

БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

№ 10(22), октябрь 2006 г.



БЮЛЛЕТЕНЬ
КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

СОДЕРЖАНИЕ

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

Рег.№ 21719
от 16.08.05

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

Главный редактор:
Клейн Александр
Владимирович

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

КЛУБ
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Исполнительный
Вице-президент Клуба:
Гвоздев Сергей
Валентинович

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

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

ОБЗОР НОВОСТЕЙ	3
Новости отечественного авиастроения	3
Новости мирового авиастроения	35
ОБЗОР ПРЕССЫ	45
ИНТЕРВЬЮ	84
ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ	88
МАТЕРИАЛЫ КЛУБА	92

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

Бюллетень получают руководители Торгово-промышленных палат, промышленных Союзов и Ассоциаций, профильных комитетов Государственной Думы РФ, Совета Федераций, Московской городской Думы, Администрации субъектов Федерации, Правительство Москвы, Правительство РФ, Министерства РФ, Администрация Президента РФ, Полномочные представители Президента в федеральных округах.

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

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА НА БЮЛЛЕТЕНЬ

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

подробности
на **99**
стр.



САКС-2006

IV МЕЖДУНАРОДНЫЙ СИБИРСКИЙ АВИАКОСМИЧЕСКИЙ САЛОН

1 - 3 декабря 2006, Красноярск, о. Отдыха, ВК "Красноярская ярмарка", Аэропорт "Емельяново"

подробности
на **100**
стр.

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Россия готова сотрудничать с ЕС в авиастроительной отрасли на основе партнерства	3	НПК "Иркут" инвестирует средства для выполнения контрактных обязательств	11
Грызлов: авиапром России не может дальше существовать без господдержки	3	"Туполев" примет участие в авиационной выставке в Китае	12
Российский авиапром до 2009 года имеет 43 заказа на строительство магистральных самолетов	4	"Дальавиа" купит 22 самолета Super-Jet-100 перед слиянием с "Аэрофлотом"	12
Алешин: Россия готова войти в совет директоров EADS	4	Cubana полетит в кредит	12
МЭРТ поставит вопрос об отмене пошлин на ввоз в РФ импортных пассажирских самолетов	4	Sukhoi SuperJet100 недосчитался комплектующих	13
Авиакомпании России смогут беспошлинно приобретать зарубежную авиатехнику только при условии закупки отечественных самолетов	5	Для сертификации Ту-204-120CE необходимо ускорить формирование доказательной базы	13
Правительство обнулило ставки ввозных таможенных пошлин на комплектующие для авиадвигателей	5	Rolls-Royce пустили в Россию	14
Производство отечественных самолетов должно иметь приоритет перед закупкой иностранной авиатехники	5	Самолетостроители договорились о сроках выкатки лайнера Ан-148	14
"Ансат" на высшем уровне	5	"Илы" улетят из Ташкента	15
Иванов предложил сделать нацпроектом развитие гражданской авиации	6	"Авиастар-СП" отправит в Корею два самолета	15
Россия выделяет более 60 млрд руб. на разработку и производство авиационных средств поражения	6	Первый заместитель министра транспорта РФ Александр Мишарин посетил ЗАО "Авиастар-СП"	15
ИФК ведет переговоры с Китаем о поставке пяти Ил-96-400Т	6	Симбиоз истребителя и "кукурузника"	16
Иркутский авиазавод сделает запчасти для Airbus	6	Самолет Ту-334 готов к серийному производству, но требуются заказы на машину от авиакомпаний	16
Расширенное заседание-конференция Комитета ТПП РФ по развитию авиационно-космического комплекса	7	Ан-74 перемахнет через Атлантический океан	17
Россия не будет голосовать за санкции к Ирану до отмены санкций к "Сухоуму"	8	НПО "Сатурн" заключило первый контракт по разработке корабельного газотурбинного агрегата	17
С "Сухого" требуют денег	8	АФК "Система" взяла на себя трансмиссию	18
Премьеры России и Украины рассмотрели ряд совместных проектов в авиастроении	9	Венесуэла намерена купить в России самолетов еще на \$2 миллиарда	18
HAL и "Рособоронэкспорт" подписали контракт на поставку двигателей для МиГ-29	9	"Рособоронэкспорт" спровоцировал спекулянтов	19
"Сухой" в достатке	9	Более 26% своих акций гендиректор ОАО "Корпорация ВСППО-АВИСМА" продал Рособоронэкспорту	19
КнААПО изготовит опытную партию Super-Jet-100	10	ВТБ докупил EADS	20
Самарский авиационный завод готов поставлять самолеты Ан-140 в Венесуэлу	10	Заседание Круглого стола	20
Посол Бразилии в РФ не исключает, что правительство его страны вернется к вопросу о приобретении Су-35	10	Ассигнования на разработку перспективного пассажирского самолета составили 1 млрд. рублей	21
"Авиакор" требует денег	11	Уральский завод гражданской авиации в 2007 году начнет серийный выпуск самолета МАИ-223	21
		ВСППО перенесла публикацию отчетности за 2005 год на декабрь	21

и другие новости

ОБЗОР НОВОСТЕЙ

за октябрь 2006 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

РОССИЯ ГОТОВА СОТРУДНИЧАТЬ С ЕС В АВИАСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ НА ОСНОВЕ ПАРТНЕРСТВА

Россия будет сотрудничать с Европейским авиакосмическим оборонным концерном ЕАДС "на партнерской базе, на промышленной базе только в том случае, если достигнем предварительной договоренности с партнерами". Об этом заявил в интервью "Зюддойче Цайтунг" президент России Владимир Путин. Он подчеркнул, что недавний факт покупки российским финансовым институтом 5% акций ЕАДС не означает, что "мы собираемся использовать наши финансовые возможности для того, чтобы мешать работе каких бы то ни было промышленных структур в Европе".

Только в случае достижения такой договоренности, продолжал президент, "пакет, который приобретен нашим финансовым институтом, может оказаться в руках нарождающейся российской авиационной корпорации".

"Если мы такой договоренности с партнерами не достигнем, то в этом случае банк просто продолжит работать на бирже с ценными бумагами. А мы никакого отношения к производству иметь не будем. Акции поднимутся - он их продаст, заработает на этом что-то. То есть будет работать, как все остальные банки", - сказал он.

Президент также напомнил, что "уже сегодня ЕАДС имеет акции в одной из наших авиационных компаний - "Иркут". "Нам не кажется, что ЕАДС - это идеальная корпорация. Если мы будем принимать участие в этой работе, то мы должны будем с партнерами говорить о том, как должна быть устроена корпорация и на каких принципах она должна работать. Это должна быть рыночная структура, а не такая, где все заранее и на годы вперед решается государством,

что подрывает ее рыночный статус и эффективность. Поэтому у нас нет желания во что бы то ни стало пролезть в эту корпорацию", - отметил он. Президент особо подчеркнул, что Россия стремится к "партнерской, открытой совместной работе", "никакого враждебного поглощения не будет, мы не заинтересованы в такой работе с европейскими партнерами".

Владимир Путин, как он выразился, "лично" считает, что российская сторона впоследствии могла бы пойти на увеличение российского присутствия в ЕАДС "с 5 до 10 и больше процентов". "Но окончательного решения у нас пока нет", - сказал он, сославшись, в частности, на мнение ряда экспертов, считающих, что это "будет означать самоограничение для нас в сфере производства и работы на рынках".

Говоря в целом о сотрудничестве с ЕС в авиационной сфере, Владимир Путин признал, что эта отрасль в последние годы в России не процветала. "Но мы знаем свои возможности в этой сфере. У нас очень хорошая школа, у нас хорошие кадры, у нас неплохие предприятия в целом", - сказал он. "И нам нужно будет разобраться с нашими возможными партнерами, что и где должно быть произведено. Скажем, широкофюзеляжные самолеты, наверное, могли бы производиться в одном режиме. Среднемагистральные самолеты - в другом режиме, и здесь у нас больше возможностей. Военные самолеты - в третьем режиме; я считаю, здесь мы просто лидеры во всем мире, причем с опережением в отношении других", - отметил президент.

источник: АРМС-ТАСС
11.10.06

ГРЫЗЛОВ: АВИАПРОМ РОССИИ НЕ МОЖЕТ ДАЛЬШЕ СУЩЕСТВОВАТЬ БЕЗ ГОСПОДДЕРЖКИ

Российская авиационная промышленность не может дальше существовать без государственной поддержки, считает спикер Госдумы Борис Грызлов.

"Без господдержки наша авиапромышленность существовать дальше не может", - сказал Грызлов журналистам.

Он отметил, что этот вопрос будет обсуждаться палатой на пленарном заседании в рамках "правительственного часа" с участием главы Минпромэнерго Виктора Христенко.

По словам спикера, вопрос о господдержке обсуждается и в рамках подготовки бюджета 2007 г. "И мы хотели бы услышать от министра промышленности, как будут расходоваться эти средства, насколько эффективно", - сказал Грызлов. Кроме про-

блемы авиации депутаты намерены также обсудить и вопрос строительства дорог, для чего в Думу приглашен министр транспорта РФ Игорь Левитин.

"Дорогами нужно заниматься, и магистральными, и региональными дорогами, и дорогами в отдаленные населенные пункты", - сказал Грызлов.

В настоящее время 52 тысячи населенных пунктов не имеют всепогодных дорог с твердым покрытием, отметил Грызлов. По его словам, рассматривается также вопрос о выделении городам-миллионникам дополнительных средств в размере миллиарда рублей на реконструкцию и приведение в порядок дорог.

источник: РИА "Новости"
19.10.06

РОССИЙСКИЙ АВИАПРОМ ДО 2009 ГОДА ИМЕЕТ 43 ЗАКАЗА НА СТРОИТЕЛЬСТВО МАГИСТРАЛЬНЫХ САМОЛЕТОВ

Российская авиапромышленность до 2009 года "имеет порядка 43 заказов на строительство магистральных самолетов", сообщил руководитель Федерального агентства по промышленности Борис Алешин, участвующий в Совете Федерации в обсуждении вопроса повышения безопасности авиаперевозок.

По мнению Алешина, "ситуации, сложившейся в отечественном авиапроме, можно дать двоякую оценку". С одной стороны, отметил он, "в отрасли за девять месяцев вырос объем производства и производительность труда". С другой, признал чиновник, "авиапарк действительно изношен и есть воздушные суда, которые эксплуатируются до 35 лет". Напомнив, что в стране сегодня избыток авиакомпаний, "так 180 с хвостиком", Алешин пояснил, что "эти авиакомпании, за исключением нескольких, не в состоянии сегодня приобретать новые воздушные суда". При этом, уточнил он, "полемика вокруг того, какие суда приобретать - российские или иностранные, не совсем точна, поскольку мелкие компании не могут приобретать вообще никакие суда".

По словам главы Роспрома, "последнее время активно осуществляется ввоз поддержанных иностранных судов, которые имеют очень высокие сроки эксплуатации". Вот с этим, уверен он, "надо разбираться и бороться", предложив, "создавать экономи-

ческие стимулы за счет укрупнения авиакомпаний, одновременно запрещая к ввозу поддержанную технику, стимулируя тем самым закупки новой техники".

Коснувшись болезненной темы о засилье контрафактных, часто бракованных запчастей на российском авиарынке, Алешин отметил, что "сейчас многие авиакомпании не располагают необходимым экономическим потенциалом, стараясь купить запчасти или детали подешевле и обращаясь к посредникам". Те же, по данным Алешина, "зачастую размещают документацию, полученную с авиапредприятий, на заводы, которые не имеют лицензии Роспрома и не имеют права производить соответствующие средства". Произведенный таким образом контрафакт, уточнил он, "составляет порядка 80%".

Для решения проблемы чиновник предлагает "во-первых, ввести жесткую ответственность авиапроизводителей не только за производство самолета, но и за его обслуживание в течение всего жизненного цикла". А во-вторых, "выстроить современную информационную систему, включающую радиочастотную идентификацию деталей и особенно ответственных узлов, позволяющую идентифицировать и отсекаать контрафакт".

*источник: АРМС-ТАСС
06.10.06*

АЛЕШИН: РОССИЯ ГОТОВА ВОЙТИ В СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ EADS

Россия готова войти в совет директоров EADS, если отношения РФ с этим аэрокосмическим концерном будут развиваться. Об этом заявил руководитель Федерального агентства по промышленности Борис Алешин. По его словам, президент Владимир Путин наверняка будет касаться вопроса покупки блокирующего пакета акций компании EADS на завтрашней встрече с федеральным канцлером Германии Ангелой Меркель. Как заметил глава Роспрома, "проблема не в деньгах, а в дефиците проектов".

Говоря о трудностях, которые возникли у "Внешторгбанка" при покупке блока пакета акций компании, Алешин напомнил, что "EADS - компания натовская, наивно было полагать, что покупка этих акций пройдет просто". Он отметил, что одной из главных целей России является вхождение в EADS в качестве партнера. "Наша позиция открытая, мы готовы к такому сотрудничеству. Необходимо определяться по участию в проектах", - подчеркнул он.

По словам Алешина, если в EADS готовы к равноправному партнерству с Россией, то российская сторона заинтересована во вхождении в совет директоров концерна.

EADS - крупнейшая в Европе корпорация аэрокосмической промышленности. Производит авиалайнеры Airbus, вертолеты, военные самолеты и ракеты, космическую технику. Владеет 80% акций Airbus. Выручка в 2005 году составила 34,2 млрд евро, чистая прибыль - 1,68 млрд евро.

Российский "Внешторгбанк", который недавно приобрел 5% акций EADS, заявил о намерении приобрести блокирующий пакет ценных бумаг компании. Однако эксперты считают маловероятным, что России позволят влиять на принятие решений внутри компании и расценивают приобретение пятипроцентного пакета исключительно как вложение капитала.

*источник: ИА "РосБалт"
09.10.06*

МЭРТ ПОСТАВИТ ВОПРОС ОБ ОТМЕНЕ ПОШЛИН НА ВВОЗ В РФ ИМПОРТНЫХ ПАССАЖИРСКИХ САМОЛЕТОВ

Министерство экономического развития и торговли РФ готовит к рассмотрению на комиссии по защитным мерам вопрос об отмене пошлины на ввоз импортных пассажирских самолетов. Об этом сообщил журналистам глава МЭРТ РФ Герман Греф.

"Считаю, что все пошлины, за исключением пошлин на те самолеты, аналоги которых производятся в России, нужно отменить. Это вопрос безопасности и жизни наших граждан. Это нельзя разменивать

на виртуальные будущие интересы", - сказал Г.Греф.

Также, по мнению министра, необходимо отменить НДС на импортные самолеты и авиационные компоненты. Г.Греф высказал мнение, что импортные пошлины нужно будет вводить только тогда, когда российские производители начнут выпускать аналоги зарубежных пассажирских самолетов.

*источник: РосБизнесКонсалтинг
02.10.06*

АВИАКОМПАНИИ РОССИИ СМОГУТ БЕСПОШЛИННО ПРИОБРЕТАТЬ ЗАРУБЕЖНУЮ АВИАТЕХНИКУ ТОЛЬКО ПРИ УСЛОВИИ ЗАКУПКИ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ САМОЛЕТОВ

Российские авиакомпании смогут беспошлинно приобретать зарубежную авиатехнику, но только при условии параллельной закупки отечественных самолетов, сообщил глава Минтранса РФ Игорь Левитин после Парламентского часа в Совете Федерации.

По словам министра, подобные пакетные соглашения уже были заключены в 1999 году, однако до конца они выполнены не были. В соответствии с соглашением, авиакомпании "Аэрофлот" и "Трансаэро" беспошлинно приобретали зарубежные самолеты и должны были заказать российские авиалайнеры на ту сумму, которую они экономили от беспошлинного приобретения. В частности, "Аэрофлот" должен был приобрести шесть самолетов Ил-96, а "Трансаэ-

ро" - машины Ту-214. "Трансаэро" уже разместило заказы на приобретение "Ту", а "Аэрофлот" еще не подписал контрактов.

"Если пакетные соглашения у этих двух компаний сработают, то Минтранс будет готов рассмотреть предложение о снятии 20 проц. пошлин и 18 проц. НДС при закупке зарубежной авиатехники", - подчеркнул Левитин. Он сообщил также, что при приобретении одного зарубежного самолета авиакомпания должна разместить заказ на покупку двух отечественных машин.

*источник: АРМС-ТАСС
06.10.06*

ПРАВИТЕЛЬСТВО ОБНУЛИЛО СТАВКИ ВВОЗНЫХ ТАМОЖЕННЫХ ПОШЛИН НА КОМПЛЕКТУЮЩИЕ ДЛЯ АВИАДВИГАТЕЛЕЙ

Правительство России установило временные ставки ввозных таможенных пошлин в отношении комплектующих изделий и ряда сырьевых товаров для производства авиационных двигателей. Как следует из постановления, подписанного премьер-министром М.Фрадковым 26 сентября 2006 г., обнуляются временные ставки ввозных таможенных пошлин в отношении комплектующих изделий для

производства авиационных двигателей. Для прочего ряда сырьевых товаров пошлины составляют от 5 до 20%. Настоящее постановление вступает в силу по истечении 2 месяцев со дня его официального опубликования.

*источник: ИА "Финмаркет"
02.10.06*

ПРОИЗВОДСТВО ОТЕЧЕСТВЕННЫХ САМОЛЕТОВ ДОЛЖНО ИМЕТЬ ПРИОРИТЕТ ПЕРЕД ЗАКУПКОЙ ИНОСТРАННОЙ АВИАТЕХНИКИ

Производство самолетов отечественной разработки должно иметь несомненный приоритет перед закупкой иностранной авиатехники, заявил вице-премьер - министр обороны РФ Сергей Иванов на совещании в Доме правительства по вопросам обеспечения безопасности полетов гражданской авиации.

На начальном этапе "нужно добиваться снижения или отмены НДС на самолеты отечественного производства, как это делается в ведущих странах

мира", сказал он, "это стандартная практика, когда создаются преимущества отечественному авиапрому". "А потом можно будет подумать о снижении таможенных пошлин на те типы самолетов, которые не производятся в России. Но сначала - отечественный авиапром, а уже потом - импортная техника", - заявил вице-премьер.

*источник: АРМС-ТАСС
02.10.06*

"АНСАТ" НА ВЫСШЕМ УРОВНЕ

На встрече Владимира Путина с президентом Татарстана Минтимером Шаймиевым, состоявшейся на прошлой неделе, поднимались и проблемы российской гражданской авиации. Татарстан - один из крупнейших в России производителей авиатехники. По мнению руководителя республики, в гражданской авиации остаются заметные проблемы, а правительству России надо очень серьезно рассмотреть вопрос о поддержке этой отрасли. "Время работает не на нас, люди из конструкторских бюро уходят, - подчеркнул Минтимер Шаймиев. - Лет на шесть по технологиям мы уже отстали. Еще не поздно, но мы уже не выигрываем".

Владимир Путин с этим согласился и подверг критике федеральное правительство за медленное создание авиастроительной корпорации: "У нас медленно правительство осуществляет намеченные планы". Но своим вопросом к президенту Татарстана: "Когда запустите "Ансат"? - глава Российского государства

указал на то, что многое зависит и от региональных властей. "Ансат" - это новый многофункциональный вертолет, который строится на Казанском вертолетном заводе. Тут Минтимеру Шаймиеву было что доложить: "Практически закончили сертификационное испытание, несколько штук уже летают в Корею". Заметим, эти машины очень нужны и российским ВВС. Ранее заместитель председателя правительства - министр обороны РФ Сергей Иванов сообщал, что военное ведомство закупит учебно-тренировочные вертолеты "Ансат", чтобы направить их в Высшее военное авиационное училище летчиков в Сызрани. По оценке главы военного ведомства, этот вертолет "обладает уникальными тактико-техническими характеристиками, а расход топлива у него сравним с легковым автомобилем".

*источник:
газета "Военно-промышленный курьер"
18.10.06*

ИВАНОВ ПРЕДЛОЖИЛ СДЕЛАТЬ НАЦПРОЕКТОМ РАЗВИТИЕ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Вице-премьер, министр обороны РФ Сергей Иванов предложил сделать развитие гражданской авиации в России еще одним нацпроектом.

"Считаю, что комплексу мер, принимаемых в этой сфере (развитие гражданской авиации), следует придать статус приоритетного национального проекта", - сказал Иванов на расширенном заседании коллегии Минтранса РФ по вопросам развития гражданской авиации.

"Отечественный авиапарк нуждается в обновлении. В сложившихся условиях для скорейшего решения этой задачи понадобится не только сосредоточение усилий самих авиакомпаний, но и крупномасштабное государственное субсидирование", - сказал Иванов. Он отметил, что "ключевой проблемой гражданской авиации является старение парка воздушных судов".

"Таким образом, вопросы развития гражданской авиации объективно перерастают в ведомственные

рамки и выходят на общегосударственный уровень", - отметил министр. По его словам, первоочередными задачами, требующими незамедлительного решения, являются формирование примерного графика вывода воздушных судов из эксплуатации, детальная проверка существующих разработок в области гражданского самолетостроения на предмет их соответствия российским и международным стандартам, а также проведение оценки возможностей авиапрома по серийному производству необходимого количества самолетов.

Иванов сообщил о готовящемся предложении об образовании авиационной коллегии.

По мнению вице-преьера, главной задачей этой коллегии "должна стать координация деятельности федеральных органов исполнительной власти по вопросам функционирования авиационной промышленности и авиации".

источник: РИА "Новости"
11.10.06

РОССИЯ ВЫДЕЛЯЕТ БОЛЕЕ 60 МЛРД РУБ. НА РАЗРАБОТКУ И ПРОИЗВОДСТВО АВИАЦИОННЫХ СРЕДСТВ ПОРАЖЕНИЯ

Проект Государственной программы вооружений до 2015 г. предусматривает выделение более 60 млрд руб. на разработку и создание авиационных средств поражения. Об этом сообщил журналистам первый заместитель председателя Военно-промышленной комиссии при правительстве РФ Владислав Путилин. По его словам, эти вопросы обсуждались на очередном заседании комиссии.

"На проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ предусмотрено выделить средства с увеличением в 2-2,5 раза по сравнению с текущим периодом, а на ремонт вооружений для военной авиации - в 9 раз", - пояснил Путилин. "Создание в России "корпорации "Тактическое ракетное вооружение", - подчеркнул он, - позволяет скоор-

динировать разработку и производство этих средств".

По словам Путилина, "основные усилия будут сосредоточены на разработке электронной компонентной базы, двигателей для ракет воздушного применения самого широкого диапазона, создание матричной оптико-электронной системы наведения и других образцов". "Решено в первом квартале 2007 г. утвердить на заседании ВПК комплексную целевую программу разработки авиационных средств поражения, - отметил он. - Все это позволит в установленные сроки создать перспективные авиационные комплексы, вооружить ВВС современным оружием".

источник: АРМС-ТАСС
10.10.06

ИФК ВЕДЕТ ПЕРЕГОВОРЫ С КИТАЕМ О ПОСТАВКЕ ПЯТИ ИЛ-96-400Т

Как сообщил пресс-секретарь лизинговой компании "Ильюшин финанс Ко" Андрей Липовецкий, в конце октября - начале ноября состоится очередной раунд переговоров по поставке в Китай пяти транспортных (грузовых) самолетов Ил-96-400Т производства ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО). По словам г-на Липовецкого, окончательное решение китайская сторона, скорее всего, примет в следующем году - после сертификации самолета и начала поставок россий-

ским авиалиниям. "Переговоры находятся в стадии предконтрактного соглашения", - уточнил Андрей Липовецкий. В нынешнем году ВАСО изготовит два транспортных самолета Ил-96-400Т грузоподъемностью 92 т для авиакомпании "Атлант-Союз". Кроме того, подписано соглашение на поставку восьми грузовиков для компании "Волга-Днепр"

источник: газета "Коммерсантъ-Воронеж"
11.10.06

ИРКУТСКИЙ АВИАЗАВОД СДЕЛАЕТ ЗАПЧАСТИ ДЛЯ AIRBUS

Серийное производство деталей для самолетов А320 на Иркутском авиазаводе планируется начать весной 2007 г. Как сообщили в пресс-службе НПК "Иркут", в состав которого входит Иркутский авиазавод, опытные экземпляры деталей, в частности, ниша стойки шасси, уже отгружены заказчику. Также завод будет производить килевые балки, направляющие закрылки, каркасы пола, панели топливных баков для

самолетов А320, нервюры крыла и направляющие закрылки для семейства А330/А340. Модернизацию завода для изготовления компонентов для А320 осуществляли специалисты Иркутта и Airbus. Все основные производственные процессы были сертифицированы в соответствии со стандартами Airbus.

источник: газета "Коммерсантъ-Хабаровск"
16.10.06

РАСШИРЕННОЕ ЗАСЕДАНИЕ-КОНФЕРЕНЦИЯ КОМИТЕТА ТПП РФ ПО РАЗВИТИЮ АВИАЦИОННО-КОСМИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА

В Торгово-промышленной палате Российской Федерации состоялось расширенное заседание Комитета ТПП РФ по развитию авиационно-космического комплекса. В его рамках прошло подведение итогов Первого "Международного молодёжного конкурса инновационных проектов авиационно-космических технологий и материалов", посвящённого 45-летию первого полёта человека в космос, и торжественное открытие 5-ой ежегодной Конференции молодых специалистов авиационных, ракетно-космических и металлургических организаций России.

Мероприятие было организовано Комитетом ТПП РФ по развитию авиационно-космического комплекса и Департаментом ТПП РФ по работе с объединениями предпринимателей совместно с компанией "Комметпром", Международной ассоциацией участников космической деятельности, Международным союзом авиапромышленности, Комитетом ТПП РФ по промышленному развитию, Комитетом ТПП РФ по научно-техническим инновациям и высоким технологиям, Комитетом ТПП РФ по металлургии при поддержке Федерального космического агентства, Экспертного Совета Государственной Думы по вопросам авиационно-космического комплекса, Экспертного Совета Государственной Думы по инновационной деятельности и интеллектуальной собственности, Правительства Московской области, РГНИИ "Центр подготовки космонавтов" им. Ю.А.Гагарина, других организаций авиационно-космического рынка.

В заседании приняли участие: директор Департамента по работе с объединениями предпринимателей В.А.Быков, председатель Комитета ТПП РФ по развитию авиационно-космического комплекса А.П.Плешаков, начальник Сводного управления организации космической деятельности Федерального космического агентства С.А.Пономарев, ректор Московского авиационного института (Государственного технического университета) А.М.Матвеевко, заместитель министра промышленности и науки Правительства Московской области О.Ф.Очин, представитель Посольства Республики Казахстан, генеральный директор компании "Комметпром", организатор Конкурса и Конференции С.Б.Вилкин, генеральный директор ФГУП "ЦНИИМАШ", академик РАН Н.А.Анфимов, проректор по инновационной политике и международным связям Пермского Государственного технического университета В.М.Винокур, председатель Совместной рабочей группы Конкурса инновационных проектов Г.Р.Беляков и др.

