подобного класса. По этой причине его смогут принять только 12 аэропортов России. А чтобы этот самолет принимали все аэродромы, нужны огромные деньги для реконструкции взлетно-посадочных полос.

И второй недостаток, который напрягает авиакомпании, - это его стоимость, которая уже приблизилась к \$30 млн. А через пару лет, когда его запустят в производство, он уже будет стоить все \$35 млн. Идентичный подержанный импортный самолет стоит \$5 млн. Какой самолет будет брать авиакомпания? К тому же вся иностранная техника приобретается с пакетом послепродажного обслуживания.

- То есть Вы хотите сказать, что нашим авиакомпаниям легче купить иномарку, чтобы потом самостоятельно не заниматься техобслуживанием, переложив эти функции на компании-производителей?

- Это намного проще, чем купить наши самолеты. Поэтому авиакомпании не хотят связываться с отечественными самолетами, многие из которых производятся с конструктивными недостатками. Промышленность, в свою очередь, не хочет брать на себя расходы по их устранению. Машина вроде бы и

есть, да запустить ее в серию не получается, выпускают в лучшем случае 2 - 3 самолета в год, штуками. А штучное производство привело к тому, что все издержки многолетнего простоя авиапрома закладываются в стоимость изделия и его комплектующих. В результате новые суда производства - Ил-96, Ту-204, -214 - имеют очень высокую стоимость и дороги в эксплуатации. А государство не поощряет того, кто покупает отечественную технику. Хотя можно было бы возмещать авиакомпаниям часть затрат на уплату лизинговых платежей.

- А что вы можете сказать о самолете предыдущего поколения - Ту-334, который, по моим сведениям, предпочли бы небольшие авиакомпании?

- Многие авиакомпании действительно предпочитают Ту-334, что очень удивляет ОАК. Но этот самолет реальный, он уже построен, летает, его технические характеристики соответствуют всем международным требованиям. К тому же двигатели Ту-334 - традиционные, они приспособлены к полетам на наши неидеальные аэродромы. Но с этим самолетом связана очень загадочная история. В свое время на проект Ту-334 выделялись огромные деньги. Но где эти деньги, никто не знает, и почему самолет перестал строиться и оказался в опале - это тоже загадка. Однако у меня есть информация, что на ближайшем заседании ОАК, которое состоится в начале июня, будет рассматриваться вопрос о продолжении строительства Ту-334. Если его запустить в производство, то он выйдет в серию года через два. А это прикроет огромную нишу образовавшегося дефицита и даст возможность небольшим перевозчикам пополнить свой парк неплохим и конкурентоспособным самолетом.

источник: газета «Гудок»  
18.06.07



ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ УНИТАРНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ

## "МОСКОВСКОЕ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ "САЛЮТ"

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

[WWW.SALUT.RU](http://WWW.SALUT.RU)

### КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ:

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

## ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ

новости переведены с зарубежных web-сайтов  
специально для Клуба авиастроителей

### ИЗБРАН НОВЫЙ ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ГЕРМАНСКОГО ОБЪЕДИНЕНИЯ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ТУРБИН И МОТОРОВ

**Герд-Михаэль Волтерс (Gerd-Michael Wolters) избран новым председателем правления исследовательского и промышленного объединения Verbrennungskraftmaschinen (FVV).**

Доктор Герд-Михаэль Волтерс (Gerd-Michael Wolters), президент компании MTU Friedrichshafen GmbH и руководитель подразделения компании Tognum по моторам и послепродажной поддержке, был избран новым председателем правления исследовательского и промышленного объединения Verbrennungskraftmaschinen (FVV), куда входят ведущие производители двигателей внутреннего сгорания. На этом месте он сменил Буркхарда Гешеля (Burkhardt Goeschel), занимавшего пост с 2001 года.

Профессор Буркхард Гешель был избран почетным председателем объединения. Доктор Михаэль Зюс (Michael Sus), председатель правления подразделения Siemens AG Power Generation, стал новым заместителем председателя, сменив на этом посту Норберта Кёнига (Norbert König).

Основной задачей нового председателя и его заместителя станет дальнейшее расширение организации, а также пропаганда значимости общественно важных научных исследований, предшествующих коммерциализации проектов в общественных и политических кругах. "При этом решающее значение имеет задача повышения эффективности моторов и турбинных машин путем стратегической концентрации на избранных темах исследований", - прокомментировал Волтерс свое избрание.

Повышение эффективности силовых машин играет особо важную роль в контексте дискуссий о снижении выбросов углекислого газа в атмосферу. Во время подобных обсуждений часто забывают о том, что основой для успешных усилий в области сохранения ресурсов и одновременного уменьшения выбросов углекислого газа являются моторы и турбины с высоким КПД.

*источник: Клуб авиастроителей  
по материалам [www.maschinenmarkt.de](http://www.maschinenmarkt.de)  
31.05.07*

### ЭЛЕКТРОСТАНЦИЯ НА ГАЗЕ УГОЛЬНЫХ ПЛАСТОВ В АВСТРАЛИИ

**Компания GE Energy и ее партнер по консорциуму, компания CH2M HILL из Денвера, Колорадо, заключили контракт с австралийской компанией из Сиднея Origin Energy Power. Предметом соглашения стало строительство под ключ электростанции, работающей на газе угольных пластов в удаленном регионе в штате Квинсленд.**

Электростанцию "Дарлинг Даунс" планируется построить вблизи городка Бремар, она будет базироваться на системе комбинированного цикла GE 309E. Начало коммерческой эксплуатации намечено на первый квартал 2010 года. В режиме максимальной нагрузки станция будет производить 630 МВ электричества. Электростанция будет использовать газ с месторождений угольных пластов компании Origin Energy, которые будут соединены со стацией трубопроводом.

Поставка, которую осуществит GE, включает в себя три газовых турбины типа Frame 9E, четыре гене-

ратора, одну паровую турбину типа C7, три теплоутилизационных парогенератора и систему управления. Кроме этого, GE подписала шестилетний контракт на техническое обслуживание станции для того, чтобы обеспечить предсказуемость расходов на поддержку, зафиксировать гарантированное время простоя и производительность производства. Компания CH2M HILL совместно со своим партнером по строительству, компанией Laing O'Rourke, возьмет на себя комплексные инженерно-технические работы, поставку остального оборудования, строительные работы, установку оборудования и турбин.

Новости о проекте станции "Дарлинг Даунс" последовали за объявлением о том, что компания GE поставит газотурбинный генератор Frame 9E для другого проекта компании Origin Energy, заключающегося в расширении и модернизации электростанции около австралийского города Аделаида.

*источник: Клуб авиастроителей  
по материалам [www.ge.com/energy](http://www.ge.com/energy)  
12.06.07*

## ПАРК ГАЗОВЫХ ТУРБИН SGT-400: БОЛЕЕ ПОЛУМИЛЛИОНА ЧАСОВ КОММЕРЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

**Общее время работы парка промышленных газовых турбин SGT-400 превысило 500 000 часов коммерческой эксплуатации, что подтвердило статус турбины SGT-400 как проверенной и надежной машины, одобренной промышленностью.**

Более 100 единиц оборудования было продано в 18 странах на 4 континентах: турбины поставляют электричество для компрессорных трубопроводных станций на Аляске и тепло муниципальным образованиям в Германии, работают в море на газовых и нефтяных месторождениях в Западной Африке, поставляют надежный ток и тепло керамической промышлен-

ности в Юго-Восточной Азии - вот только часть примеров использования турбин этой марки.

Имея исходную мощность 12,9 МВ для производства тока и мощность на валу 13,4 МВ механического привода, турбина SGT-400 является компактным и надежным генератором энергии с возможностью различного применения. SGT-400 - самая эффективная газовая турбина в своем классе, ее КПД на валу равен 36,2%. Утилизация тепла выбросов в комбинированных установках дает уровень КПД 87%, минимизируя выбросы парникового газа и потребление топлива.

*источник:*

*Клуб авиастроителей по материалам  
www.powergeneration.siemens.com  
31.05.07*

## GE ЗАКЛЮЧИЛА ПЕРВЫЙ КОНТРАКТ НА ГАЗИФИКАЦИЮ В РОССИИ

**Новый нефтеочистительный и нефтехимический комплекс в Нижнекамске (Республика Татарстан) будет использовать газификационную технологию компании GE. Это станет первым опытом применения подобной технологии в России.**

Согласно недавно подписанному контракту между GE и Нижнекамским НПЗ, технология газификации компании GE была выбрана для производства синтетического газа (сингаза) из нефтяного кокса на когенерационной установке - части комплекса. Электростанция будет снабжать электричеством весь

нефтехимический комплекс, а кроме того, поставлять его в электросеть Татарстана. Начало коммерческой эксплуатации намечено на конец 2010 года.