В своем вступительном Председатель Комитета ТПП РФ по развитию авиационно-космического комплекса А.П.Плешаков приветствовал участников заседания от имени Президента ТПП России Е.М.Примакова, который высоко оценил проведение Конкурса и Конференции в стенах Торгово-промышленной палаты Российской Федерации, так как вопросы развития авиакосмического комплекса находятся под ее постоянным вниманием. По словам главы Комитета ТПП РФ, ракетно-космическая и авиационная отрасли промышленности являются форпостом науки и техники, источником инноваций для других отраслей. Создание эффективной инновационной инфраструктуры определено Правитель-

ством России как приоритетное направление развития промышленности. В связи с этим целью Конференции и Конкурса является выявление и стимулирование работы научно-технического творчества молодых коллективов, талантливых молодых ученых, инженеров и техников, развитие научно-инновационной деятельности в России, коммерциализация научно-технических достижений в аэрокосмической отрасли, укрепление связей между бизнесом и наукой, предприятиями, организациями, органами государственной власти. А.П.Плешаков пожелал участникам Конкурса и Конференции успешной и плодотворной работы и победы на будущих конкурсах.

Начальник Сводного управления организации космической деятельности Федерального космического агентства С.А.Пономарев сообщил, что Агентством разработана комплексная программа развития космической отрасли, которая предусматривает активное внедрение инновационных проектов и поэтапное омоложение кадров, чему, по его мнению, будет способствовать "Международный молодёжный конкурс инновационных проектов авиационно-космических технологий и материалов".

С.Б.Вилкин отметил, что компания "КОММЕТПРОМ", являясь одним из ведущих поставщиков металлопродукции и комплектующих для предприятий авиакосмического комплекса, заинтересована в реализации прогрессивных направлений науки и техники. В связи с этим, а также с целью выявления и поддержки молодежных творческих коллективов, реализации их инновационных проектов, привлечения инвесторов компанией проводится, начиная с 2006 г., ежегодный Конкурс инновационных проектов.

Оргкомитетом и Экспертным советом Конкурса были учреждены четыре номинации: создание авиакосмических технологий и материалов; применение авиакосмических технологий и материалов; идеи 21-го века - перспективные разработки; организационные, информационные и образовательные проекты в области авиации и космонавтики.

В Конкурсе 2006 г. Экспертным советом в финал были отобраны 64 инновационных проекта. Из них были определены 18 проектов-победителей.

Организаторы и спонсоры учредили премиальный Фонд Конкурса в размере 360 тыс.руб. Исходя из этого финансовая составляющая первой премии определена в 30 тыс. руб., а второй премии - в 15 тыс. руб. Генеральный директор ФГУП "ЦНИИМАШ" Н.А.Анфимов констатировал, что сегодня в авиакосмическом комплексе остро стоит кадровый вопрос: наблюдается "возрастной дисбаланс", отток молодежи и, как следствие, встает проблема подготовки новой смены. В связи с этим, по его мнению, Конкурс инновационных проектов будет стимулировать инициативу молодежи и имеет большое будущее.

На заседании состоялись выступления и награждения победителей Конкурса. В рамках мероприятия прошла 5-ая Конференция молодых специалистов авиационных, ракетно-космических и металлургических организаций России.

*источник: сайт "Парлкомм"
18.10.06*

РОССИЯ НЕ БУДЕТ ГОЛОСОВАТЬ ЗА САНКЦИИ К ИРАНУ ДО ОТМЕНЫ САНКЦИЙ К "СУХОМУ"

Россия потребовала снятия санкций в отношении компаний "Сухой" и "Рособоронэкспорт", заявив, что в противном случае не сможет проголосовать за проект резолюции, предполагающей санкции в отношении Ирана. Как заявил агентству Associated Press постоянный представитель России при ООН Виталий Чуркин, голосование России за соответствующую резолюцию будет означать, "по крайней мере косвенно, что мы поддерживаем санкции, уже наложенные на нас". По словам Чуркина, это представило бы собой "какое-то смешное и немыслимое политическое затруднение".

В ответ на прямой вопрос, будет ли Россия добиваться снятия американских санкций в отношении своих компаний, посол России в ООН также ответил: "Да, мы настаиваем: санкции против Ирана или ника-

ких санкций против Ирана". В тоже время американский коллега Чуркина Джон Болтон заявил, что пока ничего не слышал о российских требованиях, однако выразил уверенность, что в течение текущей недели будет обсуждаться вопрос о санкциях в отношении Ирана и, "полагаю, тогда я и услышу об этом (требованиях России - Газета.Ru)".

Санкции в отношении двух российских компаний были введены в начале августа в соответствии с американским законом, запрещающим поставки технологической продукции "двойного назначения" в Иран. В конце того же месяца глава Пентагона Дональд Рамсфельд пообещал пересмотреть их.

*источник: сайт "Газета.Ru"
17.10.06*

С "СУХОГО" ТРЕБУЮТ ДЕНЕГ

Бывшие конструкторы ОКБ "Сухой" решили потребовать со своего бывшего работодателя авторские отчисления за использование разработок для самолета Су-27. По их мнению, конструкторское бюро пользовалось их интеллектуальной собственностью и теперь должно им за это 3,8 млн долл. В ОКБ "Сухой" не отказываются от выплат, но, по их расчетам, речь может идти о куда более скромной сумме - около 25 тыс долл.

Руководство ОКБ "Сухой" (входит в структуру АХК "Сухой") более 10 лет нарушает авторские права создателей аэродинамического облика Су-27, считает Андрей Шкарин, представитель авторского коллектива, разрабатывавшего эту технику. В 1989 году им удалось получить патент на внешний облик и геометрию самолета, определившую его основные летные характеристики.

"Несмотря на то что облик самолета защищен патентом (его копия имеется в распоряжении РБК daily), руководители ОКБ игнорируют участие авторов в разработке истребителя и отказываются выплачивать предусмотренное законодательством вознаграждение", - рассказывает РБК daily г-н Шкарин. В 1990-х годах "Сухой" продал в Китай и Индию лицензии на сборку около 200 таких машин, поэтому разработчики посчитали, что ОКБ должно заплатить им 2,3 млн долл. авторских отчислений. Еще 1,5 млн долл. с компании требуют в виде пеней.

По мнению юриста, патентный закон, принятый в 1989 г., предусматривает, что коммерческие структуры обязаны выплачивать авторам вознаграждение по патенту. "Заводы-изготовители, возможно, платили ОКБ "Сухой" роялти за каждую проданную машину, в том числе и за лицензию на выпуск Су-27. По действующему законодательству сумма платежей авторам от проданных лицензий должна составлять не менее 20%", - отмечает Андрей Шкарин.

При этом само вознаграждение должно было выплачиваться в соответствии с дополнительными соглашениями (именно так было сказано в основном соглашении между авторами и ОКБ "Сухой"), но они заключены не были. Авторы обращались к гендиректору "Сухого" Михаилу Погосяну, но он затягивал с решением данного вопроса. Вскоре ОКБ предложило

суммарно выплатить авторам 25 тыс. долл. (соответствующая переписка имеется в распоряжении РБК daily), однако авторы не согласились и выдвинули встречные требования, оценив свои услуги почти в 100 раз выше.

О том, что вознаграждение не выплачено, говорится и в письме замруководителя федеральной службы по интеллектуальной собственности, патентам и товарным знакам (Роспатент) Александра Корчагина к гендиректору "Сухого" Михаилу Погосяну от 4 августа 2006 года (оно также имеется в распоряжении РБК daily). В этой связи Роспатент призывает ОКБ разбираться в ситуации выплатить деньги конструкторам.

Переговоры авторов по теме роялти с руководством госкомпании начались еще три года назад. Однако, не найдя поддержки в "Сухом", они подали иск в Савеловский суд Москвы, который в марте 2006 года решил дело в пользу ОКБ. Но 5 сентября кассационная инстанция отменила решение Савеловского суда и вернула дело на рассмотрение новым составом, поясняет представитель авторов.

В самом АХК "Сухой" от комментариев отказываются, хотя не отрицают наличия претензий от конструкторов. "Комментарии будут только после подписания заключения юридической службы предприятия", - сказал РБК daily заместитель гендиректора АХК "Сухой" Вадим Разумовский. Однако в самом "Сухом" сомневаются в том, что именно зарегистрированный патентом образец продавался за рубеж. Источник, близкий к компании "Сухой", отмечает, что это вопрос политический.

"Если все 10 тысяч конструкторов, работающих на компанию, заявят о своих авторских правах, что станет с предприятием?", - вопрошает он.

"У нас изобретатель имеет право на вознаграждение, это практиковалось еще при советской власти. И разницы здесь нет, какого профиля предприятие. Но здесь сложно определить размер в судебном порядке и, скорее всего, это будет сумма, рассчитанная "Сухим", - отмечает гендиректор юридической компании "Добронравов и партнеры" Юрий Добронравов.

*источник: газета "RBC Daily"
05.10.06*

ПРЕМЬЕРЫ РОССИИ И УКРАИНЫ РАССМОТРЕЛИ РЯД СОВМЕСТНЫХ ПРОЕКТОВ В АВИАСТРОЕНИИ

В настоящее время к реализации проекта по созданию самолета Ан-124 подключено внимание российских государственных органов и бизнеса, заявил премьер-министр РФ Михаил Фрадков.

"Этот самолет является одним из приоритетов, в проекте участвуют предприятия Украины и ульяновский завод", - заявил М.Фрадков в беседе с журналистами в Киеве. Что касается проекта самолета Ан-70, то в данном вопросе стороны подвели черту в связи с

отсутствием интереса у Вооруженных сил России к этому самолету, продолжил премьер. "Однако тема не закрыта, так как были определенные затраты, и есть смысл разобраться с имеющимися долгами и вопросом интеллектуальной собственности", - сказал М.Фрадков.

*источник: ИА "Интерфакс"
24.10.06*

HAL И "РОСОБОРОНЭКСПОРТ" ПОДПИСАЛИ КОНТРАКТ НА ПОСТАВКУ ДВИГАТЕЛЕЙ ДЛЯ МИГ-29

Индийская государственная компания HAL и "Рособоронэкспорт" подписали контракт, согласно которому HAL начнет производство по лицензии двигателей для МиГ-29 ВВС Индии.

Как сообщает DefenseNews.com, в соответствии с условиями контракта стоимостью 300 млн дол, МО Индии приобретет некоторое количество двигателей РД-33 у ММП им. Чернышева в начале 2007 г. В дальнейшем на мощностях компании HAL начнется их лицензионное производство.

Новыми двигателями будут оснащены 65 истребителей МиГ-29, которые будут модернизированы в соответствии с контрактом стоимостью 900 млн дол. Самолеты будут оборудованы новыми системами управления огнем и смогут применять новейшие ракеты класса "воздух - земля" и управляемые по лазерному лучу авиабомбы.

*источник:
газета "Военно-промышленный курьер"
25.10.06*

"СУХОЙ" В ДОСТАТКЕ

Госдума приняла во втором чтении изменения в закон "О госрегулировании развития авиации". Согласно им, участие иностранных инвесторов в предприятиях российского авиапрома по-прежнему составит не более 25% акций. Однако ограничение может снять президент РФ. В первую очередь это выгодно госкомпаниям "Сухой", собирающейся продать 25% акций ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" итальянской Finmeccanica.

Ранее иностранцам разрешалось продавать менее 25% акций. Депутаты проголосовали за сохранение этой нормы, уточнив, что размер участия может изменяться в каждом конкретном случае президентом.

"Честно говоря, сегодня вопрос привлечения иностранных инвестиций в авиапром не стоит слишком остро, - сообщил Ъ Мартин Шаккум, председатель комитета по промышленности Госдумы, готовившего законопроект. - На мой взгляд, инвестиции есть и внутри страны, главное - чтобы был платежеспособный спрос на продукцию авиапрома". В первоначальном варианте законопроекта (он провел в Госдуме около двух лет. - Ъ) речь шла об увеличении доли участия иностранцев до 49%, - напомнил депутат Александр Белоусов. - Однако я считаю решение не привязываться к конкретной цифре и менять ее в каждом конкретном случае правильным. Условно говоря, в проекте по изготовлению кресел у иностранцев может быть и 60%, а в проектах, связанных с безопасностью страны, и 5% может быть много".

По данным Ъ, к рассмотрению изменений в закон "О госрегулировании развития авиации" депутаты вернулись по инициативе администрации президента. Напомним, летом в Кремле в присутствии президента Владимира Путина и премьер-министра Италии Романо Проди госкомпания "Сухой" и итальянский концерн Finmeccanica подписали соглашение

о стратегическом сотрудничестве по созданию самолета Sukhoi Superjet100 (прежнее название - RRJ). Им предусмотрено приобретение компанией Alenia Aeronautica (дочерняя структура Finmeccanica) 25% плюс одна акция ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) и участие в финансировании программы RRJ. Принятый законопроект (третье чтение он должен пройти почти автоматически до 13 октября) после принятия его Советом федерации и подписания Владимиром Путиным открывает "Сухому" возможность добиться разрешения на продажу более 25% акций ГСС.

Ранее ограничения в законодательстве также становились причиной ухода иностранцев из российских проектов. "Наш первый опыт сотрудничества с российскими партнерами был в рамках проекта вертолета Ми-38, - рассказывал Ъ гендиректор компании "Еврокоптер Восток" Жером Нулянс. - Eurocopter выполнил все свои обязательства, но из-за запрета на 25-процентный рубеж владения мы были вынуждены выйти из СП".

В "Сухом" сочли, что поправки к закону позволяют не только ГСС, но и другим российским предприятиям "плотнее интегрироваться с европейской авиационной промышленностью". Однако отраслевые эксперты более сдержанны в оценках. "Существенных изменений поправка не даст, - предположил аналитик Банка Москвы Михаил Лямин. - Государство не станет менее требовательным и будет одобрять только стратегические сделки. Например, если Снехта захочет войти в капитал НПО "Сатурн" в рамках совместной разработки и производства двигателей".

*источник: газета "Коммерсантъ"
05.10.06*

КНААПО ИЗГОТОВИТ ОПЫТНУЮ ПАРТИЮ SUPER-JET-100

Новый российский региональный самолет Super-Jet-100, опытную партию которого - шесть самолетов - начинают изготавливать на Комсомольском-на-Амуре авиационном объединении, 26 декабря отдадут на испытания, сообщил Евгений Сидюркин, заместитель генерального директора по управлению персоналом КНААПО, депутат Законодательной думы Хабаровского края.

Сначала начнутся реальные нагрузки, испытания его на прочность, определение конструктивных недоработок. Потом будут ресурсные испытания. А в сентябре следующего года должен быть собран первый лётный самолет. К 2011 г. коллектив КНААПО планирует выпускать 70 подобных самолетов в год.

Комсомольское объединение получило этот заказ не случайно, считает Сидюркин, в России нет другого такого современного завода. В реконструкцию предприятия вложило только в нынешнем году 634 млн руб. собственных оборотных средств. Всего сумма капиталовложений - 2 074 947 000 руб.

Кроме того, говорит он, надо отдать должное дипломатичности и настойчивости нашего депутата Госдумы Валерия Шпорта, который, используя влияние партии "Единая Россия", добился, что строить региональный самолет будут все-таки в Комсомольске-на-Амуре. А шестиместный гидросамолет, способный взлетать с земли и с воды, уже в производстве.

30 октября два гидросамолета будут проданы в Китай. Три таких летают в Америке. Предназначенные для коммерческих целей, они достаточно популярны и у нас в стране. В честь 60-летия Великой Победы самолет совершил перелет Комсомольск-на-Амуре - Санкт-Петербург. Еще один перспективный самолет - грузовой "Сухой-80". Один уже летает, три - собираются.

Объединение выходит на загрузку, при которой половина выпускаемых самолетов будет военными, половина - гражданскими. Между тем, объединению нужны кадры - почти двадцать тысяч человек. Одних рабочих, причем высококвалифицированных, нужно около трех тысяч. Рабочих на предприятии готовят сами, будущих инженеров - учат.

В текущем году принято более 150 выпускников Комсомольского-на-Амуре государственного технического университета. Еще один вариант - после второго и третьего курсов студенты-комсомольчане продолжают учебу в столичных технических вузах. Объединение не жалеет на это средств, обещая образованным молодым людям работу, возможности карьерного роста. Вот такие у нас перспективы.

*источник:
ИА "Агентство национальных новостей"
19.10.06*

САМАРСКИЙ АВИАЦИОННЫЙ ЗАВОД ГОТОВ ПОСТАВЛЯТЬ САМОЛЕТЫ АН-140 В ВЕНЕСУЭЛУ

Делегация Министерства обороны Венесуэлы и российского Рособоронэкспорта побывала на самарском заводе "Авиакор". В планах предприятия - экспорт регионального самолета Ан-140.

Как заявил управляющий директор завода "Авиакор" Сергей Лихарев, рынок Латинской Америки, где хорошо известны самолеты Ан, является стратегически перспективным.

"Мы меньше рассчитываем на какую-то немедленную коммерческую выгоду, а больше рассчитываем на стратегический прорыв на рынок Латинской Америки", - заявил Лихарев.

Своих партнеров авиастроители, выходящие на международные рынки, ищут в Африке и Южной Америке.

Делегацию из Венесуэлы, прибывшую на "Авиакор", сопровождали специалисты Рособоронэкспорта. В программе визита была экскурсия по самарско-

му заводу и переговоры о закупке Ан-140 для военно-воздушных сил Венесуэлы. Пока не известны даже приблизительные сроки заключения контракта.

Сергей Лихарев напомнил, что в области авиастроения контракты не могут быть скороспелыми, они не рождаются за день или два. Например, с авиакомпанией "Якутия" контракт согласовывался больше полугода.

На "Авиакоре" надеются, что в условиях улучшающихся взаимоотношений, как показала недавняя встреча президентов России и Венесуэлы, визит делегации может иметь продолжение и практическое будущее.

*источник:
ИА "Агентство национальных новостей"
16.10.06*

ПОСОЛ БРАЗИЛИИ В РФ НЕ ИСКЛЮЧАЕТ, ЧТО ПРАВИТЕЛЬСТВО ЕГО СТРАНЫ ВЕРНЕТСЯ К ВОПРОСУ О ПРИОБРЕТЕНИИ СУ-35

Посол Бразилии в РФ Карлос Аугусто Рего Сантос-Невис не исключает, что правительство его страны вернется к вопросу о приобретении российских самолетов Су-35. Как напомнил дипломат на пресс-конференции в РБК, три года назад бразильские власти организовали тендер, в котором приняли участие производители боевой техники из России (корпорация "Сухой"), США, Великобритании и Франции. "По общему мнению, российский самолет был самым

лучшим из тех, которые предлагались на торгах", - сказал посол. Дипломат отметил, что "принимая во внимание высокую стоимость сделки, бразильское правительство решило отложить этот вопрос с тем, чтобы, возможно, в будущем вновь вернуться к его рассмотрению".

*источник: РосБизнесКонсалтинг
17.10.06*

"АВИАКОР" ТРЕБУЕТ ДЕНЕГ

Вслед за срывом контракта на поставку десяти Ту-214, "Финансовая лизинговая компания" (ФЛК) подставила под удар и поставку самолетов Ан-140 для авиакомпания "Якутия". Как заявил РБК daily глава совета директоров самарского авиазавода "Авиакор" Сергей Лихарев, ФЛК задерживает финансирование проекта, выделив на это лишь 4,5 млн долл., что составляет пятую часть всех платежей. Из-за этого "Авиакору" приходится изыскивать средства из других источников.

Контракт между "Якутией", "Авиакором" и ФЛК был заключен 3 марта 2006 г. В соответствии с ним завод должен поставить три самолета Ан-140 (стоимость их не раскрывается, каталожная цена 8,5 млн долл.), а ФЛК - до конца года профинансировать пятью траншами производство самолетов. Впрочем, Сергей Лихарев сетует на то, что обязательства по финансированию пока не выполняются. "ФЛК просто не платит нам. На данный момент была проплачена всего лишь пятая часть от необходимого" - отмечает г-н Лихарев. По его словам, поначалу ФЛК мотивировала задержки с финансированием тем, что Сбербанк не выдавал им кредит. Затем в качестве причины назвали сокращение государственного финансирования лизинговых программ. Г-н Лихарев напоминает, что контракт с "Якутией" и ФЛК имеет определенный график поставок, который сейчас исполняется, однако сроки поступления платежей полностью сорваны. "Мы поставили один самолет, готовим к передаче второй и уже заложили третий; все работы мы выполнили практически за счет собственных средств", - сказал Сергей Лихарев.

Директор "Авиакора" также раскрыл структуру платежей. Из его объяснения следует, что авиакомпания делает платежи регулярно. А из 4,5 млн долл., переданных ФЛК "Авиакору", 3 млн составили лизинговые платежи авиакомпании. "То есть средства были прогнаны через лизинговую компанию", - отметил г-н Лихарев. По его словам, юристы предприятия готовы подать в арбитражный суд иск на ФЛК, однако это

будет сделано лишь в крайнем случае, поскольку суд продлится как минимум до середины 2007 г.

Источник РБК daily в финансовых кругах подтвердил, что Сбербанк в минувшую пятницу действительно рассматривал вопрос по предоставлению ФЛК кредита. По его словам, из 25 млн долл. (каталожная цена самолетов), которые потребуются для реализации данного проекта, банк уже выделил 7,5 млн долл. При этом сейчас для достройки самолетов "Авиакор" берет деньги у коммерческих банков, таких как "Союз", и в региональном "Солидарность".

Получить комментарий у ФЛК РБК daily не удалось. Представители авиастроительных компаний говорят, что нынешний генеральный директор ФЛК Евгений Зарицкий в ближайшее время должен уйти в отставку, сама компания перестанет заниматься финансированием поставок готовой авиационной продукции, а станет финансировать сделки по покупке оборудования для авиационных предприятий.

Напомним, что "Авиакор" - не первое предприятие, столкнувшееся с задержкой финансирования ФЛК. Задержку поставок самолетов Ту-214 еще весной подтвердила гендиректор авиакомпании "Трансаэро" Ольга Плешакова. Всего эта авиакомпания хотела взять в лизинг у ФЛК в общей сложности десять самолетов марки Ту-214.

Самарский авиационный завод "Авиакор" был основан в декабре 1930 года, он является одним из пяти крупнейших предприятий России по производству пассажирских самолетов. В разное время здесь выпускались АНТ-25, Ил-2, Ту-114, Ту-154. В 80-е годы параллельно с выпуском пассажирских самолетов предприятие занялось производством самолетов по заказу Министерства обороны. Сегодня "Авиакор" выпускает Ан-140, наладило капитальный ремонт самолетов Ту-154 и производство запасных частей к нему. Также предприятие пытается наладить кооперацию с Bombardier.

*источник: газета "RBC Daily"
11.10.06*

НПК "ИРКУТ" ИНВЕСТИРУЕТ СРЕДСТВА ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ КОНТРАКТНЫХ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ

ОАО "Научно-производственная корпорация (НПК) "Иркут" для выполнения обязательств на поставку истребителей Су-30МК с учетом жестких временных рамок поставок согласно подписанным контрактам вложит в серийное производство 200 млн. долл. в ближайшие несколько лет, сообщил президент корпорации Олег Демченко.

Он уточнил, что в текущем году на эти цели планируется инвестировать 90 млн. долл., а в следующем году - 70 млн. долл.

"Указанные финансовые ресурсы будут использованы, в основном, в строительстве и оснащении второй очереди гальванического производства и закупке современного высокотехнологичного оборудования", - сказал глава корпорации.

По его словам, только в текущем году НПК "Иркут" оплатил оборудование на 28 млн. долл., сейчас ведется его поставка, а высокоскоростные фрезерные станки для обработки длинномеров уже монтируются.

"НПК "Иркут" уделяет большое внимание снижению издержек производства и снижению себестоимости готовой продукции, несмотря на рост цен на материалы, полуфабрикаты и пр. Разработан и действует план по мероприятиям по снижению издержек производства. Уже сокращено значительное количество ненужных подразделений", - отметил О. Демченко.

Он подчеркнул, что большая производственная программа поставок авиационной техники по действующим экспортным заказам требует больших усилий всего коллектива корпорации. В настоящее время работа на Иркутском авиационном заводе ведется по 12 часов в сутки. Уже практически полгода предприятие работает по режиму шестидневной рабочей недели с одним выходным днем для профилактики технологического оборудования.

*источник: AVIAPORT.RU
05.10.06*

"ТУПОЛЕВ" ПРИМЕТ УЧАСТИЕ В АВИАЦИОННОЙ ВЫСТАВКЕ В КИТАЕ

ОАО "Туполев" примет участие в крупнейшем авиационно-космическом салоне, проходящем с 31 октября по 5 ноября 2006 г. в городе Джухай (КНР). Давние партнерские отношения связывают КБ Туполева и Китайскую Народную Республику, успешно эксплуатирующую самолеты "Ту" уже многие годы. Продолжая добрые традиции, сегодня "Туполев" готов предложить китайским авиакомпаниям авиалайнеры нового поколения. В настоящее время для КНР на ульяновском авиастроительном заводе строятся 5 самолетов Ту-204-120СЕ, первый из которых будет передан заказчику в ближайшее время. Уделяя особое внимание китайскому рынку, ОАО "Туполев" максимально полно представляет свою продукцию на выставке в Джухае. На статической стоянке планируется показать самолеты Ту-204-300, Ту-204С, Ту-334-100. На стенде будет представлено все семейство самолетов Ту-204/214, семейство ближнемагистральных самолетов Ту-334 и другие разработки компании.

Представляемый на выставке Ту-204-300 - это средне-дальнемагистральный пассажирский самолет, предназначенный для перевозки пассажиров, багажа и грузов на авиалиниях средней и большой протяженности. Важным моментом является то, что самолет Ту-204-300 может эксплуатироваться с аэродромов класса Б и В, при этом география его использования резко расширяется.

Самолеты Ту-204-300 успешно эксплуатируются авиакомпанией "Владивосток Авиа", по данным которой, даже при коэффициенте заполнения 0,7 самолет приносит устойчивую прибыль на ближних,

средних и дальних маршрутах авиаперевозок. Высокий уровень надежности и послепродажного обслуживания Ту-204-300 характеризуется цифрами налета парка Ту-204-300 а/к "Владивосток Авиа". Так, в июле 2006 г. средний налет самолетов Ту-204-300 составил более 315 летных часов.

Ту-204С - среднемагистральный грузовой самолет, создан на базе пассажирского самолета Ту-204-100. Ту-204С предназначен для перевозки грузов массой 30000 кг в контейнерах международного класса на воздушных трассах протяженностью до 2400 км или грузов массой 13800 кг на расстояние до 6800 км.

Ту-334-100 - ближнемагистральный пассажирский самолет, рассчитанный на перевозку до 102 пассажиров на расстояние до 3150 км. Не уступающий аналогам объем салона и меньший уровень шума в пассажирской кабине Ту-334-100 обеспечивают высокий уровень комфорта. Самолет сертифицирован по принятым в России авиационным правилам АП-25, являющимся аналогом европейских авиационных норм JAR-25.

На выставке планируется провести активные переговоры по продвижению новых самолетов марки "Ту" на азиатский рынок, и широкая демонстрация "Туполевым" своих новейших разработок - это шаг, дающий возможность потенциальным заказчикам ближе познакомиться с современными российскими авиалайнерами.

*источник: компания "ОАО "Туполев"
18.10.06*

"ДАЛЬАВИА" КУПИТ 22 САМОЛЕТА SUPER-JET-100 ПЕРЕД СЛИЯНИЕМ С "АЭРОФЛОТОМ"

Авиакомпания "Дальавиа" (Хабаровск) планирует купить 22 региональных самолета Super-Jet-100 у компании "Сухой". Об этом заявил глава "Гражданских самолетов Сухого" Виктор Субботин, передает Reuters. В. Субботин сообщил, что контракт с "Дальавиа" на покупку 22 самолетов Super-Jet-100 будет подписан к концу 2006 г. На данный момент у "Сухого" уже есть 40 контрактов на данный самолет, из которых на "Аэрофлот" приходится 30.

Стоимость одного самолета по каталогу составляет \$27 млн. Серийное производство Super-Jet-100 должно начаться в 2007 г. Кроме того, В. Субботин сказал, что на 2008 год мощности завода уже загружены

выполнением контракта для "Аэрофлота". По его словам, к концу 2006 г. компания планирует заключить твердые контракты еще на 45-50 самолетов, в частности, с авиаальянсом AirUnion будет подписан договор на поставку 15 самолетов и опцион еще на 15 лайнеров.

Напомним, что "Аэрофлот" намерен провести укрупнение компании за счет "Дальавиа", "Владивосток Авиа", а также ряда небольших компаний. Главным дальневосточным аэропортом предлагается сделать Хабаровск.

*источник: сайт "PrimaMedia"
23.10.06*

CUBANA ПОЛЕТИТ В КРЕДИТ

Во время визита премьера Михаила Фрадкова на Кубу в Гаване было подписано соглашение о финансировании сделки по поставке партии самолетов для кубинской авиакомпании Cubana de Aviacion - двух Ил-96-300 и трех Ту-204. Документ закрепляет параметры предназначенного для этой цели синдицированного кредита, организатором которого выступит Росэксимбанк.

Соглашение с российской стороны подписали председатель правления Росэксимбанка Николай Гаврилов и генеральный директор лизинговой компании "Ильюшин-финанс Ко" (ИФК) Александр Рубцов, а с кубинской - директор Института гражданской авиации Кубы дивизионный генерал Рохелио Асеве-

до Гонсалес и президент Cubana de Aviacion Рикардо Сантьян. Контракт на поставку пяти самолетов на Кубу через ИФК, заключенный в апреле этого года, предусматривает предоставление российской стороной 12-летнего кредита на сумму 325 млн долл.

В ходе визита Михаила Фрадкова также подписано рамочное российско-кубинское соглашение о создании центра по техническому обслуживанию российских самолетов на территории Кубы. Центр должен быть организован после завершения поставки партии самолетов, то есть в середине 2007 г.

*источник: газета "Время новостей"
02.10.06*

СУХОИ SUPERJET100 НЕДОСЧИТАЛСЯ КОМПЛЕКТУЮЩИХ

Госдепартамент США отказался выдать Hamilton Sundstrand и В/Е Aerospace лицензии на поставку комплектующих для российского регионального самолета Sukhoi SuperJet100. Этот шаг стал следствием санкций США против госкомпании "Сухой". Отраслевые эксперты считают, что замена поставщиков может сдвинуть сроки реализации проекта на год.

Как стало известно, на днях американские компании Hamilton Sundstrand и В/Е Aerospace уведомили ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) о том, что госдепартамент США не выдал им лицензий на поставку комплектующих для самолета Sukhoi SuperJet100 (новое название RRJ). Это два из девяти американских поставщиков комплектующих для Sukhoi SuperJet100. Остальные компании аналогичные лицензии получили. Госдепартамент, по данным, объяснил отказ санкциями, введенными в начале августа против госкомпаний "Рособоронэкспорт" и "Сухой". До сих пор в "Сухом" утверждали, что они не затронут проект Sukhoi SuperJet100.

Hamilton Sundstrand должна была поставлять гироскопы системы управления самолета, В/Е Aerospace - вычислитель системы управления двигателем. Обе компании являются не прямыми поставщиками ГСС, а субконтрактерами: гироскопы предназначены для системы авионики Thales, вычислители - для двигателя производства НПО "Сатурн" и Снегма. Аналогичные вычислители поставляются в виде запчастей для самолетов Boeing 737, эксплуатируемых в Иране, но никаких ограничений на поставку в Иран этого узла не вводилось, - подчеркивают в ГСС. В/Е Aerospace также занимается интерьером Sukhoi SuperJet100 и должна поставить кислородную систему, но в этом, по данным, проблем с поставками пока не предвидится. Однако элементы двигателя и системы управления попадают в перечень технологий двойного назначения, разрешение на экспорт которых дает госдепартамент США. Представители ГСС настаивают, что распространение санк-

ций, введенных против компании "Сухой", на ГСС неправомерно. "Сухой" является мажоритарным, но не единственным акционером ГСС. До конца года блокирующий пакет ГСС намерена приобрести итальянская компания Finmeccanica SpA. Таким образом, их права будут ущемлены. Между тем в конце сентября президент США Джордж Буш подписал закон о продлении закона о санкциях в отношении экспорта военной техники в Иран - с 31 декабря 2006 года до 31 декабря 2011 года.

Гендиректор ГСС Виктор Субботин заявил, что "проблемы этих двух компаний никак не скажутся на сроках реализации проекта". "До конца года мы можем подождать, пока компании урегулируют вопросы получения лицензий с госдепом. Сами компании заинтересованы в этом, - сообщил топ-менеджер. - Если же им это не удастся сделать, то мы заключим контракты с другими поставщиками, которые участвовали в конкурсе на поставку этих узлов. Даже в этом случае это не отразится на сроках и стоимости программы".

Однако опрошенные участники рынка полагают, что это не так. "Гироскоп можно заменить европейским или российского производства, доработка не займет много времени, - пояснил, - на условиях анонимности представитель одного из авиазаводов. - Но непоставка автоматической системы управления двигателем критична. Она разрабатывается для двигателя индивидуально, и ее разработка займет от нескольких месяцев до года". "ГСС не раскрывал информацию о конкурсах и о компаниях, которые в них участвовали. Но наверняка какое-то время для замены поставщиков даже небольшого количества оборудования потребуется, что может отодвинуть сроки первого полета Sukhoi SuperJet100, - отмечает редактор профильного издания Russia/CIS Observer Максим Пядушкин.

источник: газета "Коммерсантъ"
04.10.06

ДЛЯ СЕРТИФИКАЦИИ ТУ-204-120СЕ НЕОБХОДИМО УСКОРИТЬ ФОРМИРОВАНИЕ ДОКАЗАТЕЛЬНОЙ БАЗЫ

Сроки завершения европейской сертификации грузового самолета Ту-204-120СЕ с импортными авиадвигателями и бортовым оборудованием будут зависеть от времени, необходимого разработчику для формирования доказательной базы, которую примет европейский сертификационный центр (EASA). Такое мнение в беседе с корреспондентом "АвиаПорт.Ру" высказал информированный источник в Авиационном регистре Межгосударственного авиационного комитета (АР МАК).

"Европейские авиационные власти работают только по документам. Принципиальная позиция европейских авиационных властей состоит в том, что заявитель определяет срок - как только заявитель все необходимые документы "кладет на стол", сразу ставится вопрос о возможности выдачи сертификата", - подчеркнул собеседник.

По его мнению, самолет практически готов к оформлению сертификата - летные испытания завершены с проведением порядка 25 полетов. Собеседник отметил, что для сертификации надо подготовить сотни документов, иногда - тысячи. На сегодня осталось оформить примерно 50-60 доку-

ментов, и каждый из них может включать в себя анализ ряда испытаний.

Он отметил, что в федеральном агентстве по промышленности (Роспром) имеется полная информация о том, в каком состоянии находится процесс сертификации самолета, Роспром уведомляется об этом в официальном порядке.

Самолет Ту-204-120СЕ создается в соответствии с нормами и требованиями AP-25, FAR-25 и JAR-25. 6 октября 2000 года самолет приступил к сертификации по нормам JAR. Летные сертификационные испытания первого Ту-204-120СЕ в полном объеме завершились 3 августа 2006 г. Ранее планировалось завершить сертификацию самолета по нормам и требованиям JAR в конце 2004 года. Долгое время основной проблемой, препятствующей интенсификации сертификации по JAR, являлось отсутствие необходимого самолета Ту-204-120СЕ с "английской" кабиной - надписями на английском языке и мерами измерения в английской системе измерений.

источник: AVIAPORT.RU
05.10.06

ROLLS-ROYCE ПУСТИЛИ В РОССИЮ

Востребованный отечественными авиакомпаниями самолет А320 с конца 2008 г. будет иметь отечественный аналог. Российские авиапроизводители сделали презентацию новой модификации самолета Ту-204-300СМ. Благодаря установленным двигателям производства Rolls-Royce по основным характеристикам он приблизился к европейскому аналогу, хотя и проигрывает своему западному конкуренту по дальности полета.

Министр финансов РФ Алексей Кудрин, выступая на расширенной коллегии Минтранса, предложил не торопиться с отменой НДС на ввозимые иностранные самолеты. По его словам, куда бы он ни пришел, к нему везде обращаются с предложением, в частности, отменить НДС на то оборудование, которое не производится в России. Однако сам министр считает, что надо этот вопрос тщательно изучить, так как в России могут появляться аналоги западной техники.

Чтобы не дать повод отменить пошлины на ввоз западной техники, представители лизинговой компании ИФК объявили о создании новой модификации самолета Ту-204-300СМ. По словам финансового директора ИФК Николая Дадонова, цель проекта - максимальное предложение авиаперевозчикам замены авиапарка самолетов Ту-154 с фокусом на внутренний рынок и страны СНГ. Сам самолет более легкий, так как имеет облегченную конструкцию планера, его управлением занимается экипаж из двух человек. По словам Николая Дадонова, первые поставки таких самолетов заказчикам возможны уже в третьем квартале 2008 г.

По словам представителей ИФК, эти самолеты могут поставляться по программе trade-in, заменяя вышедшие из строя Ту-154, однако конкретные условия замены для авиакомпаний не называются. Серийно может производиться на двух заводах: ульяновском "Авиастар-СП" (мощность до 40 таких машин в год) и КАПО (Казань), где сегодня может собираться до 12 Ту-214.

Николай Дадонов назвал новый Ту-204 российским аналогом европейского А320. Он также привел сравнение некоторых показателей обоих самолетов. Например, максимальный взлетный вес Ту-204-300СМ составляет 93,5 тонны, А320 имеет 77 тонн. По коммерческой нагрузке "Ту" опережает европейский

двойник на две тонны. Крейсерская скорость российского самолета - 830 км/ч, у Airbus этот показатель равен 840 км/ч. Самолеты имеют сопоставимую топливную эффективность. "Главное различие самолетов - в дальности полета и каталожной цене. При дальности полета 3600 километров Ту-204 будет стоить 39-44 млн долл., европейский самолет может перелетать на расстояния до 5700 км. и стоит 60-65 млн долл. (без учета пошлин 20%)", - сказал RBC daily финансовый директор ИФК Николай Дадонов.

Как говорят на КБ "Туполев", оснащение самолетов Ту-204 двигателями Rolls-Royce происходит впервые. На сегодняшний день на экспорт было поставлено 5 самолетов Ту-204-120 (модификация Ту-204-100 с "неродным" двигателем). С двигателями пермского моторного завода ПС-90А было выпущено около 30 самолетов (20 из них сейчас находится в эксплуатации). Как признают на КБ, проблема с оснащением самолетов такими двигателями может быть только в финансировании.

"В начале надо разработать самолет, то есть предложения ИФК, они готовы программу финансировать", - сказал РБК daily региональный директор Rolls-Royce в России Владимир Расщупкин. По его словам, российский аналог такого двигателя появится не ранее 5-7 лет. В московском представительстве Airbus появление нового на рынке конкурента комментировать не стали. Получить комментарий директора "Управляющей компании "Пермский моторостроительный комплекс" Александра Иноземцева также не удалось, 7 октября советом директоров он был освобожден от занимаемой должности.

Самолет Ту-204-300СМ - облегченная версия своего предшественника самолета Ту-204-300, на который устанавливался двигатель ПС-90А. В нем установлен двигатель IAE V 2500 производства Rolls-Royce. Самолет проходит по шумам главы IV приложения 16 ИКАО. Как ожидают представители лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК - компания, которая займется лизингом обновленных самолетов), рынок таких машин до 2014 г. оценивается в 200-300 штук, из которых 30% могут уйти на экспорт.

*источник: газета "RBC Daily"
12.10.06*

САМОЛЕТОСТРОИТЕЛИ ДОГОВОРИЛИСЬ О СРОКАХ ВЫКАТКИ ЛАЙНЕРА АН-148

Как сообщил гендиректор киевского авиазавода "Авиант" Олег Шевченко по итогам совещания руководителей авиапредприятий Украины и России по поводу выпуска региональных пассажирских самолетов Ан-148, стороны договорились форсировать реализацию проекта. Уже в следующем году будет собрано от двух до пяти лайнеров. По словам г-на Шевченко, для подготовки серийного производства Ан-148 украинцам необходимо \$250-260 млн. Аналогичные средства требуются их российским партнерам. "Авиант" планирует выйти на производство 35-36 машин в год. Как надеются участники совещания, с пятого года и в течение 20 лет производственного цикла выпуск Ан-148 начнет приносить прибыль. Гендиректор лизинговой компании "Ильюшин финан

с" Александр Рубцов отметил, что "заказов на самолет больше, чем могут произвести заводы Украины и России". Только твердых контрактов уже подписано на 33 машины. До конца следующего года портфель заказов на Ан-148, по его убеждению, может достичь 100 единиц. Гендиректор Воронежского акционерного самолетостроительного общества Михаил Шушпанов добавил, что в ноябре бизнес-план производства лайнера планируется представить на совет директоров предприятия. Впрочем, он оговорился, что завод уже участвует в проекте и до конца года завершит изготовление пяти самолетоккомплектов.

*источник: газета "Коммерсантъ-Воронеж"
13.10.06*

"ИЛЫ" УЛЕТЯТ ИЗ ТАШКЕНТА

Крупный контракт, заключенный в сентябре 2005 года, на поставку Китаю 38 самолетов Ил-76 и Ил-78 на сумму 1,5 млрд долл. фактически повис из-за неспособности Ташкентского авиазавода восстановить полномасштабное производство этих самолетов. Поэтому российская сторона приняла решение о переносе производства на ульяновский "Авиастар". Впрочем, это вкупе с другими причинами приведет к удорожанию техники и сделает поставки самолетов в Китай нерентабельными.

О проблемах "Ташкентского авиационного производственного объединения имени Чкалова" (ТАПОиЧ, Узбекистан) на пресс-конференции заявил Василий Данилов, коммерческий директор НПО "Сатурн", которое будет производить двигатели Д-30КП2 для этих самолетов. По словам Василия Данилова и представителей "Ильюшина", президент России принял решение об организации окончательной сборки 22 самолетов на заводе "Авиастар-СП" в Ульяновске и начале серийного производства этого самолета в России. Производством крыла будет заниматься ВАСО, шасси - самарский завод, двигателями - НПО "Сатурн".

Координировать проект будет компания "Ильюшин". "К контракту с Китаем стороны подпишут дополнительное соглашение, в котором изменится поставщик самолетов. Если раньше он был ТАПОиЧ, теперь он станет "Ильюшин", - отмечает источник РБК daily в "Ильюшине".

Впрочем, трудности Ташкентского авиазавода - не единственное препятствие для выполнения этого проекта. Поставщики комплектующих указывают на резкий рост стоимости материалов - титана, алюминия, никеля, - что делает выполнение контракта в ценах 2005 г. невозможным, говорит Николай Дани-

лов. Так, стоимость двигателя Д-30КП2 подорожала на 20% по отношению к 2005 г. Об этом все участники проекта сообщили главному исполнителю. "Однако китайская сторона менять условия контракта не будет, об этом есть соответствующее уведомление. Решение о том, как будет компенсироваться стоимость комплектующих, будет приниматься в России. Это вопрос коммерческих переговоров НПО "Сатурн" и "Ильюшин". А всем контрактом будет заниматься НП "ОАК", - сказал он. По мнению Константина Макиенко из Центра анализа стратегий и технологий, "Рособоронэкспорт" продал Китаю самолеты по очень низкой цене - 17 млн долл. каждый, что сделало их производство нерентабельным. Более того, перенос производства из Ташкента в Ульяновск приведет к дальнейшему удорожанию стоимости.

При этом китайская сторона в феврале объявила контракт вступившим в силу и ждет подтверждения российской стороны в лице "Рособоронэкспорта". Российская сторона до сих пор по ряду серьезных причин не может сделать этого. Этот контракт станет ключевым на декабрьском заседании межправительственной комиссии по ВТС России и КНР. Источники в авиационной отрасли говорят, что китайская сторона не проводит никаких переговоров по этому вопросу, за исключением обсуждения уже подписанных контрактов. "Более того, по контракту предусмотрены штрафные санкции, которыми обязательно воспользуется китайская сторона", - отмечают источники. Сейчас китайская сторона обсуждает вопросы по лицензионной сборке самолетов Бе-103. Обсуждается вопрос об отверточной сборке авиационных двигателей в Китае.

*источник: газета "RBC Daily"
20.10.06*

"АВИАСТАР-СП" ОТПРАВИТ В КОРЕЮ ДВА САМОЛЕТА

Ульяновский авиазавод ЗАО "Авиастар-СП" договорился о поставке северокорейской авиакомпании Air Koryo - национальному перевозчику Северной Кореи - двух пассажирских магистральных самолетов Ту-204-300. Первый самолет будет поставлен уже в мае 2007 г. Скорее всего, договор с Северной Кореей заключен на тех же условиях, что и с Кубой, то есть под госгарантии на поставку самолетов в рассрочку. Пермский моторный завод, который производит турбореактивные двигатели для туполевских самолетов, обязался произвести к маю 2007 г. два мотора ПС-90А, которые потребуются для первого самолета,

отправляющегося в Северную Корею. Ранее предполагалось, что самолет будет сдан только к концу 2007 г., однако корейцы настояли на сокращении сроков работы, и в середине октября делегация КНДР прибывает в Пермь для того, чтобы зафиксировать в контракте новые сроки поставки. После выполнения работ по данному контракту корейская сторона планирует приобрести еще один Ту-204-300, о чем было заявлено в ходе переговоров.

*источник: газета "Коммерсантъ-Самара"
11.10.06*

ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА ТРАНСПОРТА РФ АЛЕКСАНДР МИШАРИН ПОСЕТИЛ ЗАО "АВИАСТАР-СП"

В субботу, 14 октября, ЗАО "Авиастар-СП" посетил первый заместитель министра транспорта РФ Александр Мишарин. В поездке на завод его сопровождали губернатор области Сергей Морозов, мэр города Сергей Ермаков, другие высокопоставленные чиновники областной и городской администрации. Гости побывали в цехах окончательной сборки самолетов Ту-204 и Ан-124-100 "Руслан". Генеральный директор ЗАО "Авиастар-СП" Виктор Михайлов про-

информировал о ходе строительства самолетов семейства Ту-204 для отечественных и зарубежных авиакомпаний, реальных сроках сдачи лайнеров в нынешнем и будущем году, перспективах "Авиастара", обозначил круг наиболее крупных проблем, решение которых во многом зависит от участия правительства страны.

*источник: компания "ЗАО "Авиастар-СП"
16.10.06*

СИМБИОЗ ИСТРЕБИТЕЛЯ И "КУКУРУЗНИКА"

Военно-воздушные силы России готовятся к приему на вооружение фронтовых бомбардировщиков Су-34. Накануне военные заявили, что новая машина закончила цикл летных испытаний и полностью готова к поставке в строевые части. В перспективе Су-34 должны полностью заменить парк стоящих на вооружении фронтовых бомбардировщиков Су-24 и дальних ракетносцев Ту-22МЗ. По мнению главнокомандующего ВВС Владимира Михайлова, Су-34 в ближайшие годы составит основу ударной мощи фронтовой российской авиации.

Проектирование Су-34 велось с начала 1980-х годов, и только в апреле 1991 г. на аэродроме в Жуковском состоялся первый полет экспериментальной машины. Начиная с 1993 г. было произведено несколько предсерийных самолетов, которые использовались для различных испытаний в летно-исследовательском институте им. Громова (ЛИИ) и центрах боевого применения и переучивания личного состава (ЦБПиПЛС) ВВС России. Теперь Су-34 должны будут заменить своих "собратей" Су-24, составляющих основную мощь российских ВВС. В настоящее время в боевом составе военно-воздушных сил насчитывается 10 полков фронтовых бомбардировщиков Су-24М общей численностью 222 боевые машины и 100 разведчиков Су-24МР.

"У нас около 300 штук Су-24, - сообщил журналистам, находясь на производственном объединении имени Чкалова в Новосибирске, где производятся эти машины, министр обороны РФ Сергей Иванов. - Но все их менять нам не надо. Боевые возможности Су-34 настолько превосходят его предшественника, что новых самолетов нам надо значительно меньше". По замыслу военных, к 2010 году ВВС России получат полк фронтовых бомбардировщиков Су-34 - 24 машины.

Су-34 действительно уникальная машина с не менее уникальной и драматической судьбой. Военные называют этот самолет гибридом истребителя и бомбардировщика. При взлетной массе в почти 50 тонн "сушка" с одинаковой легкостью может как выполнять фигуры высшего пилотажа, словно истребитель-перехватчик, так и заниматься точечным уничтожением малоразмерных целей, как дозвуковой "кукурузник". Эта машина в состоянии поднять в небо весь спектр современного управляемого и неуправляемого ракетно-бомбового вооружения и имеет такую же дальность полета, как и у дальних бомбардировщиков Ту-22МЗ. Кроме того, Су-34 может решать практически любые задачи при любой погоде и вне зависимости от времени суток - уничтожать наземные, морские и даже подводные цели. Подобными возможностями сегодня не обладает ни один другой самолет в мире.

Помимо этого, в отличие от всех современных фронтовых бомбардировщиков, у Су-34 самая лучшая компоновка пилотской кабины. Внешне бомбардировщик очень похож на обычный Су-27 или Су-30. Но, в отличие от них, он значительно больше в размерах, а кроме того, имеет как бы расплюснутую кабину пилотов. Проектируя Су-34, конструкторы изменили традиционную компоновку кабины истребителя, где пилоты сидят друг за другом. В новом бомбардировщике летчики сидят рядом, и в результате кабина Су-34 получилась даже вместительнее, чем у значительно большего по размерам стратегического бомбардировщика Ту-160. В кабине пилотов новой "Сушки" есть биотуалет и даже микроволновая печь для приготовления пищи. Во время полета, который способен продолжаться более 10 часов, летчики могут стоять в ней в полный рост, что невозможно на большинстве военных самолетов, и даже отдохнуть, лежа на спине между креслами.

Впрочем, в середине 1990-х годов этот факт мало заботил военных. Как говорится, понимая умом, что такой самолет им необходим, из-за нехватки средств они фактически полностью свернули программу его разработки. КБ "Сухого" доводило ее за свой счет из средств, полученных от экспорта истребителей Су-27 и Су-30 в Китай и Индию. Только благодаря этому на производственном объединении им. Чкалова в Новосибирске сохранили оборудование и производственные мощности под производство этой уникальной машины.

Пару лет назад Минобороны снова вернулось к теме Су-34 - у военных появились средства. И, как это принято в России, они тут же объявили, что самолет крайне необходим и его уже давно ждут в войсках. По планам Минобороны, в 2006 году военное ведомство купит две машины, в 2007 году - 6 и в 2008-м - 10. По словам главнокомандующего ВВС Михайлова, на их основе будет сформирован первый авиаполк. Затем, после того как строевые летчики наработают определенный опыт эксплуатации новых бомбардировщиков, ежегодно будет закупаться не менее 10 машин. По словам главы фирмы "Сухой" Михаила Погосьяна, начало серийного производства Су-34 не только открывает перед российскими ВВС новые боевые возможности, но и позволит начать экспортные поставки машины. На сегодняшний день в российском экспорте вооружений и военной техники "Сухой" обеспечивает почти 60% прибыли, а продажа Су-34 на экспорт даст еще один толчок - финансовый - для продолжения программы развития отечественной боевой авиации.

*источник: сайт "Страна.Ру"
18.10.06*

САМОЛЕТ ТУ-334 ГОТОВ К СЕРИЙНОМУ ПРОИЗВОДСТВУ, НО ТРЕБУЮТСЯ ЗАКАЗЫ НА МАШИНУ ОТ АВИАКОМПАНИЙ

Новый российский самолет Ту-334 готов к серийному производству, сообщил в Госдуме глава Минпромэнерго Виктор Христенко.

"Самолет прошел сертификацию, машина готова к серийному производству, для его запуска в производство требуются лишь незначительные затраты", - сказал он.

При этом Христенко отметил, что правительство найдет способ профинансировать проект, однако "требуются твердые заказы на самолет от авиаперевозчиков".

*источник: АРМС-ТАСС
23.10.06*

АН-74 ПЕРЕМАХНЕТ ЧЕРЕЗ АТЛАНТИЧЕСКИЙ ОКЕАН

Государственная компания (ГК) "Рособоронэкспорт" и правительство Венесуэлы готовят контракт на поставку в Латинскую Америку шести самолетов Ан-74. Лайнеры будут изготовлены омским ФГУП ПО "Полет" совместно с Харьковским государственным авиационным производственным предприятием (ХГАПП). Сумму сделки ее участники не разглашают, но, по приблизительным оценкам, она может составить свыше \$72 млн.

О том, что "Рособоронэкспорт" готовится к подписанию контракта с правительством Венесуэлы на поставку шести российских транспортных самолетов Ан-74, "Ъ" сообщил источник, близкий к руководству ГК. По его словам, в ближайшее время в Омск прибудет делегация венесуэльских технических специалистов. Самолеты будут построены на омском "Полете" в кооперации с ХГАПП "исключительно в интересах гражданской авиации латиноамериканской страны".

Ан-74 - разработка авиационного конструкторского бюро им. Олега Антонова (Киев). Является многоцелевым самолетом короткого взлета и посадки для эксплуатации в любых климатических условиях и географических зонах с возможностью базирования на необорудованных площадках. Предназначается для перевозки грузов, техники, людей, проведения гуманитарных операций, патрулирования границ, водных акваторий, выполнения десантных операций. Максимальная взлетная масса Ан-74 36,5 т, крейсерская скорость 550-700 км/ч, высота полета 10,1 тыс. м, дальность полета 4,5 тыс. км, экипаж 4-5 человек.

Директор хозрасчетного предприятия "Авиаавиазавод ПО "Полет" Владимир Удалов подтвердил факт ведения переговоров о строительстве Ан-74, но раскрыть детали готовящегося контракта отказался. "Венесуэла заинтересована в самолетах транспортной авиации. Все переговоры проходят по линии "Рособоронэкспорта". Детали сделки пока не уточняются. Мы ждем венесуэльских технических специалистов, которые

рассмотрят наши предложения. Может быть, они выберут другие транспортники", - осторожно заметил Владимир Удалов.