Контракт с Нижнекамским НПЗ включает в себя подготовку функциональной концепции станции, эксплуатационное обслуживание и поставку необходимого оборудования. Главным строителем нового комплекса станет компания Foster Wheeler France со штаб-квартирой в Париже, детальное проектирование возьмет на себя Foster Wheeler Italiana, Милан.

*источник: Клуб авиастроителей*

*по материалам www.ge.com/energy  
30.05.07*

## КОМПАНИИ MHI И DOOSAN ПОДПИСАЛИ ЛИЦЕНЗИОННОЕ СОГЛАШЕНИЕ

**Японская компания Mitsubishi Heavy Industries и корейская Doosan Heavy Industries & Construction подписали соглашение, по которому Mitsubishi HI дает лицензию на производство и продажу своей самой современной модели газовой турбины M501G, а также турбин типов M701F, M501F и M701DA.**

Продажа турбин разрешена на внутреннем корейском рынке и части дальневосточного региона.

Первый завод компании Doosan по производству лицензионных турбин планируется построить в 2009 году. Наряду с лицензионным соглашением обе компании также подписали долгосрочный контракт поставки, согласно которому Mitsubishi HI приобретет определенное количество газовых и паровых турбин у компании Doosan. Общая стоимость обоих контрактов составила около 320 млн. долл.

*источник: Клуб авиастроителей*

*по материалам www.dieselpub.com  
30.05.07*

## НОВЫЙ ЗАКАЗ ДЛЯ ALSTOM НА МОДЕРНИЗАЦИЮ ТУРБИН В КОРЕЕ

**Компания Alstom выиграла заказ на модификацию газовых турбин для компании Korea South East Power Company (KOSEP).**

Предметом контракта станет модификация шести газовых турбин типа GT11N в турбины типа GT11NM. Турбинами оснащена электростанция комбинированного цикла в городе Бунданг недалеко от Сеула. Обновление с модели GT11N до модели 11NM включает в себя замену турбинных лопастей, сегментов тепловой защиты, оснований лопастей и системы

вывода отработанных газов. Результатом модификации станет существенно возросшая эффективность без увеличения количества выбросов. Кроме того, оптимизированная система охлаждения и другие усовершенствования в конструкции турбины повышают ее надежность и удобство в эксплуатации с учетом использования мотора GT11N, что снижает общие расходы на эксплуатацию в течение срока службы турбины.

*источник: Клуб авиастроителей*

*по материалам www.power.alstom.com  
01.06.07*



## ТУРБИНЫ GE LM2500 ДЛЯ ПОЛЬСКОГО ФЛОТА

**Компания GE Marine сообщила, что ее газовая турбина типа LM2500 будет приводить в движение патрульные корабли нового поколения польского военно-морского флота. Судно типа 621 получило название "Гаврон". Газовая турбина LM2500 будет устанавливаться в комбинированной дизельно-турбинной сборке – с двумя дизельными моторами.**

В настоящее время газовыми турбинами LM2500 оборудован польский сторожевой корабль Gen. K. Pulawski.

"Мы рады тому, что польский военный флот снова выбрал нашу турбину LM2500 для этой программы по строительству новых судов, - говорит Брайан Болзингер (Brien Bolsinger), управляющий компании GE Marine. - Учитывая историю надежной и

эффективной работы, LM2500 можно по праву назвать одной из самых популярных газовых турбин в мире. Мы надеемся, что польский флот выиграет от постоянных улучшений и расширения технических возможностей, позволяющих компании GE производить современные турбины в нашей линейке LM".

Газовая турбина будет произведена на заводе компании GE Marine в Эвендейле (штат Огайо, США). Турбина LM2500 будет установлена в модульном отсеке двигательной установки силами итальянской компании Avio (Турин, Италия). Компания Avio, являющаяся партнером GE, также разработает и осуществит поставку электронной системы управления двигателем. Новые корабли будут строиться на верфи в Гдыне. Установка модулей газовой турбины начнется в июне 2008 г.