За последние 10 лет на омском ПО "Полет" были собраны четыре самолета Ан-74. Одна машина была заказана специально для директора ФСБ России Николая Патрушева. Остальные самолеты входят в авиапарк Министерства по чрезвычайным ситуациям России. Все заказы на строительство Ан-74 осуществлялись в кооперации с украинскими авиастроителями. Новый заказ омичи и украинцы намерены выполнить по хорошо отработанной схеме кооперации. "Договорились, что сборка будет проходить на "Полете", а ХГАПП станет поставлять агрегаты. В работе также задействован запорожский "Мотор-СИЧ", который поставит двигатели к машине Д-36. В настоящий момент разрабатываются транспортные схемы поставок необходимых изделий в Омск транспортной авиацией. Речь идет о восстановлении кооперации", - сообщил заместитель гендиректора по маркетингу харьковского предприятия Александр Штененко. Заместитель директора отказался говорить о величине этого контракта, потому что "цена будет формироваться в Омске". "У нас сейчас существует несколько модификаций Ан-74. По разным назначениям. И все зависит от того, на чем остановится заказчик", - сказал Александр Штененко.

По оценке начальника пресс-службы государственного завода "Авиант" (Киев) Валерия Кузенкова, Ан-74 обойдется заказчику в \$12 млн. "Следовательно, емкость предполагаемого контракта с Венесуэлой может составить примерно \$72 млн", - подсчитал господин Кузенков. Ожидается, что первый Ан-74 для Венесуэлы будет собран на омском предприятии во второй половине 2007 г.

*источник:
газета "Коммерсантъ-Новосибирск"
10.10.06*

НПО "САТУРН" ЗАКЛЮЧИЛО ПЕРВЫЙ КОНТРАКТ ПО РАЗРАБОТКЕ КОРАБЕЛЬНОГО ГАЗОТУРБИННОГО АГРЕГАТА

Программа "Сатурн - ВМФ", реализуемая ОАО "НПО "Сатурн", вышла на новый этап развития: от предпроектных проработок по агрегатам на базе двигателей М75РУ и М70ФРУ компания перешла к заключению договоров на проведение опытно-конструкторских работ (ОКР) по их привязке к кораблям. Первый контракт по разработке корабельного газотурбинного агрегата заключен с ОАО "ЦКБ по судам на подводных крыльях им. Р.Е. Алексеева". Финансирование проекта будет осуществляться по линии гособоронзаказа. Первую фазу работ - технический проект - планируется завершить к середине 2007 года.

Сотрудничество НПО "Сатурн" с ЦКБ им. Алексеева, являющегося в нашей стране начиная с 50-х годов прошлого века основным разработчиком судов и кораблей на подводных крыльях и экранопланов, имеет хорошие перспективы. В стратегии развития отечественного судостроения, разрабатываемой Минтрансом, быстроходным судам отведен специальный раздел, а ведущей фирмой в секторе создания как гражданского, так и военного скоростного флота определено именно нижегородское ЦКБ. Морская колле-

гия под руководством вице-премьера Сергея Иванова, заседание которой состоялось в середине сентября в Нижнем Новгороде, подтвердила это намерение.

НПО "Сатурн" предлагает для применения в разработках ЦКБ оба типа своих морских газотурбинных двигателей - М75РУ и М70ФРУ. По словам директора программы "Сатурн - ВМФ" - заместителя коммерческого директора НПО "Сатурн" Леонида Иванова, "сотрудничество НПО "Сатурн" и ЦКБ могло бы стать плодотворным в области создания патрульных и десантных катеров, судов на воздушной подушке, а также экранопланов. Над этим и будет работать дирекция программы "Сатурн-ВМФ" и филиал НПО "Сатурн" в Петербурге".

Работы по созданию корабельных газотурбинных агрегатов по заказу Военно-морского флота НПО "Сатурн" ведет с 1992 года. Помимо разработок М75РУ и М70ФРУ "Сатурн" совместно с НПП "Зоря - Машпроект" участвует в создании российского судового ГТД М90ФР мощностью 27500 л.с.

*источник: компания "НПО "Сатурн"
06.10.06*

АФК "СИСТЕМА" ВЗЯЛА НА СЕБЯ ТРАНСМИССИЮ

АФК "Система" за сумму более 100 млн рублей выкупила треть имущественного комплекса ОАО "Опытно-конструкторское бюро моторостроения" (ОКБМ, Воронеж) и в ближайшее время приобретет с торгов оставшиеся мощности. Как полагают аналитики, ОКБМ заинтересовало корпорацию в качестве единственного в стране производителя трансмиссий для вертолетостроительной компании "Камов", сохранившей сильные позиции в отдельных сегментах мирового авиарынка. По другой версии, актив приобретается для возможной перепродажи "Рособоронпрому".

По сообщению источника в АФК "Система", корпорация в ближайшее время намерена выкупить на торгах оставшееся имущество ОКБМ, где завершается процедура конкурсного производства. Участвовать в торгах по продаже имущества будет ЗАО "ОКБМ", аффилированное с АФК, которое уже выкупило треть площадей конструкторского бюро, включая часть оборудования и технических разработок. Сейчас ЗАО оформляет лицензию на производство агрегатов для летательных аппаратов. Впрочем, дальнейшие планы "Системы" в отношении КБ не раскрываются.

ОКБМ, основанное в 1960 г., - единственное в стране предприятие, которое выпускает трансмиссии для вертолетостроительной компании "Камов", редукторы для ОКБ им. Яковлева, компании "Сухой", авиадвигатели малой мощности (до 400 л.с.) для спортивных самолетов. Основные кредиторы КБ - налоговая служба и авиастроительные предприятия. На момент введения процедуры банкротства в 2004 г. кредиторская задолженность составляла 140 млн руб.

АФК "Система" включает операторов связи МТС, МГТС, "Комстар - объединенные телесистемы", концерн "Ситроникс", страховую компанию "РОСНО", девелоперское подразделение "Система-галс", Московский банк реконструкции и развития, ритейлера "Детский мир", медиахолдинг "Системы масс-медиа" и прочее. Консолидированная выручка корпорации в первом полугодии нынешнего года - \$4,6 млрд, чистая прибыль - \$310,1 млн. Основным владельцем АФК является бизнесмен Владимир Евтушенков.

"Система" заинтересовалась ОКБМ в 2005 г., после того как собрание кредиторов приняло решение о подготовке имущественного комплекса предприятия к реализации на торгах. Внимание корпора-

ции к бюро в первую очередь было обусловлено тем, что оно является единственным производителем трансмиссий для вертолетов, выпускаемых авиастроительной компанией "Камов". В октябре прошлого года корпорация через ЗАО "ОКБМ" приступила к покупке имущества воронежского предприятия. Затраты на покупку активов ОКБМ превысили 100 млн руб.

По словам исполнительного директора ОКБМ Виктора Тарасова, участие "Системы" в процедуре банкротства позволило частично погасить задолженность и предотвратить срыв выполнения заказов для "Камова". Однако, по словам господина Тарасова, ситуация остается неудовлетворительной - для нормальной работы предприятия ежемесячный портфель заказов должен достигать нескольких миллионов рублей, сейчас же в среднем он составляет лишь 30-35% от необходимой суммы. Как ожидают в ОКБМ, загрузке предприятия заказами может помочь кооперация с активом "Системы" - группой компаний "Пермский моторный комплекс", контроль над которой корпорация получила минувшим летом.

По предположению руководителя аналитической службы агентства "АвиаПорт" Олега Пантелеева, "Систему" прежде всего интересует вертолетная тематика ОКБМ. Как пояснил аналитик, вертолеты серии "Ка", благодаря своим уникальным характеристикам (повышенной устойчивости в режиме висения, большей безопасности при посадке на узкие площадки), занимают прочные позиции в ряде сегментов мирового авиарынка, а "трансмиссия, которую выпускает ОКБМ, - один из самых трудоемких в производстве узлов вертолета".

Впрочем, у аналитиков есть и другая версия, по которой и ГК "Пермский моторный комплекс", и ОКБМ интересны "Системе" для дальнейшей их перепродажи. В конце прошлого года корпорация продала свой пакет (49,46% акций) вертолетостроительной компании "Камов" за \$12 млн дочерней структуре "Рособоронэкспорта" - ОПК "Оборонпром", формирующей в настоящее время государственный вертолетный холдинг. Кроме "Камова", в него входят Московский вертолетный завод им. Миля и три серийных завода в Улан-Удэ, Казани и Ростове-на-Дону.

источник: газета "Коммерсантъ-Воронеж"
12.10.06

ВЕНЕСУЭЛА НАМЕРЕНА КУПИТЬ В РОССИИ САМОЛЕТОВ ЕЩЕ НА \$2 МИЛЛИАРДА

Венесуэла рассматривает возможность покупки в России более десятка транспортных самолетов для замены устаревших американских Hercules C-130.

Как сообщил по телефону Associated Press военный советник президента Венесуэлы генерал Альберто Мюллер, "наиболее вероятно, что они будут куплены у России, поскольку с ней у нас уже идут переговоры" по поставкам военной техники.

Министерство обороны Венесуэлы, официально ответственное за подобные решения, пока никак не прокомментировало данные утверждения.

Ранее Каракас намеревался купить примерно за \$1,7 млрд. 10 транспортных C295 и два патрульных C2-195 у испанской EADS-Casa, однако сделка сорвалась

из-за запрета Вашингтона на поставку американских комплектующих компаниям, продающим свои самолеты в Венесуэлу. По словам главы МИД Испании Мигеля Анхеля Моратиноса, разработка новых компонентов на замену американским сделала бы сделку неприбыльной. Венесуэла утверждает, что решение является политическим.

Венесуэла уже заключила с Россией контракты на поставку 24 истребителей Су-30, 53 военных вертолетов и примерно 100 тысяч автоматов Калашникова. Общая стоимость этих поставок оценивается примерно в \$2,4 млрд.

источник: сайт "Газета.Ru"
19.10.06

"РОСОБОРОНЭКСПОРТ" СПРОВОЦИРОВАЛ СПЕКУЛЯНТОВ

Совет директоров ОАО "Корпорация ВСМПО-Ависма" утвердил кандидатуры нового состава СД, который будет избран на внеочередном собрании акционеров 7 ноября. Из нынешних членов высшего органа управления останутся лишь трое, в том числе гендиректор компании Вячеслав Тетюхин. Остальные четыре места достанутся представителям нового собственника - ФГУП "Рособоронэкспорт", который сейчас контролирует порядка 68% "ВСМПО-Ависмы". Информация о предстоящих изменениях в совете директоров привела к массовой скупке акций у миноритариев игроками фондового рынка - в инвесткомпаниях ожидают резкого роста акций титанового холдинга.

Как и прогнозировал "Ъ", большинство мест в совете директоров титановой корпорации займут представители нового собственника - "Рособоронэкспорта", контролирующего на сегодняшний день порядка 68% акций "ВСМПО-Ависмы".

По словам секретаря совета директоров корпорации Отто Ледера, в совете останутся только три представителя "ВСМПО-Ависмы" - гендиректор компании Владислав Тетюхин, его заместитель Николай Мельников и директор по техническому обеспечению Василий Беседин.

Остальные четыре места займут представители нового собственника - "Рособоронэкспорта", среди которых глава ФГУПа Сергей Чемезов, его заместитель Алексей Алешин, а также генеральный директор "Оборонимпэкса" Михаил Шелков и его заместитель Михаил Воеводин.

Окончательное решение должно принять внеочередное собрание акционеров 7 ноября. Правда, имя претендента на пост председателя совета директоров, как в самой "ВСМПО-Ависме", так и в "Рособоронэкспорте" не называют. Скорее всего, решение будет принимать новый собственник. Как считают источники "Ъ" в титановом холдинге, кандидат определится за неделю до собрания акционеров.

ОАО "Корпорация ВСМПО-АВИСМА" (г. Верхняя Салда, Свердловская область, филиал в г. Березники Пермского края) производит около 30% губчатого титана в мире и порядка 6% мирового магния. Рыночная капитализация компании превышает \$ 2

млрд. Выручка за 2 квартал 2006 года составила \$ 552,5 млн, чистая прибыль - \$ 135,3 млн. В настоящее время завершается сделка по продаже контрольного пакета акций "Рособоронэкспорту".

Напомним, что в сентябре "Ренессанс Капитал" объявил о продаже 41% акций "ВСМПО-Ависмы" "Рособоронэкспорту", в том числе 30% принадлежащих действующему главе совета директоров Вячеславу Брешту (сейчас "Ренессанс Капитал" контролирует 2,4% акций). В то же время, по сведениям "Ъ", ФГУП выкупил уже и около 27% акций из 30%-го пакета Владислава Тетюхина. Таким образом, сегодня государство контролирует уже порядка 68% акций титановой корпорации. Правда, официальных заявлений о завершении сделки не было.

Поэтому информация о предстоящих изменениях в совете директоров, а в частности появления среди кандидатур представителей "Рособоронэкспорта", привела к скупке акций у миноритариев-работников "ВСМПО-Ависмы", в руках которых находится порядка 11% акций.

Как рассказали корреспонденту "Ъ" акционеры, в местных газетах появились объявления о покупке акций компании, миноритариям звонят на телефоны и предлагают продать свои акции. Предлагаемая цена за одну акцию зависит от величины пакета (от 6 до 7 тыс. руб.).

По мнению директора уральского филиала ИФГ "Аккорд-Инвест" Константина Селянина, скупкой, скорее всего, занимаются брокеры с целью последующей перепродажи. "Таким образом участники свободного рынка акций отреагировали на предстоящие изменения на "ВСМПО-Ависме".

Появление нового собственника в лице "Рособоронэкспорта" - сигнал к тому, что в скором времени акции титанового холдинга начнут дорожать. Господин Селянин напомнил, что подобная ситуация произошла после того, как "Рособоронэкспорт" получил контроль над АвтоВАЗом. Тогда за полгода акции выросли в цене фактически в три раза.

источник:
газета "Коммерсантъ-Екатеринбург"
10.10.06

БОЛЕЕ 26% СВОИХ АКЦИЙ ГЕНДИРЕКТОР ОАО "КОРПОРАЦИЯ ВСМПО-АВИСМА" ПРОДАЛ РОСОБОРОНЭКСПОРТУ

Генеральный директор ОАО "Корпорация ВСМПО-АВИСМА" Владислав Тетюхин планирует завершить процесс продажи части акций ФГУП "Рособоронэкспорт" в ближайшее время. Об этом Тетюхин заявил 18 октября журналистам.

По словам гендиректора "ВСМПО-АВИСМА", ему принадлежало около 30% акций корпорации. "Я останусь акционером, - отметил Тетюхин, - но большая часть акций передам Рособоронэкспорту. У меня останется пакет примерно в 3,88%.

Говоря о мотивах своего поступка, Тетюхин отметил, что "по ситуации, которая развивается на международном рынке производства титана, и учитывая перспективы развития спроса на него в ближайшие 5-

6 лет, это единственный способ обеспечить рост корпорации, частным инвесторам будет сложно обеспечить такой рост". По словам гендиректора корпорации, в совете директоров останется 7 человек: 4 от Рособоронэкспорта и его структур и 3 - от "ВСМПО-АВИСМА". Сумма сделки не разглашалась.

Напомним, что выпуск продукции "ВСМПО-АВИСМА" составляет 27% от мирового производства. До конца 2007 года корпорация планирует привлечь около 300-400 млн. долл. на свое развитие.

источник: ИА "Regnum"
18.10.06

ВТБ ДОКУПИЛ EADS

ВТБ докупил акции европейского аэрокосмического концерна EADS. Как написала деловая газета Les Echos со ссылкой на источники в правительстве Франции, российскому банку теперь принадлежит 6-7% акций компании. В банке эту информацию не подтверждают. Чтобы не допустить экспансии ВТБ, правительство Германии объявило о приобретении дополнительного числа акций холдинга.

Старший вице-президент ВТБ Василий Титов сказал в пятницу РБК daily: "Мы не комментируем инвестиционные операции банка. Есть строго установленные процедуры, при которых компания-эмитент информируется специальным образом об аккумуляции крупных пакетов акций".

Источники РБК daily в банке продолжают утверждать, что первоначально скупка акций была лишь рыночным шагом. "Компания стала дешево стоить, при том что генерировала хорошую выручку", - отмечает собеседник РБК daily. По его словам, руководство банка до сих пор не планировало увеличивать пакет до контрольного, "но это возможно, если будет принято политическое решение". Ранее помощник президента РФ Сергей Приходько уже заявлял о том, что

Россия может проявить интерес к пакету акций европейского аэрокосмического и оборонного концерна EADS: "Если мы когда-нибудь подойдем к определению совместного экономического интереса, то будем настаивать на таком участии, при котором мы бы имели, по крайней мере, блокирующий пакет". Владимир Путин уже пояснил, что у России "нет никаких планов недружественного поглощения".

Несмотря на это, канцлер ФРГ Ангела Меркель высказалась в минувший четверг против российского присутствия в компании во время переговоров с Владимиром Путиным. На данный момент в свободном обращении на фондовых рынках находится 44,6% акций EADS. Беспокойство Ангелы Меркель вызывает политика концерна DaimlerChrysler, который в ближайшее время может сократить свое участие в капитале EADS до 15%. Правительство Германии приняло решение о вхождении в капитал EADS: оно планирует приобрести 7,5% акций EADS на сумму 1,3 млрд евро, и его доля может вырасти до 15%.

*источник: газета "RBC Daily"
16.10.06*

КОНСТРУКТОРЫ И ПИЛОТЫ ЯКУТИИ ПРЕТЕНЗИЙ К АН-140 НЕ ИМЕЮТ

Угрозы безопасности пассажиров, совершивших 12 октября полет на самолете Ан-140 по маршруту Хабаровск - Якутск, не было. Об этом 18 октября корреспонденту ИА REGNUM сообщил начальник авиационно-технической базы авиакомпании "Якутия" Вячеслав Коновалов.

По его словам, самолет совершил посадку в штатном режиме в аэропорту города Якутска. Происшествие, связанное с неисправностью воздушного судна, расследует комиссия. В настоящее время неполадки устранены и лайнер введен в строй. Появившиеся в печати сведения о других поломках нового самолета, который якобы "неделю назад при посадке в городе Хабаровске снес в клочья резину с шасси", по словам Вячеслава Коновалова, не соответствуют действительности. После заруливания на стоянку в аэропорту столицы Дальневосточного федерального округа одно колесо у шасси оказалось спущенным. Однако отказов в работе техники не было. О хабаровском инциденте руководитель авиатехнической базы сказал следующее: "Подобные случаи на авиационном транспорте происходят часто". Но говорить о том, что самолет недоработан, как пишет пресса, оснований нет, считает он. Более того, у пилотов авиакомпании "Якутия", которые занимаются эксплуатацией Ан-140, сложилось позитивное мнение об этом самолете. Он хорошо пилотируемый, высокоэкономичный.

Напомним, 12 октября у самолета Ан-140, выполнявшего рейс по маршруту Хабаровск - Якутск, во время посадки отказала гидросистема. Из-за поломки самолет так и не завершил посадочный пробег и остановился прямо на середине полосы. Сотрудники технической базы аэропорта Якутск тогда заявили, что это не первое ЧП, приключившееся с самолетом: "Незадолго до этого случая при посадке в Хабаровске у лайнера возникли проблемы с шасси, и лишь по счастливой случайности аварии удалось избежать".

Якутия приобрела самолет Ан-140, собранный на самарском авиационном заводе "Авиакор", в лизинг на 15 лет. Торжественная церемония передачи лайнера в эксплуатацию авиакомпании "Якутия" состоялась 6 сентября в Якутске.

Самолет Ан-140 - турбовинтовой высокоплан, предназначенный для региональных пассажирских и грузовых перевозок. Лайнер отвечает всем современным международным требованиям по шуму и экологичности и может взлетать и садиться на короткие ВПП, несвязанный грунт, снег, песок и гальку. Количество пассажиров - 52, коммерческая нагрузка - 6 тонн, дальность полета с пассажирами - 2 500 км, максимальная скорость - 537 км/ч, расход топлива - 580 кг/ч.

*источник: ИА "Regnum"
18.10.06*

ЗАСЕДАНИЕ КРУГЛОГО СТОЛА

В Центральном офисе Банка собрались представители компаний, занимающихся производством оборудования для аэронавигационной промышленности, предприятиями производителями боевой авиационной техники, компании занимающиеся авиаперевозкой грузов и пассажиров, а также учеб-

ных и научных учреждений авиационного направления. Руководители Управлений банка провели презентацию банковских продуктов, ответили на вопросы гостей.

*источник: компания "Банк Адмиралтейский"
23.10.06*

АССИГНОВАНИЯ НА РАЗРАБОТКУ ПЕРСПЕКТИВНОГО ПАССАЖИРСКОГО САМОЛЕТА СОСТАВИЛИ 1 МЛРД. РУБЛЕЙ

Ассигнования из госбюджета на разработку перспективного ближне-среднемагистрального самолета (БСМС) для создания научно-технического задела составят порядка одного миллиарда рублей, сообщил президент ОАО "Научно-производственная корпорация (НПК) "Иркут", генеральный директор ОАО "ОКБ им. Яковлева" Олег Демченко.

"Эти средства распределены между ведущими отраслевыми НИИ - ЦАГИ, ЦИАМ, ВИАМ, НИАТ, а также ОКБ им. Яковлева", - сообщил он.

Финансирование выделяется в рамках федеральной целевой программы развития гражданской авиационной техники России на период до 2015 г.

В 2006 г. ОКБ им. Яковлева в качестве головного разработчика проекта БСМС должно разработать аванпроект, бизнес-план, произвести полное изучение рынка и произвести сравнение с результатами изучения рынка трехгодичной давности. "За три истекших года произошло переосмысление этого самолета - его конструкции и принципов его создания. Все эти материалы должны быть подготовлены к

концу 2006 г., мы доложим их в министерстве промышленности и энергетики и на Военно-промышленной комиссии", - сказал глава корпорации.

"В конце года необходимо показать правительству, что надо сделать, чтобы окончательно не закрыть тему гражданской авиации России", - добавил О. Демченко.

По его оценке, создание БСМС потребует очень больших капиталовложений на НИОКР. "На перспективном самолете обязательно должно быть "черное" крыло, он должен быть "электрическим", очень современные двигатели", - считает О. Демченко.

В настоящее время вопрос ставится не только о создании нового самолета, но о поднятии новых производств, которые были в стране упущены. В первую очередь это касается производства композиционных материалов. "Без композиционных материалов современный самолет создать невозможно", - уверен гендиректор.

*источник: AVIAPORT.RU
06.10.06*

УРАЛЬСКИЙ ЗАВОД ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ В 2007 ГОДУ НАЧНЕТ СЕРИЙНЫЙ ВЫПУСК САМОЛЕТА МАИ-223

ОАО "Уральский завод гражданской авиации" (УЗГА, Екатеринбург) в 2007 г. планирует начать серийное производство сверхлегкого самолета МАИ-223, сообщил исполнительный директор УЗГА Николай Бабиков. В настоящее время УралНИИ завершает проектные работы, и в 2007 г. на базе УЗГА в Екатеринбурге планируется запустить в эксплуатацию цех по производству МАИ-223. Этот летательный аппарат завод будет производить совместно с Московским авиационным институтом, уточнил Н. Бабиков. "Сейчас у нас уже есть заказы на 200 таких самолетов. В год

мы будем выпускать не менее 100 МАИ-223", - сказал исполнительный директор.

Н. Бабиков отметил, что самолеты МАИ-223 широко используются службами МЧС. Уральский завод гражданской авиации занимается капитальным и восстановительным ремонтом самолетов и вертолетов, осуществляет их сервисное обслуживание в межремонтный период.

*источник: сайт "UP-Monitor"
13.09.06*

ВСМПО ПЕРЕНЕСЛА ПУБЛИКАЦИЮ ОТЧЕТНОСТИ ЗА 2005 ГОД НА ДЕКАБРЬ

ВСМПО-Авистма перенесла публикацию отчетности по US GAAP за 2005 г. с начала октября на первую декаду декабря. Как отмечается в сообщении компании, перенос публикации на более поздний срок объясняется тем, что 2005 г. вместил в себя множество внутрикорпоративных событий, которые повлияли на продолжительность работы по подготовке аудированной отчетности. Напомним, что годом ранее ВСМПО также неоднократно откладыва-

ло публикацию отчетности за 2004 г. по US GAAP, которая к тому же оказалась несколько хуже предварительных оценок менеджмента.

На наш взгляд, эта новость является негативной для ВСМПО, однако она вряд ли существенно повлияет на котировки акций компании.

*источник: компания "ФИНАМ"
09.10.06*

ОАО "КОРПОРАЦИЯ "ВСМПО-АВИСМА" СМЕНИТ СОСТАВ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ

ОАО "Корпорация "ВСМПО-Ависма" сменит состав совета директоров. Сегодня совет директоров компании обсудит кандидатуры для избрания в новый состав совета на внеочередном собрании акционеров 7 ноября.

По данным Ъ, планируется, что в совете останутся три прежних члена - гендиректор компании Владислав Тетюхин, его заместитель Николай Мельников и директор по техобеспечению Василий Беседин. Из совета уйдут его председатель Вячеслав Брешт, мене-

джеры дочерней компании "ВСМПО-Ависма" Денис Келли и Джон Монахан и менеджер "Ренессанс Капитала" Павел Ризаненко. Их места займут четыре представителя "Рособоронэкспорта", нового мажоритарного акционера АО, в том числе глава Сергей Чемезов и его заместитель Алексей Алешин.

*источник: газета "Коммерсантъ"
09.10.06*

"ИРКУТ", EADS/EFW, AIRBUS СОЗДАЮТ СОВМЕСТНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ ПО КОНВЕРТАЦИИ САМОЛЕТОВ AIRBUS

Российская авиастроительная корпорация "Иркут" и Европейский аэрокосмический концерн EADS, представляющий интересы ведущего европейского авиастроительного гиганта Airbus и расположенной в Дрездене компании Elbe Flugzeugwerke GmbH (EADS/EFW), центра конвертации грузовых лайнеров EADS, подписали соглашение, закладывающее основу совместного предприятия (СП) по конвертации пассажирских самолетов семейства A320 в грузовые. СП займется управлением работами в данной области в Германии и России.

Данное соглашение явилось результатом успешного завершения изучения возможности конвертации узкофюзеляжных пассажирских лайнеров в грузовые версии. Оно было подписано Алексеем Федоровым, председателем Совета директоров ОАО "Корпорация "Иркут", генеральным директором - генеральным конструктором РСК "МиГ" и главой EADS Томом Эндерсом (за Airbus и EADS/EFW).

Будущее СП и отдельные партнеры обеспечат производство новых деталей для грузовых модификаций самолетов, разработают техническую документацию и будут осуществлять конвертацию и продажу лайнеров. Начало производства запланировано на 2010 г. СП планируется организовать по принципу паритета партнеров (с европейской стороны - Airbus и EFW, с российской стороны - на начальном этапе - корпорации "Иркут", далее программа будет реализовываться под эгидой Объединенной авиастроительной корпорации). В качестве производственной площадки для конвертации самолетов в России стороны рассматривают авиазавод в подмосковных Луховицах. В Германии аналогичные работы будут проводиться компанией Elbe Flugzeugwerke в Дрез-

дене. Компоненты для конвертации предполагается производить в России.

На начальном этапе планируется конвертировать в среднем 30 самолетов A320 и A321 ежегодно. Общее количество самолетов, которое СП, как предполагается, модифицирует в грузовые версии в период с 2010 по 2025 г., может составить порядка 400 единиц. В качестве потенциальных заказчиков стороны ориентируются как на российских, так и на зарубежных грузоперевозчиков.

Заключение соглашения в Дрездене состоялось в развитие соответствующего протокола о намерениях, подписанного партнерами на авиасалоне ILA в Берлине в мае 2006 г.

В настоящее время конвертация лайнеров Airbus выполняется компанией Elbe Flugzeugwerke GmbH, дочерним подразделением EADS. Эта компания конвертирует до 20 лайнеров A300 и A310 ежегодно. Соглашение по конвертации узкофюзеляжных самолетов расширит проект до включения в этот ряд семейства A320, открыв таким образом новый рынок сбыта A320 в мире. Сейчас на рынке ощущается растущий дефицит грузовых самолетов, поэтому проекты по преобразованию устаревающих пассажирских машин в грузовые весьма актуальны.

В ходе такой переделки демонтируется пассажирский салон, производится установка усиленных полов и погрузочно-разгрузочного оборудования, а для облегчения загрузки в фюзеляже самолета прорезается большой грузовой люк.

*источник: компания "ОАО "Научно-производственная корпорация "Иркут"
10.10.06*

ВЕНЕСУЭЛА ПРОВЕЛА В ОМСКОЙ ОБЛАСТИ ПЕРЕГОВОРЫ О РАЗМЕЩЕНИИ ЗАКАЗА НА ИЗГОТОВЛЕНИЕ САМОЛЕТОВ АН-74

Завершился визит в Омск делегации Венесуэлы, в состав которой входила группа военно-технических экспертов. Главная цель визита венесуэльцев связана с изучением вопросов приобретения крупной партии авиационной техники. Об этом корреспонденту ИА REGNUM 16 октября сообщили в главном управлении по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций Омской области.

В частности, речь идет о возможности размещения в Омской области заказа на военно-транспортную авиацию - машины Ан-74 грузоподъемностью до 10 тонн. В течение двух дней венесуэльские специалисты работали в производственном объединении "Полет", где с начала 90-х освоен серийный выпуск многоцелевого среднемагистрального военно-транспортного самолета Ан-74 в кооперации с украинскими авиастроителями.

Как заметил глава делегации Мауро Эрман Араухо, первая встреча с омичами прошла плодотворно и станет уверенным шагом на пути дальнейших переговоров. Комментируя итоги визита делегации в Омскую область, начальник авиационной академии Венесуэлы Мауро Эрнан Араухо также отметил высокий технологический уровень ПО "Полет" и выразил уверенность, что по итогам контактов в Омске "будут достигнуты хорошие результаты в части закупок само-

летов Ан-74". Однако принятие окончательного решения остается за руководством Венесуэлы и российской стороной. В ближайшее время свою экспертную оценку и положительное заключение о возможностях омского авиастроения он представит правительству Венесуэлы и президенту республики Уго Чавесу.

Как отметил министр промышленной политики, транспорта и связи Омской области Александр Луппов, омичи готовы к продолжению переговорного процесса, развитию взаимовыгодных контактов с Венесуэлой.

Гражданское авиастроение возобновлено в объединении "Полет" с 1992 года. Базовая версия транспортного самолета Ан-74 была создана на основе модернизации военно-транспортного самолета украинского взлета и посадки Ан-72. Ан-74 унаследовал от своего предшественника такие достоинства, как хорошая маневренность, простота пилотирования, уникальные взлетно-посадочные характеристики, высокие долговечность и надежность конструкции. Эти качества при разработке всех последующих модификаций самолета оставались отличительной чертой семейства Ан-74.

*источник: ИА "Regnum"
17.10.06*

ВАСО ПОРАБОТАЕТ НА КОНКУРЕНТОВ

Как сообщил гендиректор ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО) Михаил Шушпанов, в начале следующего года предприятие начнет производство комплектов для пассажирского самолета А320.

По условиям контракта с европейским авиаконцерном Airbus (входит в холдинг EADS) ВАСО должно выпустить 400 комплектов деталей пилонов и обтекателей на сумму \$7 млн. Аналитики называют проект довольно перспективным, но в целом не способным решить проблему загрузки мощностей воронежского авиазавода.

По словам господина Шушпанова, кроме воронежских самолетостроителей, в конкурсе участвовали ОАО "Научно-производственная корпорация "Иркут" (Иркутская область), ульяновский и казанский авиазаводы - ЗАО "Авиастар-СП" и АПО им. Горбунова.

Примечательно, что в 2004 году ВАСО проиграло тендер европейской авиакорпорации, а его победителем стала корпорация "Иркут". Аналитики объяснили решение Airbus его намерением приобрести часть акций иркутского завода.

"В случае успешной реализации контракта Airbus увеличит годовой заказ до \$100 млн. в год", - отметил господин Шушпанов.

Он добавил, что под реализацию проекта завод взял кредит у Внешторгбанка в размере 4 млн. евро и закупил для новой линии немецкое, японское и российское оборудование.

Как отметил гендиректор ВАСО, сейчас завод ведет переговоры с немецким филиалом Airbus о размещении на ВАСО заказа по производству обшивки фюзеляжа А320. К реализации нового проекта авиастроители намерены приступить после того, как будет запущена новая линия по первому контракту.

ВАСО специализируется на выпуске дальнемагистральных широкофюзеляжных самолетов семейства Ил-96 (Ил-96-300, Ил-96-400 и грузовых Ил-96-400Т), различных компонентов к самолетам из полимерных композитных материалов. Основными акционерами предприятия являются ОАО "Межгосудар-

ственная авиастроительная компания "Ильюшин" (30% акций) и ОАО АК им. С.В.Ильюшина (26,25%).

Пресс-секретарь лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко." Андрей Липовецкий считает сотрудничество ВАСО и Airbus весьма перспективным, поскольку оно позволит предприятию не только улучшить свое финансовое положение, но и повысить его рейтинг.

По мнению экспертов, в нынешней ситуации Airbus отдала предпочтение ВАСО, поскольку "Иркут", несмотря на давнее сотрудничество с европейским концерном, ориентирован преимущественно на военное самолетостроение, а ульяновский завод слишком загружен проектом по переносу мощностей ташкентского предприятия.

Руководитель аналитической службы агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев заметил, что перемещение производства комплектующих из Европы в Россию и Китай позволит Airbus значительно снизить их себестоимость.

По его словам, затраты, связанные с логистикой, значительно не увеличатся, поскольку само производство является плановым и не предполагает издержек по срочности выполнения заказов. Он добавил, что А320 является наиболее успешным и востребованным проектом Airbus.

Как считает господин Пантелеев, на рынке существует дефицит европейских авиалайнеров, поэтому участие ВАСО в программе по сборке А320 означает постоянное наличие долгосрочных заказов.

"Конечно, таким образом авиазавод не решит проблемы по загрузке предприятия, но получит возможность сертифицировать продукцию по международным стандартам и значительно повысить свои шансы при участии в конкурсах других иностранных компаний", - резюмировал аналитик.

*источник: газета "Коммерсантъ-Воронеж"
05.10.06*

СУД ПОДТВЕРДИЛ ОТСУТСТВИЕ ЗАДОЛЖЕННОСТИ ВСМПО-АВИСМА ПЕРЕД ЭНЕРГЕТИКАМИ

Федеральный арбитражный суд Уральского округа 23 октября 2006 г. подтвердил отсутствие задолженности ОАО "Корпорации ВСМПО-АВИСМА" перед энергетиками. Об этом говорится в сообщении компании.

Постановлением суда, на котором рассматривалось дело по иску ОАО "Пермэнерго" (сетевая компания) к энергосбытовой компании "Восток" и ВСМПО-АВИСМА, решение первой инстанции было признано законным и обоснованным.

Напомним, что ранее решением арбитражного суда Свердловской области от 7 августа 2006 г. Пермэнерго было отказано во взыскании с ответчиков 33 млн руб. за услуги по передаче электроэнергии в январе-феврале 2006 г.

ВСМПО-АВИСМА входит в группу крупнейших мировых производителей титановой продукции для аэрокосмического комплекса. Компания также про-

изводит изделия из алюминиевых, никелевых сплавов и спецсталей и является крупнейшим в мире производителем титановой губки (доля в мировом производстве достигает 32%), магния и магниевых сплавов.

Губчатый титан применяется в производстве широкого спектра изделий для авиакосмической техники, судостроения, нефтяного и химического оборудования, энергетики, а также для производства легированных спецсталей.

Выручка корпорации в 2005 г. по стандартам US GAAP составила \$746.4 млн, чистая прибыль - \$228.5 млн, валовая прибыль - \$307 млн, EBITDA - \$317 млн.

*источник: ИА "АК&М"
23.10.06*

МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ ИГОРЬ ЛЕВИТИН ВЫСОКО ОЦЕНИЛ СОВРЕМЕННЫЕ ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ МОЩНОСТИ И ПРОДУКЦИЮ НПО "САТУРН"

7 октября 2006 г. в рамках визита в Ярославскую область делегация во главе с министром транспорта РФ Игорем Левитиным посетила ОАО "НПО "Сатурн". В состав делегации вошли заместитель руководителя Роспрома Андрей Дутов, заместитель руководителя Ространснадзора Юрий Евдокимов, губернатор Ярославской области Анатолий Лисицын, генеральный директор ОАО "Аэрофлот" Валерий Окулов, генеральный директор АХК "Сухой" Михаил Погосян и другие.

В ходе визита делегация ознакомились с новыми заводскими корпусами, производственными подразделениями, крупнейшим в отрасли опытно-конструкторским бюро, существующей и создаваемой уникальной испытательной базой НПО "Сатурн". Игорь Левитин провел совещание, в котором приняли участие члены делегации, губернатор Ярославской области Анатолий Лисицын и первые лица компании - председатель Совета директоров НПО "Сатурн" Виктор Глухих, технический директор - генеральный конструктор Михаил Кузменко, первый заместитель генерального директора - директор программы SaM146 Игорь Юдин, коммерческий директор Василий Данилов и др..

Особое внимание участники встречи уделили ходу реализации гражданских авиационных программ НПО "Сатурн", в частности, программе создания двигателя SaM146 для семейства российских региональных самолетов "Сухой" SuperJet-100, являющейся одним из самых ярких примеров кооперации российской и европейской промышленности (паритетное партнерство НПО "Сатурн" и французской компании Snecma). Также было рассмотрено

развитие и перспективы программы двигателя Д-30КП "Бурлак". По словам Игоря Левитина, двигатель SaM146, имеющий все преимущества, необходимые для выхода на международный рынок, отвечающий высоким требованиям заказчиков, относительно низкой стоимостью приобретения и дальнейшей эксплуатации, высокой степенью надежности, ремонтпригодности и экологической безопасности, состоялся. "Теперь государство должно создать хороший заказ на его серийное производство" - сказал министр транспорта.

Успехи программы SuperJet-100SaM146 уже получили признание авиакомпаний. Г-н Левитин отметил, что впервые в области российских авиационных программ заказчики самолета участвуют в проекте с самого момента его создания. В декабре 2005 г. российская авиалиния "Аэрофлот" сделала заказ компании "Гражданские самолеты "Сухого" на 30 самолетов SuperJet 100 базовой конфигурации. Помимо этого, Финансовая лизинговая компания со штаб-квартирой в России подписала контракт на 10 самолетов в феврале 2006 г.

Как отметил генеральный директор ОАО "Аэрофлот" Валерий Окулов, очень важно, что проект идет с соблюдением сроков и графиков. Летные испытания двигателя начнутся в феврале 2007 г. на летающей испытательной лаборатории. Сертификация двигателя SaM146 запланирована на март 2008 г. Первые поставки самолетов SuperJet-100 "Аэрофлоту" намечены на ноябрь 2008 г.

*источник: компания "НПО "Сатурн"
09.10.06*

ЗАВОД КЛИМОВА ПОЛУЧИЛ ГОСУДАРСТВЕННУЮ ПОДДЕРЖКУ НА ДОВОДКУ ВЕРТОЛЕТНОГО ДВИГАТЕЛЯ ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ ВК-800В

Завод Климова получил государственное финансирование на доведение до сертификации проекта вертолетного двигателя пятого поколения ВК-800В.

В соответствии с дополнительным соглашением к Государственному контракту, подписанному начальником управления авиационной промышленности Федерального агентства по промышленности (ФАП) Е.А.Горбуновым и генеральным директором ФГУП "Завод им.В.Я.Климова" А.И.Ватагиным, планируемый объем государственного финансирования составит более 200 млн. руб.

Включение разработки завода Климова в программу государственного финансирования подтверждает значимость петербургского предприятия как интеллектуального центра российского двигателестроения, а также укрепляет позиции в конкурентной

борьбе на внутреннем и внешних рынках.

Турбовальный двигатель ВК-800В 5-го поколения в классе мощности 500-800 л.с. разрабатывается для применения в силовых установках вертолетов малой и средней грузоподъемности. Двигатель ВК-800В предназначен для эксплуатации на вертолетах типа "Ансат", Ми-54, Ка-126, Ка-226 и др.

В августе прошли очередные успешные испытания газогенератора двигателя, которые позволят ускорить проведение испытаний всего двигателя ВК-800В, намеченных на конец года. Сертификация ВК-800В планируется на 2008 г.

*источник:
компания "ФГУП "Завод им. Климова"
20.10.06*

ДВИГАТЕЛИ ДЛЯ АВСТРИЙСКИХ САМОЛЕТОВ БУДУТ ИЗГОТАВЛИВАТЬСЯ В БАШКИРИИ

Возможно, в скором времени австрийские самолеты малой вместимости будут оснащены двигателями, изготовленными в России на Уфимском моторостроительном производственном объединении (УМПО). Об этом шла речь во время рабочего визита президента Башкирии Муртазы Рахимова в Австрию,

передает корреспондент ИА REGNUM со ссылкой на руководителя пресс-службы президента РБ Азамата Абдрафикова.

*источник: ИА "Regnum"
23.10.06*

ЮРИЙ ЕЛИСЕЕВ ПРОДОЛЖИТ РУКОВОДИТЬ "САЛЮТОМ"

Федеральное агентство по промышленности (Роспром) подвело итоги конкурса на замещение должности генерального директора ФГУП "ММПП "Салют". Победителем объявлен действующий гендиректор предприятия Юрий Елисеев.

Утверждением Юрия Елисеева была поставлена точка в споре между менеджментом двигателестроительных предприятий и "Рособоронэкспортом". Напомним, что летом 2006 г. на авиационной выставке ILA 2006 генеральный директор ОПК "Оборонпром" Денис Мантуров выступил с предложением создать единый авиадвигателестроительный центр под руководством компании, которую он возглавляет. Как ожидалось, в него должен был войти и ММПП "Салют".

Как рассказывал РБК daily г-н Мантуров на выставке "Гидроавиасалон-2006", осенью этого года "Оборонпром" подготовит соответствующее предложение по развитию отрасли. Большим противником данной концентрации предприятий выступил Юрий Елисеев. Это дало повод экспертам полагать, что если план "Оборонпрома" будет принят, то должность гендиректора "Салюта" останется вакантной.

Однако Юрий Елисеев сохранил за собой пост и теперь готов приступить к реализации программы развития "Салюта" до 2009 г. Эта программа предусматривает не только рост выручки, но и увеличение доли гражданской продукции до 40%. Сейчас этот показатель составляет 30%. Из программы развития предприятия следует, что этих объемов ФГУП "ММПП "Салют" достигнет благодаря обновлению производственных фондов.

"На начало 2005 года менее половины оборудования имело срок службы до пяти лет. В течение 2007-2009 годов планируется ввод в действие нового оборудования на сумму порядка 620 млн руб. ежегодно", говорится в программе. Также в ней отмечается, что часть производств будет вынесена за пределы Москвы в филиал, правда, его расположение и на базе какого предприятия он будет образован, не уточняется. Юрий Елисеев сказал РБК daily, что мно-

гие производства будут рассредоточены по десяти уже имеющимся площадкам.

В "Салюте" уверены, что добиться роста доли гражданской продукции можно за счет увеличения выпуска опреснительных установок, газоперекачивающих станций и мусоросжигательных заводов. Бизнес-директор аудиторско-консалтинговой компании "Развитие бизнес-систем" Александр Либеров отмечает, что рост гражданской составляющей позволит не только улучшить контроль над производством, но и даст возможность самостоятельного выхода "дочек" головной компании на рынок заимствований.

Участники рынка положительно отнеслись к переназначению Юрия Елисеева. "Салют" - лидирующее предприятие отрасли в области обновления основных фондов. Его ближайший конкурент - "Сатурн" - тоже добился неплохих результатов в этом направлении, но только благодаря новым цехам по производству двигателя SaM 146", - говорит РБК daily Константин Макиенко из Центра анализа стратегий и технологий. По его словам, Юрию Елисееву придется решить тяжелую задачу вывода производства из Москвы. Как план это может быть Омск или строительство площадки, например в Воскресенске.

На базе "ММПП "Салют" продолжает формироваться интегрированная структура, в состав которой входят МКБ "Горизонт", МКБ "Гранит", АО "НИИД", Гаврилов-Ямский и Воскресенский машиностроительные заводы, ОАП "Агрегат", заводы "Топаз" (Кишинев) и "Прибор" (Бендеры). Предприятие специализируется на разработке, изготовлении и сервисном обслуживании авиадвигателей АЛ-31Ф/ФП/ФН (для самолетов семейства Су-27), ремонте АЛ-21Ф (Су-22, Су-24) и Р-15Б-300 (МиГ-25), изготовлении узлов и деталей для Д-43БТ (Бе-200, Ту-334 и Ту-230), Д-27 (Ан-70, Ан-180 и Бе-42). Выручка предприятия в 2005 году составила 10,4 млрд руб.

*источник: газета "RBC Daily"
13.10.06*

МЕХЗАВОД УБЕРЕГУТ ОТ БАНКРОТСТВА

Как заявил на пресс-конференции руководитель Государственного космического научно-производственного центра им. Хруничева (ГКНПЦ, Москва) Владимир Нестеров, реорганизация центра, которая одобрена комиссией по реформированию ВПК при правительстве РФ, обеспечит финансово-экономическую устойчивость ГКНПЦ в долгосрочной перспективе. "Все четыре предприятия, входящие в состав центра, потеряют юрисдикцию", - пояснил топ-менеджер.

В структуру ГКНПЦ, в частности, будут интегрированы производственное объединение "Полет" (Омск) и ФГУП "Воронежский механический завод" (ВМЗ). По словам г-на Нестерова, "Полет" в последнее время сталкивался с проблемой недозагруженности, тогда как центр им. Хруничева был перегружен на 176%. ВМЗ, по его заверению, тоже испытывал проблемы с загрузкой мощностей, а его банкротство могло бы

привести к кризису в ГКНПЦ, корпорации "Энергия" и ЦГБ "Прогресс". На воронежском предприятии изготавливают вторую и третью ступень двигателя ракеты-носителя "Протон", двигатель третьей ступени для "Союза" и для разгонных блоков "Энергии".

"Присоединение воронежского завода к центру им. Хруничева было необходимо для сохранения предприятия и выполнения возложенных на него обязательств", - подчеркнул Владимир Нестеров, добавив, что ежегодный объем товарной продукции ГКНПЦ составляет \$500 млн.

"С такими средствами мы в состоянии решить финансово-экономические проблемы своими силами", - отметил г-н Нестеров.

*источник: газета "Коммерсантъ-Воронеж"
24.10.06*

ПОДПИСАН АКТ ГОСКОМИССИИ ПО ПРИЕМКЕ НА ВООРУЖЕНИЕ МОДЕРНИЗИРОВАННОГО ДВИГАТЕЛЯ АЛ-31Ф-М1, РАЗРАБОТАННОГО И СОЗДАННОГО ФГУП "ММП "САЛЮТ"

"10 октября 2006 года вечером я утвердил Акт Государственной комиссии по приемке на вооружение модернизированного двигателя АЛ-31Ф-М1, разработанного и созданного коллективом ФГУП "ММП "Салют", - заявил Главнокомандующий ВВС РФ генерал армии Владимир Михайлов.

"Подписание данного Акта обозначает завершение всех стендовых и летных испытаний двигателя АЛ-31ФМ1, которым оснащаются самолеты семейства "Су", в частности Су-27, Су-30, Су-33.

Значение этого события трудно переоценить, ведь впервые с 1985 года новый двигатель для самолетов семейства "Су" прошел государственные испытания.

Модернизированный двигатель АЛ-31Ф-М1 имеет ресурс в 2 раза больше, чем двигатели, которые находятся на вооружении российской армии в настоящее время, а также тягу на тонну больше, чем предыдущие модификации. Установка данного двигателя повышает боевую эффективность авиационного комплекса более чем на 15 % и снижает стоимость жизненного цикла двигателя более чем на 30 %.

Модернизированный двигатель АЛ-31Ф-М1 разработан КБ ФГУП "ММП "Салют" за счет собственных средств, без государственного финансирования, что значительно облегчило финансовую нагрузку для государства.

Направление создания двигателя пятого поколения, принятое на предприятии, является правильным. Двигатель, его узлы, элементы, агрегаты модернизируются поэтапно, повышается эффективность ряда характеристик перспективного изделия, и мы идем дальше.

Помимо оснащения российской армии двигатель АЛ-31Ф-М1 имеет широкие экспортные перспективы", - сказал Главнокомандующий ВВС РФ генерал армии Владимир Михайлов.

источник:

организация "Служба информации и общественных связей ВВС РФ"
11.10.06

AIR KORYO БУДЕТ ЛЕТАТЬ НА ПЕРМСКИХ ДВИГАТЕЛЯХ

В сентябре 2006 г. начато финансирование по контракту между Пермским моторным заводом и северокорейской авиакомпанией на поставку двух двигателей ПС-90А для самолета Ту-204-300.

По контракту, заключенному в апреле 2006 г., двигатели должны быть изготовлены к концу 2007 г., исходя из сроков готовности планера самолета. В настоящее время корейская сторона достигла договоренности с ульяновским авиазаводом "Авиастар-СП" о строительстве Ту-204-300 в более короткие сроки - 10 месяцев, в результате чего готовые двигатели потребуются уже к маю 2007 г. По словам руководства, Пермский моторный завод готов уложиться в эти сроки. В середине октября делегация КНДР прибывает на Пермский моторостроительный комплекс для внесения соответствующих изменений в

контракт. После выполнения работ по данному контракту корейская сторона планирует приобрести еще один Ту-204-300, о чем было заявлено в ходе переговоров. Таким образом, общий заказ Пермскому моторному заводу со стороны Северной Кореи может составить 5 двигателей ПС-90А, включая один резервный.

Северная Корея впервые выступает в роли заказчика пермских двигателей. Кроме нее ПС-90А и его модификации за рубежом успешно эксплуатируют кубинская авиакомпания Cubana de Aviacion и азербайджанская Silk Way Airlines.

источник:

компания "Пермский моторный комплекс"
09.10.06

ЗАВЕРШЕН ОЧЕРЕДНОЙ ЦИКЛ АКУСТИЧЕСКИХ ИСПЫТАНИЙ ДВИГАТЕЛЯ ПС-90А

В сентябре 2006 года на акустическом стенде ОАО "Авиадвигатель" завершён 5-месячный цикл испытаний двигателей ПС-90А, оборудованных модифицированной системой шумоглушения.

В настоящее время идет обработка результатов испытаний, которые будут использованы при проведении расчетной акустической сертификации самолетов семейств Ил-96 и Ту-204/214.

По предварительным расчетам специалистов ОАО "Авиадвигатель", ФГУП "ЦИАМ" и ФГУП "ЦАГИ", постановка модифицированной системы шумоглушения со звукопоглощающими конструкциями (ЗПК) второго поколения - двухслойными ЗПК - позволит самолетам семейств Ил-96 и Ту-204/214 обеспечить требования главы 4 стандарта ИКАО по шуму на местности, то есть беспрепятственно и без "налога на шум" летать во все аэропорты мира.

Серийная модифицированная система шумоглушения двигателя ПС-90А с ЗПК второго поколения (изготовитель - ОАО "Пермский моторный завод")

изготавливается в соответствии с рекомендациями ФГУП "ЦАГИ" и ФГУП "ЦИАМ" и включает в себя узлы из полимерных композиционных материалов (изготовитель - ФГУП "Машиностроитель"), узлы из металлических материалов (изготовитель - ОАО "Металлист-Самара"). Кроме того, Воронежским акционерным самолетостроительным объединением изготовлен воздухозаборник (разработчик - ОАО "АК имени С.В. Ильюшина") с новой системой шумоглушения для балансирования глушения шума силовой установки самолета.

По мнению экспертов, ЗПК модифицированной системы шумоглушения по сравнению с существующими ЗПК позволят расширить спектр поглощения шума без снижения эффективности на основных частотах настройки.

источник:

компания "Пермский моторный комплекс"
24.10.06

ПЕРМСКИЙ ПС-90А: СНОВА НА ВЫСОТЕ!

В сентябре 2006 г. наработка лидерного авиационного двигателя ПС-90А превысила отметку 25 тыс. часов с начала эксплуатации.

Это рекордный на сегодняшний день показатель - аналогов по количеству часов налета среди современных российских двигателей нет. Двигатель был изготовлен Пермским моторным заводом в 1991 г. и эксплуатируется в составе силовой установки самолета Ил-96-300 авиакомпании "Аэрофлот".

За 15 лет работы двигатель несколько раз подвергался ремонту, в том числе штатному, а также восстановлению после попадания в двигатель птицы. Средняя величина наработки без съема с крыла составляет 5 тыс. часов, что является высоким показателем для современных авиадвигателей. В настоящее время двигатель-рекордсмен продолжает эксплуатироваться в "Аэрофлоте". Авиакомпания является давним партнером пермских моторостроителей и самым крупным эксплуатантом ПС-90А: 12 двигателей уже имеют наработку более 20 тыс. часов, продолжая при этом успешно эксплуатироваться.

Такие цифры стали нормой для эксплуатантов ПС-90А. Двигатель изначально создавался исходя из так называемой второй стратегии эксплуатации: он не

имеет ограничений по межремонтной наработке и назначенному ресурсу, его конструкция позволяет вести эксплуатацию по техническому состоянию.

ПС-90А - единственный российский авиадвигатель, который, наряду с западными, эксплуатируется по второй стратегии, то есть без ограничений по межремонтной наработке и ресурсу.

Двигатели предыдущего поколения (такие, как НК-8 и двигатели серии Д-30) продолжают эксплуатироваться по первой стратегии: с назначением ресурса между ремонтами и максимально возможного ресурса с начала эксплуатации.