*источник: Клуб авиастроителей  
по материалам [www.dieselpub.com](http://www.dieselpub.com)  
04.06.07*

## ALSTOM ПОСТРОИТ ПЕРВУЮ ЭЛЕКТРОСТАНЦИЮ НА ОСНОВЕ GT26 В ИНДИИ

**Компания Alstom заключила контракт примерной стоимостью 233 миллиона долларов с компанией Gujarat State Electricity (GSECL) на постройку электростанции комбинированного цикла в Индии. Это будет первая электростанция, базирующаяся на турбинах GT26 компании Alstom.**

Электростанция общей мощностью 370 МВ будет дополнять уже существующую электростанцию комбинированного цикла, расположенную в городе Утран индийского штата Гуджарат. Согласно информации, распространенной компанией, электростанция будет работать на основе газотурбинной технологии GT26, которая позволит добиться высо-

кой эффективности в использовании станции.

По условиям контракта Alstom осуществит разработку, проектирование, поставку необходимых элементов и в результате предоставит полностью интегрированную электростанцию комбинированного цикла, оснащенную теплоутилизационным парогенератором, газовой турбиной, генератором и системой управления DCS (Distributed Control System). Она станет четвертой станцией, построенной компанией Alstom в Гуджарате, наряду со станциями Кавас, Гандхар и Хазира и увеличит энергетические мощности компании Gujarat State Electricity примерно на 10 %.

*источник: Клуб авиастроителей  
по материалам [www.power.alstom.com](http://www.power.alstom.com)  
14.06.07*

## KK & K МЕНЯЕТ НАЗВАНИЕ НА SIEMENS TURBOMACHINERY EQUIPMENT

**Как было объявлено недавно, с 12 июня 2007 года компания Kuehne, Kopp & Kausch (KK & K) AG меняет свое название на Siemens Turbomachinery Equipment GmbH. Компания Siemens приобрела производителя паровых турбин, компрессоров и промышленных вентиляторов в конце ноября 2006. Заводы бывшей KK & K расположены в немецких городах Франкенталь и Лейпциг.**

"Международный бренд Siemens позволит компании усилить свой рост, - говорит Франк Штилер (Frank Stieler), глава подразделения нефти, газа и промышленных моделей компании Siemens Power Generation. - С тех пор как KK & K была приобретена

нашей компанией, спрос на турбины и компрессоры, производимые здесь, возрос".

Купив компанию KK & K, Siemens расширила свой ассортимент паровых турбин и компрессоров малой мощности. Siemens Turbomachinery Equipment разрабатывает, производит и продает паровые турбины мощностью до 5 МВ и компрессоры для промышленного применения. Ее бывшая дочерняя компания TLT Turbo GmbH, производитель вентиляторов, с заводами в Цвайбрюкене, Бад Герсфельде и Оберхаузене продолжит работать под именем TLT Turbo.

*источник:  
Клуб авиастроителей по материалам  
[www.siemens.com/powergeneration](http://www.siemens.com/powergeneration)  
13.06.07*

## 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 + 7 (495) 685-19-30 или 685-26-30

### ЗАЯВКА

|  |  |
|--|--|
| НАИМЕНОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ                   |  |
| ЮРИДИЧЕСКИЙ АДРЕС<br>(ВКЛЮЧАЯ ИНДЕКС)      |  |
| АДРЕС ДЛЯ ДОСТАВКИ<br>(ВКЛЮЧАЯ ИНДЕКС)     |  |
| ИНН/КПП                                    |  |
| РАСЧЕТНЫЙ СЧЕТ                             |  |
| БАНК                                       |  |
| КОРРЕСПОНДЕНТСКИЙ СЧЕТ БАНКА               |  |
| БИК  |  |
| ФАМИЛИЯ, ИМЯ, ОТЧЕСТВО<br>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<br>экземпляров |      |       |      |      |     |      |      |      |       |      |       |      |

Подпись ответственного лица: \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ / Дата: \_\_\_\_\_