Исчерпавшие свой ресурс авиационные моторы снимаются с эксплуатации, после чего могут использоваться для наземных нужд (транспорт газа, приводы электростанций). До появления ПС-90А наибольший среди российских двигателей назначенный ресурс (21 тыс. часов с начала эксплуатации) имел двигатель Д-30 III серии, разработанный пермским ОАО "Авиадвигатель".

*источник:
компания "ОАО "Пермские моторы"
06.10.06*

НПО "САТУРН" ВНОВЬ ПОДТВЕРДИЛО СООТВЕТСТВИЕ ПРОИЗВОДСТВА И РЕМОНТА ДВИГАТЕЛЕЙ ТРЕБОВАНИЯМ АВИАЦИОННЫХ ПРАВИЛ

Сертификат соответствия на право технического обслуживания авиационной техники в системе сертификации гражданской авиации РФ и свидетельство об одобрении производства авиационных двигателей Авиационным регистром МАК получило ОАО "НПО "Сатурн". Таким образом, НПО "Сатурн" в очередной раз подтвердило соответствие производства и ремонтного производства двигателей - ДЗ0КУ 2-й серии, ДЗ0КП 2-й серии, ДЗ0КУ154 - требованиям авиационных правил. Кроме того, Межгосударственным авиационным комитетом Авиарегистра НПО "Сатурн" было продлено действие разрешения на производство деталей двигателей CFM56.

Обязательная сертификация юридических лиц, разработчиков и изготовителей авиационной техники в части производства, ремонта и технического обслуживания определена Воздушным кодексом РФ. Ресертификация - обязательная процедура, которая осуществляется раз в два года. Для ее прохождения предприятие предоставляет в сертификационный орган пакет документов и проходит проверку по всем пунктам авиационных правил со стороны комиссий авиационного регистра и федеральной службы по надзору в сфере транспорта.

Наличие сертификата дает право производить и поставлять продукцию заказчику. Получив разрешение на производство деталей двигателей CFM56, НПО "Сатурн" выполнило обязательное условие поставки деталей во Францию: европейские авиационные власти требуют от своих поставщиков наличия разрешительных документов на право производства сертифицированной техники.

Пройдя ресертификацию, НПО "Сатурн" вновь подтвердило соответствие производства, ремонтного производства и системы технического обслуживания

двигателей требованиям авиационных правил. Это особенно важно на фоне усиления работы по обеспечению безопасности полетов, проводимой в стране.

Ответственность НПО "Сатурн" за качество выпускаемой продукции является составной частью комплексной системы менеджмента качества компании. НПО "Сатурн" с 2000 года является обладателем сертификата BVQI на систему качества. В сентябре 2006 года успешно завершён ресертификационный аудит системы менеджмента качества на соответствие требованиям международных стандартов ISO 9001 и аэрокосмического стандарта AS 9100B.

Дважды предприятие было лауреатом премии Правительства РФ в области качества.

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

ОАО "Научно-производственное объединение "Сатурн" - ведущая двигателестроительная корпорация, специализирующаяся на разработке, производстве и сервисном обслуживании газотурбинных двигателей для военной и гражданской авиации, судов военно-морского флота, энергогенерирующих и газоперекачивающих установок.

*источник: компания "НПО "Сатурн"
04.10.06*

ВЯЧЕСЛАВ БОГУСЛАЕВ ПРОЯВИЛ ДВИГАТЕЛЬНЫЕ СПОСОБНОСТИ

ОАО "Мотор Сич" заявило о прекращении переговоров с российским "Оборонпром" по продаже акций предприятия. Как сообщил в совладелец и гендиректор компании Вячеслав Богуслаев, на данном этапе "Оборонпрому" оказалось "ничего предложить". Параллельно в "Мотор Сич" объявили о подготовке к выходу на международную биржу, что, по мнению экспертов, позволит господину Богуслаеву получить дополнительные аргументы во время переговоров с российской стороной.

ОАО "Мотор Сич" - одно из крупнейших украинских машиностроительных предприятий. Выпускает авиадвигатели для вертолетов "Ми" и "Ка", самолетов Ан-124, Ан-140, Як-130. Свыше 90% акций ОАО подконтрольны его менеджменту. По неофициальным данным, основной владелец - гендиректор ОАО Вячеслав Богуслаев. Годовой объем продаж компании, по оценкам отраслевых экспертов, - \$300-400 млн.

О том, что переговоры о вхождении ОАО "Мотор Сич" в двигателестроительный госхолдинг, создаваемый "Оборонпром" (дочерняя структура ФГУП "Рособоронэкспорт"), прекращены, вчера рассказал гендиректор и основной владелец ОАО "Мотор Сич" Вячеслав Богуслаев: "Пока нам не о чем вести переговоры: "Оборонпром" нам ничего предложить не мог. Когда в России будет образована интегрированная структура, мы посмотрим ее устав и решим, имеет ли смысл нам входить в нее. Пока же все это несерьезно". Позиция главы ОАО "Мотор Сич" изменилась в последние полтора месяца - еще в конце лета господин Богуслаев отмечал, что заинтересован в сотрудничестве с Россией и готов рассматривать предложения о продаже акций. А вчера гендиректор заявил, что "это были чьи-то несерьезные заявления".

В "Оборонпроме" отказались от комментариев. Однако представители российской стороны не верят в то, что отказ компании "Мотор Сич" окончателен. "На самом деле Вячеслав Богуслаев не отказывается от переговоров и возможности продать акции, просто российская сторона несколько затянула с ответом по условиям сделки, и господин Богуслаев своим заявлением стремится "расшевелить" ситуацию", - утверждает источник, близкий к переговорам.

В правительстве Российской Федерации отметили, что сейчас обсуждается замена структуры, которая

выступит покупателем; изначально предполагалось, что "Оборонпром" будет лишь посредником, а в покупке был бы задействован Внешторгбанк. Сейчас же со стороны России вместо ВТБ покупателем может выступить АФК "Система". Представители АФК "Система" вчера были недоступны для комментариев. В начале сентября АФК "Система" уже приобрела ряд предприятий холдинга "Пермские моторы" - источники, близкие к ВТБ, отмечали, что в той сделке она стала номинальным держателем.

Источники на российском авиационном рынке рассказывали в, что "Оборонпром" начал переговоры о приобретении доли в ОАО "Мотор Сич" в июне, обсуждалась возможность прямой покупки вплоть до контрольного пакета (в писал об этом 1 сентября). "Оборонпром" подтверждал факт переговоров. "Мотор Сич" планировалось включить в состав холдинга, который объединит производителей двигателей для боевых самолетов и вертолетов. Покупка доли в "Мотор Сич" позволила бы России не торопиться с созданием собственного серийного производства вертолетных двигателей.

Впрочем, господин Богуслаев сообщил в, что "Мотор Сич" сейчас ставит перед собой задачу по определению собственной капитализации. "Мы хотим проверить свою капитализацию и попробовать на каком-то рынке (вывести. - в) 3-5 процентов акций. Думаю, процесс дооценки закончится до конца этого года и в первом квартале мы уже пройдем второй подготовительный этап. IPO может быть уже во втором квартале 2007 года", - предположил он.

По мнению экспертов, посредством выхода на биржу "Мотор Сич" достигнет нескольких целей. "ОАО "Мотор Сич" таким образом узнает, сколько оно реально стоит, и получит дополнительный аргумент в переговорах с Россией. Ведь после IPO будет видна капитализация предприятия", - считает аналитик компании "Миллениум Капитал" Алексей Некраса. По его словам, на прошлой неделе 5% акций "Мотор Сич", торгуемых в ПФТС, составляла около \$8 млн. "Думаю, инвесторы заинтересуются акциями этого предприятия", - прогнозирует господин Некраса.

*источник: газета "Коммерсантъ - Украина"
18.10.06*

ГУБЕРНАТОР ТИТОВ ПООБЕЩАЛ ПОДДЕРЖИВАТЬ АВИАЦИЮ

В правительстве Самарской области на совещании с депутатами Госдумы РФ, представителями ТПП и руководителями крупных предприятий Самары губернатор региона Константин Титов заявил, что в регионе приоритетным направлением развития останется авиационно-космический комплекс. Сейчас в Самаре работают 15 предприятий и организаций авиационно-космической отрасли, подведомственные Роскосмосу и Роспрому РФ. Суммарно годовой объем производства по итогам работы в 2005 г. составил 85 % объема производства всех предприятий региона, участвующих в выполнении оборонного заказа. Вместе с тем на совещании отмечалось, что Самарской области присущи такие проблемы в авиа-

ционной промышленности, как утрата технологий, отток квалифицированных кадров, старение производственных фондов. В частности, это касается перспективных двигателей для самолетов стратегической авиации. Сейчас предприятия продлевают ресурс стратегическим бомбардировщикам. "Если же военному ведомству страны послезавтра потребуется новый двигатель, скажем, для стратегического бомбардировщика Ту-160, то мы можем столкнуться с серьезными проблемами при его создании", - подчеркнул г-н Титов.

*источник: газета "Коммерсантъ-Самара"
20.10.06*

GE И НПО "САТУРН" ВЕДУТ ПЕРЕГОВОРЫ О СОЗДАНИИ В РОССИИ СОВМЕСТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПРОМЫШЛЕННЫХ ГАЗОВЫХ ТУРБИН

GE Energy (отделение корпорации GE), мировой лидер в области технологий для энергетики, и ОАО "НПО "Сатурн", лидер российского машиностроения и ведущий разработчик и производитель авиадвигателей, объявили о намерении инвестировать и сотрудничать в индустрии промышленных газовых турбин. Стороны активно ведут переговоры с целью создания совместного предприятия. На начальном этапе стороны предусматривают локализацию производства промышленных газовых турбин GE в России, мощностью от 40 до 150 МВт, с активным участием ОАО "НПО "Сатурн". GE Energy также рассматривает потенциальные стратегические инвестиции в подразделения промышленных газовых турбин ОАО "НПО "Сатурн".

Руководители обеих компаний, Джеффри Иммельт, председатель Совета директоров и главный исполнительный директор GE, и Юрий Ласточкин, генеральный директор ОАО "НПО "Сатурн", провели ряд встреч и обсудили приоритеты долгосрочного стратегического партнерства. По словам Сергея Чуклинова, заместителя генерального директора ОАО "НПО "Сатурн", переговоры открыли возможности долгосрочного сотрудничества и отношения сторон динамично развиваются.

После заключения соглашения газотурбинные технологии GE будут переданы по лицензии совместному предприятию и сочетание опыта НПО Сатурн в турбостроении, а также имеющихся у GE процессов квалификации поставщиков позволит создавать современные газотурбинные продукты для российских заказчиков.

Совместное предприятие будет являться долгосрочным стратегическим партнерством, привлекающим в равной степени сильные стороны GE и НПО "Сатурн". GE первоначально привнесет технологию, а НПО "Сатурн" будет руководить партнерством в области обеспечения соответствия выпускаемых продуктов жестким промышленным стандартам России, и обе стороны будут развивать базу местных поставщиков СП и производственные мощности.

Изначально совместное предприятие представит на рынке России промышленные газовые турбины GE серии В, Е и F. "Мы выбрали данные типы газовых турбин, так как считаем, что сегодня они наиболее соответствуют требованиям обширного российского рынка. У этих турбин имеется возможность использования различных видов топлива, и они являются продуктами мирового класса с точки зрения эксплуатационной готовности, надежности, уровня выбросов и эффективности", - сказал Джон Криники, президент и главный исполнительный директор GE Energy. "Это только начальная точка в наших отношениях, и мы намеряемся расширять возможности предприятия,

чтобы предоставлять не только конкурентоспособные продукты, востребованные сегодня, но и более мощные газовые турбины, которые потребуются в будущем", - добавил он.

"Сейчас работать в России чрезвычайно интересно, и мы рады сотрудничеству с НПО "Сатурн", которое обладает огромным опытом в этом секторе машиностроения. Мы надеемся на долгое и плодотворное сотрудничество, в котором деятельность обеих сторон будет сосредоточена на предоставлении продуктов мирового класса для поддержки процессов, направленных на модернизацию и развитие энергетики России", - заявил Род Кристи, региональный исполнительный директор GE Energy. - "Мы согласны с официальными российскими данными, в соответствии с которыми в течение последующих 5-10 лет в стране ожидается потребность во введении свыше 20 гигаوات новых генерирующих мощностей".

Сергей Чуклинов также отметил, что "на НПО "Сатурн" завершается процесс плановой реструктуризации предприятия с целью перспективного обеспечения задач международного стратегического партнерства с GE и технологической адаптации предприятия к мировым стандартам".

Деятельность GE Energy в России имеет многолетнюю историю и ведет отсчет с 20-х гг. прошлого века, когда в страну были поставлены паровые турбины. За последнее время компания осуществила ряд проектов в области электрогенерации, теплоснабжения, производства энергии в режиме выработки тепла и пара, а также в секторе передачи и распределения электроэнергии. Сейчас на территории России эксплуатируются свыше 400 стационарных газовых турбин в нефтегазовом секторе и более 100 газопоршневых двигателей в когенерационных проектах, при этом в портфеле компании имеются заказы на установку газовых турбин на различных промышленных и муниципальных объектах. В прошлом месяце GE Energy открыло новый инженерный центр в Москве для поддержки заказчиков, которые намерены разрабатывать проекты на основе современных технологий. Этот центр является важной частью деятельности GE Energy на российском рынке.

"В 20-х годах прошлого века GE предоставило самую передовую технологию, помогая осуществить план электрификации России. И сегодня мы чувствуем гордость, работая вместе с НПО "Сатурн" - лидером в этой области, принося передовые технологии для дальнейшего развития электроэнергетики страны," - заявил Рон Поллетт, Президент GE в России и СНГ.

*источник: компания "НПО "Сатурн"
17.10.06*

МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННАЯ КОМИССИЯ ПО ТОРГОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОМУ СОТРУДНИЧЕСТВУ РОССИИ И ЧЕХИИ ПОДГОТОВИТ ПРОЕКТ СОГЛАШЕНИЯ О МОДЕРНИЗАЦИИ РОССИЙСКИХ ВЕРТОЛЕТОВ ПО СТАНДАРТАМ НАТО

Межправительственная комиссия по торгово-экономическому сотрудничеству России и Чехии подготавливает проект соглашения о модернизации российских вертолетов, ранее приобретенных Чехией, по стандартам НАТО. Об этом заявил сопредседатель комиссии, глава Аппарата Правительства РФ Сергей

Нарышкин. Подписание протокола, включающего проекты соглашений, по его словам, намечено на 18 октября.

*источник: ИА "АК&М"
17.10.06*

С ПАДАЮЩИМИ САМОЛЕТАМИ В РОССИИ БУДЕТ БОРЬБЫ АВИАЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

В правительстве России готовятся предложения о создании Aviационной коллегии. Ее главной задачей должна стать координация деятельности федеральных органов исполнительной власти по вопросам функционирования авиационной промышленности и авиации. Об этом в заявил вице-премьер - министр обороны РФ Сергей Иванов на расширенном заседании коллегии Минтранса РФ, на котором обсуждаются вопросы состояния и развития гражданской авиации в России.

По словам Иванова, работа предстоит сложная и напряженная. "Она потребует согласованных усилий и правительства, и авиапроизводителей, и авиаперевозчиков", - сказал вице-премьер. Он отметил, что за короткое время "в рамках единого замысла необходимо определить перечень приоритетных мероприятий, сроки и стоимость их выполнения", сообщает "Интерфакс". Говоря о задачах, которые требуют незамедлительного решения, Иванов сказал, что применительно к имеющемуся сегодня авиапарку надо сформировать примерный график вывода воздушных судов из эксплуатации как по годам, так и по типам летательных аппаратов.

"Затем необходимо провести детальную проверку существующих разработок в области гражданского самолетостроения - опытных и серийных - на предмет их соответствия российским и международным стандартам. Сделать это надо по всем типам летательных аппаратов - дальне-, средне- и ближнемагистральным. Эта стадия работы очень важна", - отметил Иванов.

По его словам, от нее зависит принятие последующих решений. "В том числе, о серийном произ-

водстве, дальнейших научно-исследовательских и опытно-конструкторских работах, проведении государственных испытаний и сертификации летательных аппаратов", - сказал вице-премьер.

На заключительном этапе, по его словам, "нужно провести оценку возможностей авиапрома по серийному производству необходимого нам количества самолетов", передает ИТАР-ТАСС.

По словам Иванова, одной из основных причин аварийности в авиации остается "человеческий фактор". Об этом он заявил сегодня на расширенном заседании коллегии Минтранса.

"Анализ ситуации показывает, что, несмотря на изношенность авиатехники, одной из основных причин аварийности по-прежнему остается так называемый человеческий фактор. А значит, недостаточный уровень профессионализма", - отметил вице-премьер. - Об этом, кстати, свидетельствуют и катастрофы гражданских самолетов, произошедшие в этом году".

По оценке Иванова, "в настоящее время содержание и объемы подготовки авиационного персонала в образовательных учреждениях гражданской авиации не соответствуют потребностям авиапредприятий. Поэтому "необходимо принять кардинальные меры для повышения качества такой подготовки". "Считаю, что в этой работе нельзя экономить ни на топливе, ни на ресурсе авиатехники. Это вопрос жизни и здоровья людей - экипажей и пассажиров", - подчеркнул вице-премьер.

источник: NEWSru.com
11.10.06

КАДРОВЫЕ ПЕРЕСТАНОВКИ В ЗАО "УПРАВЛЯЮЩАЯ КОМПАНИЯ "ПЕРМСКИЙ МОТОРОСТРОИТЕЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС"

Советом директоров ЗАО "Управляющая компания "Пермский моторостроительный комплекс" принято решение не продлевать с А.А. Иноземцевым трудовой договор по выполнению обязанностей генерального директора ЗАО "Управляющая компания "Пермский моторостроительный комплекс", срок действия которого истекает 6 октября 2006 г.

Работая в должности генерального директора ЗАО "Управляющая компания "Пермский моторостроительный комплекс", А. Иноземцев оставался и остается генеральным конструктором ОАО "Авиадвигатель".

В рамках реализации программы стратегического развития Пермского моторостроительного комплекса акционеры сочли целесообразным, чтобы А. Иноземцев сосредоточил свою деятельность на важнейшей для предприятий комплекса перспективной задаче по разработке и созданию семейства авиационных и промышленных двигателей нового поколения.

Александр Александрович Иноземцев возглавлял ЗАО "Управляющая компания "Пермский моторостроительный комплекс" с 2003 г.

Доктор технических наук, профессор, лауреат Государственной премии (2000 г.), заведующий кафедрой "Авиадвигатели" Пермского государственного технического университета, ученик и последователь выдающегося конструктора авиационных двигателей П.А. Соловьева.

Исполняющим обязанности генерального директора ЗАО "Управляющая компания "Пермский моторостроительный комплекс" с 7 октября назначен первый заместитель генерального директора Валерий Владимирович Жеглов.

Валерий Владимирович Жеглов родился 16 июля 1962 г. в Архангельске. В 1984 г. окончил Высшее военно-морское училище подводного плавания им. Ленинского Комсомола по специальности инженер-штурман, в 1992 г. Военно-дипломатическую академию, в 1998 - Международный университет по специальности менеджмент, имеет степень MBA. С 2003 г. принимал непосредственное участие в управлении предприятиями Пермского моторостроительного комплекса в качестве руководителя Московского представительства, члена Правления ЗАО "Управляющая компания "Пермский моторостроительный комплекс". В августе 2006 г. назначен на должность первого заместителя генерального директора ЗАО "Управляющая компания "Пермский моторостроительный комплекс". Является членом Совета директоров ЗАО "Управляющая компания "Пермский моторостроительный комплекс" и Советов директоров ряда его предприятий. Женат, имеет взрослую дочь.

источник:
компания "Пермский моторный комплекс"
10.10.06

ФСФР ЗАРЕГИСТРИРОВАЛА ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ВЫПУСК АКЦИЙ НПЦ "ТЕХНОКОМПЛЕКС"

Федеральная служба по финансовым рынкам РФ зарегистрировала дополнительный выпуск обыкновенных именных бездокументарных акций ОАО "Научно-производственный центр "Технокомплекс" (г. Раменское, Московская обл.), размещаемых путем закрытой подписки, говорится в сообщении ФСФР. Эмитентом размещается 30 млн. 372 тыс. 428 акций

номинальной стоимостью десять рублей. Общий объем дополнительного выпуска составит 303 млн. 724 тыс. 280 руб. Дополнительному выпуску присвоен государственный регистрационный номер 1-01-03231-A-002D.

источник: AVIAPORT.RU
06.10.06

ИТОГИ РАБОТЫ "АВИАСТАР-СП" В СЕНТЯБРЕ 2006 ГОДА

На расширенном производственном совещании менеджмента ЗАО "Авиастар-СП" подведены итоги работы предприятия в сентябре. План по товарным объемам производство выполнено. По сравнению с августом, существенно улучшилась структура объемов по изделию "204", увеличились серийные объемы. Доработан и передан в АК "Волга-Днепр" самолет Ан-124-100-150. Ведутся переговоры о поставке воздушных судов семейства Ту-204 российским и зарубежным авиакомпаниям.

Выступивший с докладом первый заместитель генерального директора - директор по производству

Ирек Ахметович Аминов особо отметил, что ежемесячно увеличивающийся план требует рационального использования трудовых резервов, организации работы во внеурочное время. С большой нагрузкой работают службы управления материально-технического снабжения. В сентябре получены необходимые материалы для ритмичной работы производства в октябре. Ближайшей задачей является сдача самолетов Ту-204 китайским и кубинским авиакомпаниям.

источник: компания "ЗАО "Авиастар-СП"
10.10.06

НАДЕЖДА "ОБОРОНПРОМА"

Главком ВВС Индии маршал авиации Тьяги в интервью агентству India Strategic сообщил о намерении закупить в течение ближайших двух лет 80 многоцелевых вертолетов Ми-17-1В. Оценки перспектив сделки в целом как положительные, российские аналитики и специалисты советуют относиться к высказываниям индийского маршала с большой степенью сдержанности.

"Русские производят сборку очень быстро, и я надеюсь, что вся партия будет передана нам в 2008 году", - заявил главком индийскому информагентству. По его словам, все процедурные формальности будут решены до конца текущего года. С российской стороны дилером в подобного рода сделках выступает ФГУП "Рособоронэкспорт". Сам государственный посредник, впрочем, от комментариев отказался. А военные аналитики напомнили "Газете", что впервые индийский главком упомянул о возможности такой сделки еще весной. "Индийский маршал впервые допустил такую возможность в разговоре со мной в мае", - говорит директор Центра анализа стратегий и технологий (ЦАСТ) Руслан Пухов. Тогда, правда, на конкретные предложения Индия так и не вышла.

Именно эта медлительность и заставляет специалистов осторожничать в оценках. "С Индией очень трудно иметь дело, они много говорят, но мало делают, Индия - сложный клиент, - говорит компетентный источник, имеющий отношение к военному вертолетостроению. - Сначала они озвучивали одну цифру, потом другую, меньшую, и таким образом сбили цену. Сначала они говорили о большем количестве машин, теперь о 80".

Российские вертолеты летают в Индии давно, еще со времен Индиры Ганди. Тогда премьер-министр пользовалась VIP-версией модели Ми-8. Точное количество поставленных СССР в Индию Ми-8 затрудняются назвать даже специалисты. Из послед-

них крупных вертолетных контрактов отметим приобретение в 2000 году 40 вертолетов Ми-17 на сумму \$170 млн. По словам индийского главкома, модернизированная версия этой машины - Ми-17-1В - отлично зарекомендовала себя в высокогорных районах Гималаев и призвана заменить устаревшие Ми-8.

Всего в течение ближайших нескольких лет Индия должна закупить 350 различных военных вертолетов. Это 80 машин Ми-17-1В, 197 вертолетов Bell (- в данном тендере проиграл российский вертолет Ка-226), из которых 60 будет поставлено американским производителем, остальные 137 собраны на месте, 16 противолодочных и 45 многоцелевых вертолетов для палубной авиации и 12 VIP- вертолетов.

Если сделка состоится и Индия передаст России заказ на Ми-17-1В, предварительно оцениваемый экспертами в \$662 млн, все 80 машин будут поставлены к 2008 году. "Ми-17 традиционно собирается на Казанском вертолетном заводе (29,92% акций принадлежат вертолетному холдингу ОАО "Оборонпром", остальные - менеджменту предприятия. - "Газета"), его мощность - 40-50 машин в год, - продолжает источник "Газеты". - Сделка существенно поправит положение предприятия, потому что составит львиную долю портфеля его заказов".

В прошлом году объем военно-технического сотрудничества с Индией был невелик: по оценкам ЦАСТ, он составил менее 7% от \$6,12 млрд. Крупнейшими сделками стали передача модернизированной дизельной подлодки проекта 877ЭКМ "Синдугош" (\$80 млн), поставка 10 машинокомплектов для истребителей Су-30МКИ (\$300 млн), 273 корабельных ракет типа ЗРК "Штиль-1", "Клаб" и комплексов "Уран" (около \$300 млн).

источник: газета "Газета"
17.10.06

ВЕРТОЛЕТЫ КОНТРАБАНДОЙ

Вслед за поставками контрафактных деталей для самолетов правоохранительные органы заинтересовались поставками вертолетной техники. Как сообщило МВД, ими пресечена деятельность преступной группировки, занимавшейся контрабандой вертолетов иностранного производства. По данному факту возбуждено уголовное дело по статье о контрабанде.

В сообщении пресс-службы департамента обеспечения правопорядка на транспорте МВД России отмечается, что руководители компании "Авиамаркет" и гендиректор фирмы "МК Логистик" вступили в сговор и, организовав преступную группу, занимались контрабандными поставками на территорию России воздушных судов иностранного производства. Органам правопорядка стали известны факты контрабандного ввоза и продажи по поддельным документам легких вертолетов Robinson R-44 и Bell-4072 и запасных частей к ним.

В пресс-службе МВД отмечают, что с 2004 по 2006 год преступная группировка незаконно ввезла в РФ 12 иностранных вертолетов. По предварительной оценке, сумма ущерба государству составила более 56 млн руб. В самом "Авиамаркете" от комментариев отказываются. Директор по маркетингу компании Михаил Юшков заверил РБК daily в том, что ему неизвестны факты проверок его компании сотрудниками МВД: "Документального подтверждения нарушений нет, однако все это подрывает имидж компании". Впрочем, достаточно сложная процедура растаможки дает

повод для поиска обходных путей. Однако авиаторы нашли и вполне легальный способ облегчить себе жизнь. Многие компании, чтобы избежать проблем с таможенными органами, пользуются услугами логистических компаний. Так та же вертолетная компания "ГАЛС" пользуется услугами FedEx. "Это хоть и дорого, но такая схема избавляет компанию от проблем, связанных с растаможиванием грузов", - поясняет президент компании Евгений Ермаков. По его словам, компании, специализирующиеся на продаже запасных частей, также пользуются услугами TNT и UPS.