**ФАКС (495) 685-19-30, КЛУБ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ**



## СПИСОК ЧЛЕНОВ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

### ДЕЙСТВИТЕЛЬНЫЕ ЧЛЕНЫ КЛУБА

Багдасарьян Надежда Гегамовна, заведующая кафедрой социологии и культурологии МГТУ им. Н.Э. Баумана

Брылев Владимир Ильич, генеральный директор ООО "Корпорация "Газотурбинные двигатели"

Вяткин Лев Михайлович, писатель

Гвоздев Сергей Валентинович, управляющий НО "Авиакосмофонд"

Герцев Павел Степанович, руководитель управления по работе со студентами РГТУ им. К.Э. Циолковского (МАТИ)

Громов Александр Владимирович, заместитель генерального директора ЗАО "Страховая компания "ТИТ"

Елисеев Юрий Сергеевич, генеральный директор ФГУП "ММПП "Салют"

Жиляков Виктор Михайлович, директор Лицея №1550 г. Москвы

Жилякова Анна Викторовна, преподаватель истории Лицея №1550 г. Москвы

Зазулов Виктор Иванович, директор по САУ ФГУП "ММПП "Салют"

Зайцев Герман Гарольдович, управляющий НО "Фонд развития авиатехнологий"

Колесников Александр Григорьевич, руководитель научно-учебного комплекса МГТУ им. Н.Э. Баумана

Кондауров Владимир Николаевич, Герой Советского Союза, Заслуженный летчик-испытатель СССР

Крымов Валентин Владимирович, директор по науке ФГУП "ММПП "Салют"

Кувшинов Сергей Викторович, проректор РГТУ по информатизации и новым технологиям образования

Матвеев Александр Макарович, ректор МАИ (ГТУ)

Микоян Степан Анастасович, Герой Советского Союза, Заслуженный летчик-испытатель СССР, заместитель главного конструктора ОАО НПО "Молния"

Петров Анатолий Павлович, ректор РГТУ им. К.Э. Циолковского (МАТИ)

Федоров Игорь Борисович, ректор МГТУ им. Н.Э. Баумана

### ЧЛЕНЫ КЛУБА

Александров Дмитрий Алексеевич, студент МГТУ им. Н.Э. Баумана

Аршавский Андрей Леонидович

Бажанов Александр Иванович, главный редактор журнала "Двигатель"

Башилов Александр Сергеевич, генеральный директор ОАО "ТМЗ"

Безъязычный Вячеслав Феокистович, заведующий кафедрой "Технология авиационных двигателей, общего машиностроения и управления качеством" Рыбинской государственной авиационной технологической академии

Белоцкий Дмитрий Вячеславович, главный бухгалтер ЗАО "Авиастар-СП"

Беляков Геннадий Павлович, ректор Сибирского государственного аэрокосмического университета им. академика М.Ф. Решетнева

Берне Лев Павлович, главный редактор журнала "Крылья Родины"

Богатов Юрий Матвеевич, помощник ректора РГТУ им. К.Э. Циолковского (МАТИ)

Боровиков Владимир Александрович, учащийся Лицея №1, г. Усолье-Сибирское, Иркутской обл.

Волошенко Михаил Андреевич, студент, 1-го факультета "Самолетостроение" МАИ (ГТУ)

Воронина Людмила Николаевна, бухгалтер ОАО "НПП "ЭГА"

Гусев Денис Игоревич

Дегтярев Геннадий Лукич, ректор Казанского государственного технического университета им. А.Н. Туполева

Деднева Анна Александровна, учащаяся Политехнического колледжа № 39, г. Москвы

Дмитриев Владимир Григорьевич, председатель НТС ВПК при Правительстве РФ, директор ЦАГИ им. профессора Н.Е. Жуковского

Дмитриева Любовь Петровна, старший бухгалтер ФГУП "ММПП "Салют", филиал МКБ "Горизонт"

Дорожко Венедикт Владимирович, учащийся гимназии "Юридическая" г. Волгодонска, Ростовской области

Жилин Сергей Юрьевич, консультант авиакомпании "Русич"

Жилин Степан Игоревич, студент МГТУ им. Н.Э. Баумана

Жумадилов Марат Дисангалиевич, генеральный директор ОАО "Барнаульский геофизический завод"

Иноземцев Александр Александрович, управляющий директор, генеральный конструктор ОАО "Авиадвигатель"