Вертолетный бизнес в России в последнее время на подъеме. Каждый месяц в стране продается пять-шесть вертолетов. По оценкам компании "Аэросоюз" (является официальным дистрибьютором и сервисным центром RHC - Robinson Helicopter Company), рентабельность вертолетного бизнеса составляет 10-15%. По данным на конец прошлого года, в стране было зарегистрировано 120 вертолетов западного производства. По оценкам экспертов, к концу нынешнего года их количество увеличится до 150-160. Впрочем, нам еще есть куда расти: в тех же США насчитывается более 200 тыс. частных летательных аппаратов. Только в Лос-Анджелесе расположено 18 аэропортов, в которых есть возможность обслуживания такой техники.

*источник: газета "RBC Daily"
18.10.06*

В АРСЕНЬЕВЕ ИСПЫТЫВАЮТ "ЧЕРНЫЕ АКУЛЫ"

Полетные испытания нового многоцелевого боевого ударного вертолета Ка-50 завершаются в Арсеньеве. Очередную "Черную акулу" авиастроительный завод "Прогресс" поднял в воздух в августе, к 70-летию прославленного оборонного предприятия. До конца года на "Прогрессе" должны собрать еще два подобных вертолета, заявил Агентству национальных новостей глава города Владимир Беспалов.

И хотя есть проблемы с поставщиками некоторых узлов и агрегатов, авиастроители планируют полностью освоить выделенные на строительство вертолетов средства. Воздушные машины целе-

вым назначением направят в специальные подразделения Вооруженных сил и ФСБ, ведущих антитеррористическую борьбу. В том числе и на Северном Кавказе. Для армейской авиации вертолеты собирают на других предприятиях страны.

Что же касается дальнейших планов завода, то их нынешним летом озвучил министр обороны Сергей Иванов. "Прогресс" получил заказ на сборку еще 5 "Черных акул". Больше обычного будет собрано и уникальных противокорабельных ракет "Москит".

*источник:
ИА "Агентство национальных новостей"
16.10.06*

ИНДИЯ ПОЛУЧИТ МОДЕРНИЗИРОВАННЫЕ МИ-17

ВВС Индии намерены приобрести 80 многоцелевых вертолетов Ми-17-1В, сообщает Defencetalk со ссылкой на заявление главы ВВС Индии маршала авиации Тьяги (S P Tyagi).

Многоцелевой вертолет Ми-17-1В отличается от предыдущих машин этого типа наличием бортового радиоэлектронного оборудования, позволяющего совершать полеты в любое время суток и в любых метеоусловиях. Вертолет предназначен для перевозки солдат и различных грузов в кабине либо на внешней подвеске. Максимальная грузоподъемность машины составляет четыре тонны. Вместимость кабины в пассажирском варианте - 32 человека. Максимальный взлетный вес вертолета составляет 13 тонн, максимальная скорость - 250 км/ч. Радиус действия Ми-17-

1В превышает 550 км. Ми-17 вооружен 12,7-миллиметровым пулеметом в бортовой установке и может нести до 1,5 тонн боеприпасов на внешней подвеске. В состав вооружения могут входить неуправляемые реактивные снаряды, авиабомбы и противотанковые управляемые ракеты.

Руководство ВВС Индии надеется завершить переговоры об условиях сделки в течение ближайших месяцев и получить всю партию вертолетов в 2007-2008 году. Сумма сделки не называется, но, по сведениям из ряда источников, она может превысить 650 млн. долл.

*источник: LENTA.RU
16.10.06*

ВРЕМЯ ОБЪЕДИНЯТЬ УСИЛИЯ

В российской авиационной промышленности набирают силу интеграционные процессы. Государственная политика в этой области направлена в первую очередь на формирование нового облика отечественной авиационной индустрии, укрепление экспортного потенциала нашей авиатехники, зачастую не имеющей аналогов в мировом производстве.

В редакцию "Красной звезды" поступило официальное заявление руководителей ведущих российских вертолетных конструкторских бюро. Предлагаем вниманию читателей документ, который подписали генеральный директор ОАО "Камов" И.Е. Пшеничный, генеральный конструктор ОАО "Камов" С.В. Михеев, генеральный директор ОАО "МВЗ им. М.Л. Миля" А.Б. Шибитов, генеральный конструктор ОАО "МВЗ им. М.Л. Миля" А.Г. Самусенко.

Одним из важнейших результатов реализации федеральной целевой программы реформирования и развития оборонно-промышленного комплекса Российской Федерации стало образование в 2004 г. на базе ОАО "ОПК "Оборонпром" интегрированной структуры, объединяющей в едином корпоративном образовании все отечественные вертолетостроительные предприятия, в том числе и ведущих мировых разработчиков вертолетной техники - ОАО "Камов" и ОАО "Московский вертолетный завод им. М.Л. Миля".

Основная цель создания холдинга - формирование современных производственных отношений в области вертолетостроения, восстановление административных и научно-технических связей между отдельными предприятиями отрасли.

Создание холдинга позволит оптимально распределить средства государственного финансирования для рационального ведения научно-технической деятельности, сохранить уникальные школы отечественного вертолетостроения, прекратить нездоровое соперничество, восстановить отношения творческого сотрудничества и взаимопомощи.

Новое промышленное объединение поможет отечественным производителям эффективно конку-

рировать на мировых рынках и позволит привлекать инвестиции в новые разработки.

Российским вертолетостроением достигнуты значительные успехи. Завершены испытания и проведена сертификация новых вертолетов "Ансат" и Ка-226. Начаты летные испытания перспективного вертолета повышенной грузоподъемности Ми-38. Разработаны и внедрены в серийное производство и практическую эксплуатацию новые модификации вертолетов Ка-32, Ми-8 и Ми-24.

Важнейшими событиями последнего времени стали запуск в серийное производство боевого ударного вертолета круглосуточного действия Ми-28Н, решение Министерства обороны РФ о приобретении ударных вертолетов Ка-50 и освоение серийного производства всепогодных разведывательно-боевых вертолетов круглосуточного применения Ка-52.

Высоко оценивается и экспортный потенциал боевых российских вертолетов. Их разработка, производство и внедрение в эксплуатацию проводятся в условиях формирования интегрированной вертолетостроительной структуры ОАО "ОПК "Оборонпром".

Как руководители вертолетных конструкторских бюро, мы официально заявляем о единстве технической и экономической политики ОАО "Камов" и ОАО "МВЗ им. М.Л. Миля" в составе вертолетостроительного холдинга ОАО "ОПК "Оборонпром" и о своем неприятии каких бы то ни было попыток ставить это единство под сомнение как в отечественных, так и зарубежных средствах массовой информации. Основанные на домыслах и предположениях публикации, к сожалению, появились, что и заставляет нас этим заявлением прояснить истину.

Мы едины в поддержке государственной политики восстановления, укрепления и интеграции отечественного оборонно-промышленного комплекса и вертолетостроительной индустрии как его составляющей. Вместе мы уверенно смотрим в будущее!

*источник: газета "Красная звезда"
15.10.06*

НАЧАЛИСЬ ЛЕТНЫЕ ИСПЫТАНИЯ МОДЕРНИЗИРОВАННОГО ВЕРТОЛЕТА КА-28

Начались летные испытания модернизированного вертолета Ка-28 с новым составом бортового оборудования, которые продлятся до середины 2007 года, сообщили "Интерфаксу-АВН" в российском оборонно-промышленном комплексе.

"Составной частью модернизации вертолета станет установка на нем бортовой радиолокационной станции (БРЛС) "Копье-А" разработки корпорации "Фазотрон-НИИР". Завершить очередную этап испытаний планируется в середине следующего года", - сообщил собеседник агентства.

По его словам, несколько зарубежных стран ведут переговоры с "Рособоронэкспортом" о модернизации вертолетов Ка-28, поставленных им ранее Советским Союзом по линии военного экспорта.

"БРЛС дальнего обнаружения "Копье-А" имеет радиус обзора до 250 км. Когерентно-импульсная станция X-диапазона "Копье-А" является многорежимной и имеет высокое разрешение", - уточнил

собеседник агентства. Он сообщил, что "Копье-А" обеспечивает с помощью кругового обзора контроль территорий при охране морских границ в простых и сложных метеословиях.

"Кроме своих основных функций БРЛС позволяет картографировать земную поверхность с высоким разрешением, идентифицировать и сопровождать до десяти надводных объектов, вести поиск и обнаружение воздушных целей, решать навигационные задачи, обеспечивать применение управляемого оружия", - сказал собеседник агентства.

Он также заявил, что "в состав вооружения модернизированных Ка-28 могут войти управляемые ракеты класса "воздух-поверхность" и "воздух-корабль" типа Х-35".

*источник: компания "ОПК "Оборонпром"
09.10.06*

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

EADS станет единственным владельцем Airbus	35
ЕАДС объявил об убытках в связи с задержкой выпуска А380	35
Европейский аэрокосмический концерн EADS планирует ужесточить контроль над своим дочерним предприятием Airbus	35
Германия может купить акции EADS	35
В сентябре компания Airbus получила 4 новых заказа	35
А380 разлетится по России	36
Airbus может переехать в Китай	36
Проблемы с А380 принуждают европейский концерн EADS к экономии	37
Задержки в программе производства самолетов А380 могут вынудить консорциум Airbus отказаться от разработки авиалайнера А350	37
Virgin потребует \$38 млн за задержку поставок самолетов А380	37
Airbus заплатит индийской Kingfisher Airlines более 22 млн долл. за задержки поставок самолетов А380	38
Rolls-Royce приостановит производство двигателей для Airbus А380	38
Европейские производители алюминия приостановили поставку деталей для А380	38
Компания Allegheny Technologies стала официальным поставщиком титана для Boeing	38
Новый руководитель Airbus намерен начать реструктуризацию концерна	39
Ж.Ширак: Правительство окажет поддержку Airbus в реструктуризации	39
Сингапурская авиакомпания Tiger Airways намерена приобрести 8 самолетов Airbus А320	39
Создан тяжелый беспилотник для боев в городе	40
Компании Bombardier и Embraer соревнуются за заказ Japan Air	40
3D-навигация поможет пилотам ориентироваться в тумане	40
British Airways подстегивает мировую авиаиндустрию	41
Тайваню перекрыли поставку F-16	41
США обеспокоены продажей Ирану российских самолетов	41
Самолет по дешевке	42
США поставят Пакистану 18 новых истребителей F-16	42
Роботы учатся взаимодействовать	42
Визуально невидимый самолет: первая информация	43
Японские компании Kawasaki Heavy и Mitsubishi Heavy собираются совместно с Rolls Royce разрабатывать новый авиационный двигатель	43
"Уланы" модернизируются	43

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

EADS СТАНЕТ ЕДИНСТВЕННЫМ ВЛАДЕЛЬЦЕМ AIRBUS

Акционеры британской компании British Aerospace & Electronic Systems, крупнейшего в Европе и четвертого в мире производителя военной техники, одобрили планы продажи принадлежащих компании 20% акций Airbus, крупнейшего в мире производителя пассажирских авиалайнеров. За 3,5 миллиарда долларов этот пакет будет продан европейскому консорциуму EADS, уже владеющему остальными 80% акций Airbus.

EADS принадлежат также 10% акций российской авиастроительной компании "Иркут". В свою очередь, более 5% акций самого консорциума, главными акционерами которого являются немецкая компания DaimlerChrysler, французская Lagardere и правительство Франции, купил недавно российский государственный "Внешторгбанк".

*источник: радиостанция "Свобода"
05.10.06*

EADS ОБЪЯВИЛ ОБ УБЫТКАХ В СВЯЗИ С ЗАДЕРЖКОЙ ВЫПУСКА A380

Крупнейший европейский авиационный консорциум EADS объявил о крупных финансовых потерях в связи с задержкой в серийном выпуске новейших широкофюзеляжных двухпалубных пассажирских самолетов Аэробус А380.

Сумма убытков составит по меньшей мере 4,8 млрд евро, или 6,1 млрд долл. Нынешние финансовые трудности компании продлятся по меньшей мере до 2010 г. Эти данные были обнародованы руководством EADS.

Потери вызваны в первую очередь увеличением почти в два раза - до двух лет - задержки в поставках клиентам самолетов А380. Ожидается, что первые машины поступят к заказчикам не ранее августа 2008 г.

Отставание от ранее установленного графика производства самолетов-гигантов, способных брать на борт до 800 пассажиров, вызвано проблемами с электронным оборудованием.

*источник: ИТАР-ТАСС
04.10.06*

ЕВРОПЕЙСКИЙ АЭРОКОСМИЧЕСКИЙ КОНЦЕРН EADS ПЛАНИРУЕТ УЖЕСТОЧИТЬ КОНТРОЛЬ НАД СВОИМ ДОЧЕРНИМ ПРЕДПРИЯТИЕМ AIRBUS

Европейский аэрокосмический концерн EADS планирует ужесточить контроль над своим дочерним предприятием Airbus. По сообщению газеты "Файнэншл таймс Дойчланд", руководство концерна собирается существенно ограничить относительную самостоятельность предприятия.

Предстоящее решение может стать тяжелым ударом для сотрудников фирмы Airbus, расположенной в Гамбурге, поскольку сейчас в концерне

идут переговоры о полном переносе производства аэробуса А380 во французскую Тулузу. Германскому предприятию останется только монтаж небольших моделей А320. Недавно концерн EADS объявил, что срок поставки самого большого пассажирского самолета А380 вновь откладывается (телевидение "Дойче Велле").

*источник: радиостанция "Голос России"
04.10.06*

ГЕРМАНИЯ МОЖЕТ КУПИТЬ АКЦИИ EADS

Правительство Германии рассматривает возможность покупки акций европейской аэрокосмической группы EADS, если DaimlerChrysler продолжит продавать свою долю, сообщил в субботу журнал Spiegel. Издание без ссылок на источники пишет, что правительство изучает возможность инвестиций в

EADS при помощи государственного агентства KfW, по крайней мере, на временной основе. DaimlerChrysler уже сократила свою долю в EADS с 30% до 22,5%.

*источник: газета "Ведомости"
02.10.06*

В СЕНТЯБРЕ КОМПАНИЯ AIRBUS ПОЛУЧИЛА 4 НОВЫХ ЗАКАЗА

В понедельник европейская авиастроительная компания Airbus сообщила, что за сентябрь она получила заказы на 4 самолета. Таким образом, общее число заказов с начала года составило 226 единиц. Объем заказов, полученных в сентябре, является

минимальным за период 2005-2006 гг. Все заказанные лайнеры относятся к семейству А320.

*источник: сайт "K2Kapital"
09.10.06*

А380 РАЗЛЕТИТСЯ ПО РОССИИ

Европейский авиакосмический концерн EADS может перенести часть европейских заказов на комплектующие для А380 в Россию для сокращения издержек. Однако против этого выступает Германия, предприятия которой первыми пострадают от этой программы.

Совет директоров холдинга EADS, владельца европейского авиаконцерна Airbus, обсуждает уже третий перенос сроков доставки лайнера А380. В компании признают, что в 2007 году будут готовы только 4 лайнера, в 2008-м - 15. И только в 2009 г. будет произведено запланированное количество - 25 лайнеров в год. Также обсуждается проект реструктуризации Airbus для уменьшения расходов и вывода компании из кризиса, сообщает The Daily Telegraph. Изменение структуры производства, по предположению президента Airbus Кристиана Штрайфа, поможет концерну сэкономить 1,5-2 млрд евро в год.

Частью реорганизации может стать перенос производства крупнейших лайнеров А380 с завода в Гамбурге. По планам EADS, в будущем производство должно быть более специализировано. Так, самолеты дальнего следования, такие как А380, возможно, будут в дальнейшем производиться только в Тулузе. Гамбург же будет занят на производстве меньших машин, например "рабочей лошади" А320.

Информация о такой возможности уже вызвала недовольство властей Гамбурга, которые вложили в развитие завода 750 млн евро.

На следующей неделе состоится встреча профсоюзных лидеров с главой Airbus Кристианом Штрайфом в Тулузе. Впрочем, профсоюзы уже раскритиковали происходящее, предполагая, что задержки поставок используются как прикрытие для обширной реструктуризации и переноса рабочих мест за границу.

Сейчас комплектующие для аэробусов производятся на 17 европейских предприятиях во Франции, Германии, Англии, Испании. По сообщению Frankfurter Allgemeine Zeitung, инвестиционный банк Goldman Sachs считает, что 7 из 17 европейских предприятий "уже одной ногой на краю пропасти".

Реорганизация предполагает наравне со специализацией повысить долю китайских и российских

поставщиков. Новые партнеры будут задействованы в изготовлении около 15% деталей для А380 и до 35% для А350. России не стоит рассчитывать на крупнодетальную сборку, полагает Олег Пантелеев, начальник аналитического отдела компании "АвиаПорт". Однако к нам могут поступать заказы на производство титановых деталей, силовых узлов, некоторых панелей фюзеляжа, силовых элементов крыла, пола и т. д.

Производство деталей для Airbus может осуществляться на разных условиях. "Одна возможность - это размещение заказов на комплектующие с последующей отправкой заказчику, - заявляет Олег Пантелеев. - Второй вариант касается сотрудничества на условиях разделенного риска. Тогда можно рассчитывать на более серьезный объем работ, но нужно будет выложиться на этапе разработки". Правда, говорить о конкретных затратах и прибылях аналитик отказался, поскольку объем потенциальных заказов неизвестен. Кстати, помочь увеличить уровень заказов может и государство.

"Чем больше Россия будет закупать самолетов Airbus, тем больше мы получим заказов", - уверен Пантелеев.

Правда, говорить об этом как о деле решенном пока рано. Заместитель министра финансов Германии Томас Мирос утверждает, что необходимости переноса завода в регионы с меньшими издержками можно избежать, если Берлин получит долю в компании Airbus. Он выступает за то, чтобы государственный банк KfW приобрел акции EADS у Daimler Chrysler. Дело в том, что Daimler Chrysler уже уменьшил свой пакет акций EADS с 30 до 22,5% и планирует снизить его до 15%. Берлин рискует полностью потерять контроль, если Daimler Chrysler предложит акции на открытом рынке. Впрочем, официально германское правительство сообщает об отсутствии планов на покупку акций EADS "в ближайшее время". В то же время французское правительство увеличило свою долю акций EADS с 15 до 17,3% благодаря покупке акций у медиагруппы Lagardere через государственную компанию Caisse des Depots.

источник: сайт "Газета.Ru"
03.10.06

AIRBUS МОЖЕТ ПЕРЕЕХАТЬ В КИТАЙ

Президент европейского авиаконцерна Airbus Кристиан Штрайф представил совету директоров план реорганизации производства, который позволит сэкономить до 2 млрд. евро в год. Реформа назрела, поскольку Airbus снова перенес срок доставки суперлайнера А380. Подробности будут обнародованы на будущей неделе, но уже известно, что речь идет о глобальной перестройке структуры производства самолетов в Европе, сообщает телеканал EuroNews.

"Мы очень обеспокоены, - говорит представитель профсоюза Даниэль Ле Бри, - И, естественно, с точки зрения рабочих мест, и с точки зрения региональных рынков труда, и с точки зрения развития авиастроения, причем не только во Франции, но и в Европе в целом."

Причины для тревоги есть: комплектующие для аэробусов делаются на 18 европейских предприятиях во Франции, Германии, Британии и Испании. Концерн хочет перевести часть производства в более дешевые регионы (например, Китай). Последняя заминка в сборке суперлайнера А380 по цене в 240 млн. евро штука связана с неисправной электропроводкой. Между тем проект стоимостью в 12 млрд. евро уже отстает от графика на 2 года.

Первый полет крупнейшего в истории самолета должен был состояться осенью этого года. Причем теперь у Airbus возникли проблемы и с другими моделями - новой А350 и модифицированной А320.

источник: сайт "СайберСекьюрити.Ру"
02.10.06

ПРОБЛЕМЫ С А380 ПРИНУЖДАЮТ ЕВРОПЕЙСКИЙ КОНЦЕРН EADS К ЭКОНОМИИ

Наблюдательный совет концерна EADS обсуждает программу снижения расходов. Это может привести к продаже или закрытию ряда европейских филиалов. На заседании наблюдательного совета европейского аэрокосмического и оборонного концерна EADS, которое должно завершиться во вторник, 3 октября, ожидается принятие программы сокращения расходов "Power 08".

Как сообщает французская газета Les Echos, на этот шаг руководство предприятия подтолкнула 2-миллиардная потеря прибыли, вызванная задержками в поставке аэробуса А-380. Напомним, что 21 сентября EADS сообщил об очередном срыве поставок авиалайнера, не назвав при этом новых сроков.

По информации журнала Spiegel, программа, в частности, предусматривает концентрацию производства А380 в филиале концерна в Тулузе. До сих пор монтаж отдельных частей лайнера осуществлялся в различных филиалах концерна, в том числе и в Гамбурге, где работают более 10 тысяч сотрудников. Сюда, согласно программе, будет полностью перенесена сборка самолета А320.

Чтобы сократить расходы, руководство EADS рассматривает возможность увеличения доли субподрядчиков в производстве пассажирских авиалайнеров. В частности, концерн намерен передать производство 30 процентов деталей для модели А350 и 15 процентов для А320 предприятиям-партнерам, в первую очередь в России и Китае. Эти меры позволят концерну ежегодно экономить около 2 млрд. евро и на 40% сократить срок разработки новых моделей.

Производство А350 может быть полностью перенесено в Гамбург. Последствием шагов по аутсорсингу и концентрации производства может стать прода-

жа или закрытие ряда цехов нестратегического значения. Эксперты инвестиционного банка Goldmann Sachs считают, что такая судьба может постигнуть 7 из 17 европейских филиалов EADS.

По-прежнему остается открытым вопрос, когда клиенты концерна получат первую партию аэробусов А-380. Источники газеты Les Echos сообщают, что технические проблемы, из-за которых произошла задержка, еще не устранены. Поэтому в следующем году вместо заявленных девяти будут поставлены лишь четыре машины.

Задержки в сборке самолетов означают неприятности не только для покупателей, но и для подрядчиков Airbus. Как сообщает газета Wirtschaftswoche, ряд предприятий, производящих детали для А-380, находится в тяжелом финансовом положении. Дело в том, что, согласно контрактам, деньги за разработку и поставку продукции Airbus выплачивает своим подрядчикам лишь по окончании монтажа самолета. Этот процесс постоянно откладывается в связи с внутренними проблемами концерна.

Тем временем официальный Берлин опроверг слухи о возможном финансовом участии государства в EADS. "Правительство Германии убеждено, что концерн и в будущем должен находиться в руках исключительно частных инвесторов", - цитирует пресс-секретаря правительства газета Handelsblatt. В то же время собеседник издания подчеркнул, что в Берлине заинтересованы в том, чтобы EADS и в будущем остался "преимущественно" в руках французских и немецких акционеров.

*Источник: сайт "Немецкая волна"
03.10.06*

ЗАДЕРЖКИ В ПРОГРАММЕ ПРОИЗВОДСТВА САМОЛЕТОВ А380 МОГУТ ВЫНУДИТЬ КОНСОРЦИУМ AIRBUS ОТКАЗАТЬСЯ ОТ РАЗРАБОТКИ АВИАЛАЙНЕРА А350

Задержки в программе производства самолетов А380 могут вынудить консорциум "Эрбас" (Airbus) отказаться от разработки авиалайнера А350. Об этом в интервью газете "Файнэншл таймс Дойчланд" сообщил сопредседатель правления концерна EADS (EADS) Томас Эндерс.

"Этого нельзя исключить, - сказал менеджер. - В связи с тяжелой ситуацией, в которой мы находимся, автоматизма в вопросе об А350 быть не может". По словам Эндерса, весь концерн EADS может оказаться под угрозой, если "Эрбас" при создании А350 стол-

кнется с такими же проблемами, что и с А380. Стоимость разработки А350 оценивается почти в 8 млрд дол, и проект должен быть подвергнут тщательной проверке. По словам Эндерса, представленная летом нынешнего года концепция А350 убедительна и нашла позитивный отклик среди авиакомпаний. "Однако мы, естественно, должны соотносить концепцию со своими ресурсами", - подчеркнул руководитель EADS.

*Источник: АРМС-ТАСС
05.10.06*

VIRGIN ПОТРЕБУЕТ \$38 МЛН ЗА ЗАДЕРЖКУ ПОСТАВОК САМОЛЕТОВ А380

Авиакомпания Virgin Atlantic потребует более 20 миллионов фунтов стерлингов (\$37,71 миллиона) в качестве компенсации за задержку поставок самолетов А380 компанией Airbus, сообщил источник.

Virgin, которой наполовину владеет британский миллиардер Ричард Брэнсон, хочет потребовать компенсацию за задержку заказанных у Airbus самолетов, сообщил Рейтер источник, подтверждая

сообщения прессы. Совет директоров Virgin 21 октября рассмотрит ситуацию вокруг А380. На прошлой неделе авиакомпания сообщила, что задержки поставок будут иметь "отрицательные последствия".

*Источник: REUTERS
09.10.06*

AIRBUS ЗАПЛАТИТ ИНДИЙСКОЙ KINGFISHER AIRLINES БОЛЕЕ 22 МЛН ДОЛЛ. ЗА ЗАДЕРЖКИ ПОСТАВОК САМОЛЕТОВ A380

Европейский авиагигант Airbus заплатит одному из своих клиентов - индийской авиакомпании Kingfisher Airlines - более 22 млн долл. в виде компенсации за задержки поставок самолетов A380, сообщает немецкий телеканал ZDF, ссылаясь на индийские СМИ. По словам представителей Kingfisher, руководство Airbus само выступило с предложением о финансовой компенсации, не уточнив однако, будет ли она осуществляться в форме денежного перевода или в виде скидки на продаваемые в Индию лайнеры. Kingfisher Airlines, принадлежащая одной из крупнейших индийских пивоваренных компаний UB group, - единственный заказчик самого большого в мире аэробуса в Индии.

На этой неделе Airbus сообщил о новых задержках в производстве A380, из-за которых поставки самолетов будут отложены еще на 1 год. Руководство утверждает, что в компании "недооценили объем работ по окончанию установки электрооборудования в носовой и хвостовой частях фюзеляжа самолета". Первые клиенты получат лайнеры не раньше октября 2007 г., а индийской компании, оформившей заказ всего год назад, придется ждать до 2011 г.

В настоящий момент Airbus имеет 150 заказов на A380 от 16 авиакомпаний по всему миру.

*источник: ИА "РБК-Украина"
06.10.06*

ROLLS-ROYCE ПРИОСТАНОВИТ ПРОИЗВОДСТВО ДВИГАТЕЛЕЙ ДЛЯ AIRBUS A380

Второй по величине в мире производитель авиадвигателей, британская Rolls-Royce PLC приостановит производство двигателей для аэробусов A380 из-за проблем со строительством лайнеров у Airbus. В текущем году европейский авиагигант получит не более 30 двигателей, сообщила сегодня пресс-служба британской компании, подчеркнув, что исследовательская работа по совершенствованию двигателей модели Trent 900, которая используется в A380, будет продолжаться. Как передает "Тренд" со ссылкой на РБК, на этой неделе Airbus сообщил о новых задержках в производстве A380, из-за которых поставки самолетов будут отложены еще на 1 год. Первые клиенты получают лайнеры не раньше октября

2007 г. Руководство Airbus признало, что в компании "недооценили объем работ по окончанию установки электрооборудования в носовой и хвостовой частях фюзеляжа самолета".