Каблов Евгений Николаевич, генеральный директор ВИАМ ГНЦ РФ

Карунин Анатолий Леонидович, ректор Московского государственного технического университета (МАМИ)

Квочур Анатолий Николаевич, президент ГУП "Пилотажно-исследовательский центр"

Кезин Николай Петрович, начальник отдела Департамента науки и промышленной политики г. Москвы

Киреев Сергей Евгеньевич, заместитель генерального директора по правовым вопросам – начальник правового управления ФГУП "ММПП "Салют"

Кирилянчик Александр Степанович, первый проректор РГТУ им. К.Э. Циолковского (МАТИ)

Киселев Андрей Валерьевич, студент МГТУ им. Н.Э. Баумана

Ковриго Франтишек Петрович, первый заместитель руководителя Департамента науки и промышленной политики г. Москвы

Корытов Владимир Николаевич, генеральный директор ОАО "Гаврилов-Ямский машиностроительный завод "АГАТ"

Крюков Сергей Павлович, генеральный директор АОЗТ "Авиаприбор"

Кузнецова Валентина Ивановна, главный бухгалтер ФГУП "Обнинское научно-производственное предприятие "Технология"

Куприков Никита Михайлович, студент МАИ (ГТУ)

Ливанов Виктор Владимирович, генеральный директор ОАО "Авиационный комплекс им. С.В. Ильюшина"

Мальшева Елена Михайловна, директор департамента учета и отчетности, главный бухгалтер ОАО "Авиакор – авиационный завод"

Медведь Николай Александрович, слушатель ИКСИ

Меркулов Виктор Иванович, генеральный директор Комсомольского-на-Амуре авиационного производственного объединения Михеев Сергей Викторович, генеральный конструктор ОАО "Камов"

Муравченко Федор Михайлович, генеральный конструктор МКБ "Прогресс"

Новожилов Генрих Васильевич, президент Академии наук авиации и воздухоплавания

Оводенко Анатолий Аркадьевич, ректор Санкт-Петербургского государственного университета аэрокосмического приборостроения

Осипов Михаил Иванович, заведующий кафедрой "Газотурбинные нетрадиционные энергоустановки" МГТУ им. Н.Э. Баумана

Осипов Сергей Алексеевич, начальник отдела Департамента науки и промышленной политики г. Москвы

Пантелеев Александр Васильевич, директор по управлению персоналом и организации защиты государственной тайны ФГУП "ММПП "Салют"

Пантелеев Евгений Алексеевич, Министр Правительства Москвы, руководитель Департамента науки и промышленной политики г. Москвы

Петрова Валентина Григорьевна, первый заместитель директора МКАМ

Полюшонкова Марина Павловна, главный бухгалтер НП "Клуб авиастроителей"

Пугачев Виктор Георгиевич

Пыхтина Ирина Васильевна, заместитель председателя правления КБ "Нацпромбанк"

Родителява Нина Володаровна, координатор Секции бухгалтеров Клуба, НП "Клуб авиастроителей"

Роднов Николай Алексеевич, МГТУ им. Н.Э. Баумана

Савельева Валентина Алексеевна, главный бухгалтер ОАО "Мичуринский завод "Прогресс"

Сергеев Степан Сергеевич, учащийся школы №1241 г. Москвы

Скворцов Михаил Алексеевич, первый заместитель генерального директора ФГУП "ММПП "Салют"

Смолянцев Сергей Анатольевич, заместитель главного инженера ОА КБ "Темп"

Соломенцев Юрий Михайлович, ректор МГТУ "Станкин"

Трубкин Андрей Юрьевич, генеральный директор ОАО "НПП "ЭГА"

Федосов Евгений Александрович, научный руководитель ФГУП "ГосНИИ авиационных систем"

Халфун Леонид Маркович, генеральный директор ОАО "МПО им. И. Румянцева"

Чепкин Виктор Михайлович, первый заместитель генерального директора АООТ "А. Люлька – Сатурн"

Черваков Валерий Васильевич, декан факультета "Двигатели летательных аппаратов" МАИ (ГТУ)

Чиков Анатолий Андреевич

Чуйко Виктор Михайлович, президент ассоциации "Союз авиационного двигателестроения"

Шашкина Светлана Викторовна

Швайко Петр Петрович, председатель правления КБ "Нацпромбанк"

## **МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВИАКОСМИЧЕСКИЙ САЛОН МАКС-2007**

**21-26 августа 2007 г.  
г. Жуковский  
Россия**

### **ЦЕЛЬ МЕРОПРИЯТИЯ**

Главной целью проведения МАКС является демонстрация российских высоких технологий и открытости внутреннего рынка России для совместных проектов с зарубежными партнерами.

### **ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ**

Международный авиационно-космический салон официально ведет свою историю с 1992 г., однако его можно назвать правопреемником как первой в России международной авиационной выставки, проведенной в 1911 г. в Михайловском манеже Санкт-Петербурга, так и авиационных парадов над Красной площадью и воздушных праздников в Тушино. После успешного проведения в августе 1992 года международной авиационно-космической выставки "Мосаэрошоу-92" в 1993 г. по распоряжению Президента России было принято решение сделать выставку регулярной и придать ей статус международного авиационно-космического салона. За годы своего существования МАКС прошел большой путь от регионального аэрошоу до выставки мирового класса.

В настоящее время Международный авиационно-космический салон (МАКС) заслуженно занимает ведущее место в ряду крупнейших мировых авиационно-космических форумов.

МАКС проводится под патронажем Председателя Правительства Российской Федерации, его традиционно открывает Президент России. Это является гарантией высокого уровня организации и представительности.

На МАКСе первые лица государства доступны для делового общения. Всем, кто связан с авиационной и космической отраслями промышленности, МАКС предоставляет редкую возможность ознакомиться с мнением лиц, принимающих решения по ключевым вопросам разработки, производства и продажи авиационной техники и вооружения.

МАКС дает исчерпывающее представление о приоритетах и достижениях предприятий авиационно-космического комплекса России. Только на МАКСе можно увидеть опытные образцы летательных аппаратов и боевых комплексов, экспериментальные установки, которые по ряду причин не могут демонстрироваться за рубежом.

МАКС предоставляет специалистам и бизнесменам уникальную возможность к установлению многоуровневых контактов, дальнейшему развитию произ-

водственной кооперации и поиску новых партнеров для бизнеса. Роль авиасалона как генератора новых альянсов и плодотворных идей признана во всем мире.

МАКС проводится в городе авиационной науки и техники - Жуковском, на аэродроме центральной испытательной базы страны - Летно-исследовательского института им. М.М. Громова. Гости салона могут ознакомиться с расположенными в непосредственной близости от выставки крупнейшими научными, производственными и экспериментальными центрами России.

Значительное место в программе МАКСа занимают научные конференции и симпозиумы, проводимые под эгидой государственного научного центра России - ЦАГИ. Они позволяют ученым и специалистам обмениваться мнениями по поводу наиболее острых проблем развития авиации и космонавтики в настоящем и будущем. В настоящее время ОАО "Авиасалон" ведет активную подготовку к проведению восьмого Международного авиационно-космического салона МАКС-2007, который состоится в период с 21 по 26 августа 2007 года на территории ФГУП "ЛИИ имени М.М. Громова".

### **ТЕМАТИКА МЕРОПРИЯТИЯ**

- Летательные аппараты всех типов и назначений
- Ракетные системы, космические аппараты и космические технологии
- Авиационные и ракетные двигатели
- Бортовое и наземное оборудование для летательных аппаратов
- Системы навигации и управления полетом
- Системы спасения и жизнеобеспечения
- Техника аэропорта
- Авиационные технологии и материалы
- Авиационное вооружение
- Комплексы ракетного вооружения
- Системы противовоздушной обороны
- Вооружение и военная техника сухопутных войск и ВМФ
- Системы связи
- Компьютерные технологии.

### **ОРГКОМИТЕТ:**

**ОАО "АВИАСАЛОН"**  
**ТЕЛ.: +7 (495) 787-66-51**  
**ФАКС +7 (495) 787-66-52**

**WWW.AVIASALON.COM**  
**E-MAIL: MAK@AVIASALON.COM**

Генеральный спонсор проекта



ФГУП "ММП "Салют"

[www.salut.ru](http://www.salut.ru)

Выпуск Бюллетеня осуществляется при финансовом содействии  
Некоммерческой организации "Фонд авиационно-космических технологий"