Для решения проблем Airbus принимает экстренные меры. В частности, компания рассматривает возможность переноса сборки самолетов A-380 из Германии во Францию. Кроме того, была запущена программа сокращения расходов, которая поможет сэкономить средства и увеличить скорость разработки новой продукции.

*источник: ИА "Тренд"
06.10.06*

ЕВРОПЕЙСКИЕ ПРОИЗВОДИТЕЛИ АЛЮМИНИЯ ПРИОСТАНОВИЛИ ПОСТАВКУ ДЕТАЛЕЙ ДЛЯ A380

Европейские производители алюминия приостановили поставку деталей для самолетов A380, применимых в производстве фюзеляжей. В компании Airbus подтвердили информацию о том, что у них действительно возникли проблемы с производством A380, так как компании-производители алюминия отложили поставки деталей для аэробуса на год. Это может вообще остановить производство A380 на заводе компании. Как подчеркнули в Федерации производителей алюминия (Alfred), члены организации удивлены этим фактом и постараются повлиять на ситуацию. "Авиационная отрасль очень важна для

производителей алюминия. Компании, входящие в нашу федерацию, на протяжении долгого времени тесно сотрудничали с Airbus, поставляя детали, - недоумевает президент федерации Уилл Сэвэдж (Will Savage), - это очень маленький рынок, но, тем не менее, это большой бизнес".

В производстве A380 применяется около 1 тыс. т алюминия - больше, чем для выпуска конкурирующего Boeing.

*источник:
журнал "Металлоснабжение и сбыт"
09.10.06*

EMIRATES МОЖЕТ ПРИОБРЕСТИ ЕЩЕ 10 ТРАНСПОРТНЫХ САМОЛЕТОВ КОМПАНИИ BOEING

Крупнейшая арабская авиакомпания Emirates сообщила, что может приобрести еще 10 транспортных самолетов Boeing 747-8F. Право на покупку лайнеров оценивается приблизительно в \$2,8 млрд. Расширение парка транспортных самолетов необходимо

Emirates, чтобы удовлетворить растущие потребности в грузовых перевозках на Среднем Востоке.

*источник: сайт "K2Kapital"
09.10.06*

КОМПАНИЯ ALLEGHENY TECHNOLOGIES СТАЛА ОФИЦИАЛЬНЫМ ПОСТАВЩИКОМ ТИТАНА ДЛЯ BOEING

Компания Allegheny Technologies подписала долгосрочный контракт на поставку титана с аэрокосмическим холдингом Boeing. Об этом сообщила пресс-служба Allegheny. В рамках соглашения компания в 2007-2015 гг. поставит Boeing титановые

изделия для производства гражданских самолетов на сумму примерно \$2,5 млрд.

*источник: сайт "K2Kapital"
17.10.06*

НОВЫЙ РУКОВОДИТЕЛЬ AIRBUS НАМЕРЕН НАЧАТЬ РЕСТРУКТУРИЗАЦИЮ КОНЦЕРНА

Новый руководитель авиастроительного концерна Airbus Луи Галлуа намерен немедленно начать осуществление плана реструктуризации и экономии.

"Нам предстоят структурные сокращения рабочих мест, необходимо также поставить перед собой вопрос о местах размещения производства", - сказал он во вторник в эфире радиостанции "Европа-1".

Галлуа накануне был назначен президентом Airbus вместо ушедшего в отставку Кристиана Штрайфа и при этом сохранил за собой пост исполнительного спрезидента европейской оборонной корпорации EADS ("материнской" компании Airbus).

Говоря о том, что намерен "немедленно" приступить к осуществлению плана реструктуризации, Галлуа в то же время отметил, что практическая реализация этого плана потребует "многих месяцев работы" и "проведения диалога" с профсоюзами.

Основной задачей этого плана, получившего название "Power 8", является преодоление серьезных проблем, с которыми Airbus столкнулся при налаживании производства крупнейшего в мире пассажирского авиалайнера A-380. Из-за этих проблем концерн уже дважды вынужден был корректировать график поставок клиентам самолета-гиганта.

Помимо плана реструктуризации, Галлуа высказался также за развертывание производства пасса-

жирского авиалайнера A-350. Правда, для этого, по словам главы концерна, "нужно найти 9-10 миллиардов евро и инженерные ресурсы".

Тем не менее, полагает Галлуа, начинать производство необходимо, поскольку Airbus "должен представлять всю гамму самолетов", а "на дальнерейсовые лайнеры вместимостью 200-300 пассажиров приходится 40% рынка".

Пока новый руководитель Airbus излагает свои планы, экономические обозреватели комментируют перестановки в руководстве концерна. По их мнению, отставка Штрайфа, проработавшего на своем посту всего три месяца, стала следствием того, что он хотел добиться для Airbus большей автономии, но этому решительно воспротивился совет директоров EADS, которому принадлежит prerogative принятия стратегических решений.

Совет директоров европейской оборонной корпорации формируется основными акционерами, к числу которых с французской стороны принадлежат государство (15% капитала) и группа Lagardere (7,5%), а с немецкой - компания DaimlerChrysler (22,5% акций).

источник: РИА "Новости"
10.10.06

Ж.ШИРАК: ПРАВИТЕЛЬСТВО ОКАЖЕТ ПОДДЕРЖКУ AIRBUS В РЕСТРУКТУРИЗАЦИИ

Президент Франции Жак Ширак заявил, что правительство страны намерено оказать поддержку компании Airbus в реструктуризации. Такое заявление он сделал накануне франко-германского саммита, на котором планируется обсудить проблему сокращения рабочих мест в связи со сложной ситуацией вокруг Airbus и EADS. "Речь не идет о вмешательстве в управление компанией, однако правительство обязано следить за событиями", - заявил представитель администрации Ж.Ширака, передает (C) Associated Press со ссылкой на французские СМИ. Ранее представители Европейского аэрокосмического концерна (European Aeronautic Defence & Space Co (EADS) подтвердили планы сокращения персонала Airbus в Германии и Франции. Сопредседатели совета директоров EADS Арно Лагердер и Манфред Бишофф заявили, что при реализации плана реструктуризации Airbus будет проведено сокращение персонала "как во Франции, так и в Германии".

А.Лагердер и М.Бишофф также заявили о своей поддержке планов по развитию проекта создания нового самолета A350 и опровергли информацию о разногласиях между французскими и германскими акционерами Airbus. Они также подтвердили намерение реализовать план реструктуризации компании,

предложенный бывшим исполнительным директором Airbus Кристианом Штреффом.

Крупнейшими акционерами EADS являются немецкий концерн DaimlerChrysler (22,5%), французская Lagardere (7,5%), правительство Франции (15%), испанская холдинговая компания Sepi (5,5%) и Внешторгбанк (около 5%). Напомним, накануне международное рейтинговое агентство Standard & Poor's понизило долгосрочный кредитный рейтинг Европейского аэрокосмического концерна (European Aeronautic Defence and Space Co. N.V. (EADS) с А до А-.

Краткосрочный кредитный рейтинг компании также был понижен с А-1 до А-2. Оба рейтинга остаются в списке CreditWatch с прогнозом "негативный", куда они были помещены 3 октября с.г.

"Уход с должности генерального директора, который был назначен всего несколько месяцев назад и начал реформирование компании, предприняв множество срочных мер, привел нас к мысли, что проблемы, которые испытывает EADS, могут привести к негативным последствиям", - сказал аналитик S&P Лейг Бэйли. "Эти риски и стали причиной для понижения рейтингов", - добавил он.

источник: РосБизнесКонсалтинг
12.10.06

СИНГАПУРСКАЯ АВИАКОМПАНИЯ TIGER AIRWAYS НАМЕРЕНА ПРИОБРЕСТИ 8 САМОЛЕТОВ AIRBUS A320

Сингапурская авиакомпания Tiger Airways намерена приобрести 8 самолетов Airbus A320. Стоимость контракта не разглашается. Tiger Airways заказала самолеты, рассчитанные на 180 пассажирских мест, исключительно эконом-класса. Воздушные суда будут

оснащены двигателями IAE V2500, говорится в сообщении Tiger Airways. Во флоте Tiger Airways уже находятся 7 авиалайнеров Airbus A320.

источник: РосБизнесКонсалтинг
18.10.06

СОЗДАН ТЯЖЕЛЫЙ БЕСПИЛОТНИК ДЛЯ БОЕВ В ГОРОДЕ

Малоизвестная американская компания потрясла специалистов, неожиданно представив тяжелый боевой беспилотный самолет вертикального взлета и посадки, способный часами летать в городе между домами, а в лесу - между деревьями.

Компания American Dynamics ведет разработку тяжелого беспилотного летательного аппарата, предназначенного для непосредственной поддержки войск в среде принципиально нового рода - в городской среде и районах интенсивной застройки, в лесах, а также в других районах с чрезвычайно сложным рельефом местности.

Появление аппаратов нового класса, способных благодаря вертикальному взлету и посадке осуществлять непосредственную поддержку войск с минимальной задержкой, способно существенно изменить характер городских боев.

Неизвестная до сих пор среди разработчиков боевых БПЛА компания American Dynamics представила первую информацию о финансируемой из неправительственных источников программе создания беспилотного аппарата нового типа на североамериканской конференции международной ассоциации беспилотных систем (Association for Unmanned Vehicle Systems International, AUVSI), прошедшей в конце сентября 2006 г. в Орландо.

Исполнительный директор компании Стефан Амрэли (Stefan Amrally) сообщил, что разработка беспилотника нового типа началась в 2001 г. Предполагалось, что он сможет оказывать поддержку войск

в условиях городской застройки, а также в лесистой местности.

Согласно имеющейся информации, первый полет продолжительностью 3 минуты BattleHog совершил в 19 января 2005 г. Первые летные испытания новой версии БПЛА BattleHog 100x прошли в июле 2006 г. Аппарат мог находиться в воздухе непрерывно до 8 часов и развивал крейсерскую скорость 330 км/ч.

Как сообщает Flight International, аппарат BattleHog 100x при взлетном весе около 1450 кг, размахе крыльев 5,2 м и длине 3,8 м предполагается оснастить 2 ракетами HellFire либо пусковыми установками НУРС и артиллерийской системой M134. BattleHog 100x оснащен турбовентиляторным двигателем Rolls Royce T63-A720. Первый вариант BattleHog, испытывавшийся в 2005 г., оснащался поршневым двигателем.

Сообщается, в частности, что в ходе испытаний в лесистой местности аппарат продемонстрировал возможность совершать полет ниже уровня верхушек деревьев, что позволяет обеспечить его крайне низкую заметность. Управление полетом с огибанием рельефа местности и в режиме "петляния" между деревьями или зданиями осуществляется с помощью модифицированного радара Raytheon, устанавливаемого на истребителях F-16.

*источник: сайт "CNews"
06.10.06*

КОМПАНИИ BOMBARDIER И EMBRAER СОРЕВНУЮТСЯ ЗА ЗАКАЗ JAPAN AIR

Компании Bombardier Inc. и Empresa Brasileira de Aeronautica SA, или Embraer (ERJ) соревнуются за право заключить договор на поставку самолетов компании Japan Airlines Co, крупнейшего в Азии авиаперевозчика. Канадская Bombardier и бразильская Embraer занимают, соответственно, третье и четвертое места в мире по объему производства гражданских самолетов.

Представитель японской авиакомпании сообщил, что в прошлом месяце Japan Airlines выразила намерение приобрести самолеты среднего размера, однако объем и сроки поставки пока не определе-

ны. Возможно, речь идет о 10-15 самолетах, сообщает авторитетный журнал Flight International. Решение о покупке самолетов было принято руководством Japan Airlines в связи с предстоящим повышением на 40% пропускной способности токийского аэропорта Ханеда после завершения в 2009 г. строительства четвертой взлетно-посадочной полосы. Это даст компании возможность увеличить частоту полетов, в том числе и за счет региональных перевозок на небольших самолетах.

*источник: сайт "K2Kapital"
10.10.06*

3D-НАВИГАЦИЯ ПОМОЖЕТ ПИЛОТАМ ОРИЕНТИРОВАТЬСЯ В ТУМАНЕ

Пилоты учатся летать, смотря в окно, но что делать, если за окном туман или песчаная буря? Конечно же, полагаться на компьютер. Однако современные системы навигации далеки от совершенства. Возможно, в недалеком будущем вместо 2D-систем в самолетах появятся трехмерные системы навигации. Одну из таких разработала компания Honeywell. Для ее работы используется база данных ландшафтов, дисплей с высоким разрешением, а также система глобального позиционирования GPS.

На специальном экране создается 3D-модель ландшафта, который пилот видел бы в окно, если бы погода была ясная. Система также выводит данные о

скорости самолета, о высоте полета, о том, где находится аэродром и взлетно-посадочная полоса, на которую нужно сесть. Такая информация особенно важна для пилота, ведь когда погодные условия оставляют желать лучшего, самолеты часто садятся не на тот аэродром.

Еще одна интересная особенность 3D-навигации - отображение объектов, которые находятся слишком близко, в красном цвете. Таким образом, пилот сразу же может заметить, если самолет начнет снижаться или на его пути появится препятствие.

*источник: сайт "3DNews"
07.10.06*

BRITISH AIRWAYS ПОДСТЕГИВАЕТ МИРОВУЮ АВИАИНДУСТРИЮ

Третья по величине авиакомпания Европы - британский национальный авиаперевозчик British Airways - объявила, что в течение трех лет намерена закупить более 30 новых дальнемагистральных лайнеров на сумму около 6 млрд. евро.

По информации EuroNews, авиастроители готовятся к жесткой борьбе за заказ, который называют самым крупным в индустрии авиаперевозок за последние 30 лет. British Airways пока изучает модели европейского концерна Airbus и американского Boeing. Эксперты считают, что Boeing имеет больше шансов в этом тендере, поскольку более половины дальнемагистральных лайнеров British Airways составляют самолеты этой компании. На сегодняшний день на балансе British Airways находятся 284 лайнера, 114 из

них - дальнемагистральные. Многие из них служат уже 25 лет и больше. Сегодня самолеты British Airways перевозят более 35 млн. пассажиров в год.

Кроме того, British Airways заявила, что хочет получить первые самолеты не позже начала 2009 года, а к этому моменту европейский Airbus сможет предложить только старые модели, так как новые задерживаются. Напомним, что строительство гигантских авиалайнеров A380 отстает от графика уже на 2 года, лайнер средней загрузки A350 будет готов не раньше 2012 г.

источник: сайт "Лига Бизнес Информ"
18.10.06

ТАЙВАНЮ ПЕРЕКРЫЛИ ПОСТАВКУ F-16

США приостановили продажу Тайваню 66 заказанных им истребителей F-16C/D модификации Block 52. Как сообщает F-16.net, это стало следствием финансовой проблемы, возникшей в отношениях между США и Тайванем - островной парламент из-за действий оппозиции не смог несколько раз подряд одобрить выделение средств на оплату ранее поставленных Америкой вооружений. Оппозиционеры сомневаются в необходимости новых вооружений, а, следовательно, и в необходимости заплатить за них.

До сих пор не оплачены поставленные в 2001 г. 8 дизель-электрических подводных лодок, 12 противолодочных самолетов P-3C Orion, а также ракеты системы ПРО острова Patriot PAC-3.

На вооружении ВВС Тайваня находятся истребители F-16 более ранних модификаций, F-5, а

также французские Mirage-2000, находящиеся в строю свыше 15 лет. Из-за выработки ресурса острову к 2015 году понадобится как минимум 40 новых машин. Тайвань уже изъявлял желание приобрести новейший F-35 Lightning II, однако пока что США отказываются продавать их острову.

Продажа F-16C/D предусматривалась американским Taiwanese Relations Act 1979 года, однако поставлены они не были. Даже в 1992 году, когда США согласились продать Тайваню 150 менее совершенных машин F-16A/B, в продаже обладающих большей дальностью полета и ориентированных на поражение наземных целей машин F-16C/D ему было отказано.

источник: сайт "CNews"
09.10.06

США ОБЕСПОКОЕНЫ ПРОДАЖЕЙ ИРАНУ РОССИЙСКИХ САМОЛЕТОВ

Одной из причин частичного снятия США ранее введенных санкций в отношении воздушного флота Ирана стали переговоры между Тегераном и Москвой о закупках российских самолетов, считает ряд экспертов в области политики и экономики в России. Об этом сообщает агентство ISNA, отмечая, что 4 октября Госдепартамент США заявил о согласии Вашингтона с запросом Федерального авиационного агентства США об обеспечении запасными частями и обслуживании иранских аэробусов. Кроме того, Госдеп проинформировал об этом Конгресс и обратился к Федеральному казначейству США с запросом о выдаче соответствующего разрешения.

Как передает агентство со ссылкой на источник в посольстве Ирана в России, заявление Госдепа США, прозвучавшее в тот момент, когда Тегеран и Москва ведут окончательные переговоры о закупках и аренде российских пассажирских самолетов, свидетельствует об обеспокоенности Вашингтона по поводу потери иранского рынка аэробусов. По словам иранского эксперта, США опасаются того, что эксплуатация Ираном российских самолетов, выгодно отличающихся

от западных конкурентов, откроет для российской авиапромышленности не только иранский, но и ближневосточный рынок аэробусов. "Заявление Госдепа США, на самом деле, свидетельствует об обеспокоенности американских компаний по поводу экономических потерь, а не о гуманизме США в отношении иранского народа, каким стремятся показать свое решение американские власти", - подчеркнул иранский дипломат.

Напомним, что иранская авиакомпания Iran Air Tour заключила соглашение о покупке в России пяти суперсовременных самолетов Ту-204. Самолеты будут поставлены в Иран до конца 2008 года. Переговоры с российской стороной по заключению сделки продолжались семь лет, и в результате стороны пришли к взаимоприемлемому соглашению. Соглашение было подписано 16 сентября этого года. Российская компания обязалась поставить самолеты в Иран в течение 18 месяцев.

источник: ИА "Regnum"
05.10.06

САМОЛЕТ ПО ДЕШЕВКЕ

Федеральное авиационное управление США полностью сертифицировало новые самолеты E500 компании Eclipse Aviation, относящиеся к классу сверхлегких реактивных самолетов. Представители компании и инвесторы, в числе которых глава Microsoft Билл Гейтс, полагают, что появление этой модели может полностью изменить рынок авиаперевозок в США. Eclipse Aviation (город Альбукерке, штат Нью-Мексико) рассчитывает в течение нескольких лет выполнить свыше 2500 заказов на эти самолеты. 23 машины модели E500 находятся на стадии производства, а две, по словам представителя компании Эндрю Брума, уже сошли с конвейера. Так что первые самолеты авиаперевозчики получат уже в самое ближайшее время.

Ориентировочная стоимость самолета на шесть мест, который оснащен двумя двигателями, составляет около \$1,5 млн, это на треть меньше цены других сверхлегких реактивных аналогов. Кроме того, E500 безопаснее и легче в управлении, а стоимость владения при этом - наименьшая в своем классе. В июле 2006 года компания Eclipse успешно протестировала первый такой самолет, изготовленный по заказу клиента. Полет продолжался полтора часа на максимальной высоте 12,3 км.

К классу сверхлегких реактивных самолетов относятся гражданские шестиместные самолеты весом от 1500 до 3373 кг. Их стоимость в зависимости от типа колеблется от \$1 млн до \$5 млн. Помимо Eclipse Aviation на этом рынке работают компании Adam Aircraft с моделью Adam A700 и Cessna Mustang.

Главный недостаток заключается в том, что самолет с полными баками может взять на борт не более 360 кг. Но если вы летите на небольшое расстояние - до 1000 км - баки можно заполнить наполовину, и тогда совокупный вес пассажиров и багажа может составить уже до 585 кг. В то же время его небольшие размеры означают, что он требует меньше топлива, а это обеспечивает более низкую стоимость.

Воздушные перевозки с использованием сверхлегких реактивных самолетов не отнимут хлеб у крупных авиакомпаний - несколько пассажиров, которые смогут уместиться в салон шестиместного самолета, так сказать, погоды не сделают. Но с распространением машин этого образца авиAPERелеты станут доступнее. Ими смогут воспользоваться профессиональные пилоты, которые по достоинству оценят их проворство и маневренность, а также состоятельные люди, которые колесят по всему миру и уже устали от длительных автомобильных поездок. Кроме того, такие летательные аппараты приобретают многие корпорации, поскольку отправить подчиненного в командировку на крупном воздушном судне обходится гораздо дороже, а также воздушные такси, чтобы перевозить пассажиров на сравнительно небольшие, до 1500 км, расстояния с использованием небольших аэропортов, которыми не пользуются ведущие авиаперевозчики.

*источник: газета "Газета"
05.10.06*

США ПОСТАВЯТ ПАКИСТАНУ 18 НОВЫХ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ F-16

Правительство Пакистана заключило с правительством США соглашение на поставку 18 новых истребителей F-16, сообщили сегодня представители Военно-воздушных сил Пакистана. Согласно достигнутому договоренностям, Вашингтон, кроме того, обязуется поставить неназванное количество модернизированных подержанных F-16, которые уже состояли на вооружении в армии США, обеспечить модернизацию 32 аналогичных истребителей, входящих в парк пакистанских ВВС, а также снабдить их необходимым вооружением класса воздух-воздух и воздух-земля, передает (С) Associated Press.

Пакистан входит в число главных союзников США в борьбе с терроризмом. Однако Исламабад периодически подвергается критике со стороны Кабула и иногда - Вашингтона, которые считают, что пакистанские власти предпринимают недостаточно усилий в недопущении проникновения на территорию Афганистана боевиков движения "Талибан" и членов "Аль-Каиды".

*источник: ИА "РБК-Украина"
02.10.06*

РОБОТЫ УЧАТСЯ ВЗАИМОДЕЙСТВОВАТЬ

Исследовательская лаборатория ВВС США разрабатывает программное обеспечение, которое позволит роботам обучаться, передвигаться и взаимодействовать друг с другом на высоком интеллектуальном уровне. Кроме того, роботы смогут находить входы в подземные бункеры, составлять планы строений в трехмерной проекции и идентифицировать находящиеся в них предметы. Разработки основаны на исследованиях Стивена Файлера, создателя "Машины для выработки решений". Эта программа представляет собой нейронную сеть с двумя специальными функциями. Первая вносит в сеть возмущение, что приводит к перемешиванию существующих решений и возникновению их новых форм. Вторая функция

состоит в фильтрации решений, их сопоставлении с существующими и отбрасывании непригодных к реализации. Наиболее сложной для осуществления задачей является налаживание группового взаимодействия роботов. В настоящее время компьютерные модели, использующие программные наработки Файлера, показывают способность виртуальных роботов к коллективному взаимодействию и могут при необходимости передвигаться в защитном строю или вырабатывать наиболее эффективную стратегию для обследования окружающей местности.

*источник: газета "Красная звезда"
24.10.06*

ВИЗУАЛЬНО НЕВИДИМЫЙ САМОЛЕТ: ПЕРВАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Для малых беспилотных аппаратов, предназначенных для полета на малых высотах и на небольшие расстояния, аспект снижения их визуальной и акустической заметности начинает преобладать над радиолокационной невидимостью, важной для более крупных, высотных и скоростных летательных аппаратов.

Акустическую "шумность" уже удалось существенно снизить за счет использования электродвигателей, однако со снижением визуальной видимости дела вплоть до последнего времени обстояли намного хуже. Малые беспилотные аппараты хорошо различимы в воздухе, что не только упрощает борьбу с ними, но и сводит на нет фактор внезапности.

Важный шаг в создании неразличимых в воздухе летательных аппаратов сделали американские конструкторы из компании VeraTech Aero. В основе предложенного ими и, по всей видимости, перспективного подхода - использование физиологических особенностей зрения, упрощающих идентификацию объектов одного типа, и наоборот.

Для создания "невидимки" конструкторы использовали эффект выноса центра масс летательного аппарата, движущегося по сложной траектории и вращающегося вокруг своей оси, за пределы его корпуса. Это резко снижает узнаваемость за счет использования физиологических особенностей зрения. Использование малозумных электродвигателей и способность совершать длительный безмоторный полет довершают эффект.

Разработанная VeraTech Aero платформа Phantom Sentinel предназначена для создания масштабируемого в широких пределах семейства легких разведывательных беспилотных летательных аппаратов. Phantom Sentinel представляет собой "бумеранг" -

трехлопастный летающий ротор с двумя винтами. Аппарат весом менее 2 кг складывается и легко может переноситься в заплечном ранце, запуск возможен разнообразными способами - с рук, с борта самолета, из стартового контейнера, с земли (дистанционный).

Фактически аппарат представляет собой один винт и обладает большим моментом инерции, который не только позволяет ему длительное время совершать безмоторный полет, но и резко снижает его зависимость от метеоусловий, превращая Phantom Sentinel фактически в первый всепогодный БПЛА малого класса, а также повышает стабильность полета. По мнению конструкторов, платформа Phantom Sentinel может легко масштабироваться - на ее основе можно создавать аппараты широкого диапазона размерностей. Управление аппаратом возможно как по сигналам GPS, так и с помощью дистанционного управления. По данным конструкторов уникальной платформы, Phantom Sentinel практически невозможно визуально или акустически обнаружить при высоте полета около 20 м и выше. Установленная на аппарате высокоскоростная камера позволяет, благодаря вращению самолета, передавать панорамные изображения.

Интересно отметить, что созданный американскими конструкторами визуальный самолет-"невидимка" - не первая удачная попытка создания аппарата подобного класса. Пилотируемый самолет, невидимый для глаз посторонних наблюдателей, успешно прошел испытания в СССР накануне Второй мировой войны, а информация о нем приводится в классических трудах по истории советской авиации.

*источник: сайт "СNews"
03.10.06*

ЯПОНСКИЕ КОМПАНИИ KAWASAKI HEAVY И MITSUBISHI HEAVY СОБИРАЮТСЯ СОВМЕСТНО С ROLLS ROYCE РАЗРАБАТЫВАТЬ НОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ДВИГАТЕЛЬ

Японские компании Kawasaki Heavy Industries Ltd. и Mitsubishi Heavy Industries Ltd. будут сотрудничать с британской Rolls-Royce PLC по части разработки двигателя для среднего пассажирского самолета нового поколения производства компании Airbus SAS. Об этом сообщило во вторник, 3 октября, японское издание Nihon Keizai.

По словам газеты, эти три компании будут совместно разрабатывать двигатели для самолета A350 XWB. Kawasaki Heavy, скорее всего, станет осуществлять разработку и производство компрессоров, а

Mitsubishi Heavy будет отвечать за камеры сгорания и лопатки для турбин. Обычно на разработку современного авиационного двигателя требуется от 100 млн. до 200 млрд. иен (от \$847,5 млн. до \$1,69 млрд.). По данным издания, Rolls-Royce хочет, чтобы Kawasaki Heavy взяла на себя 8,5% расходов, а Mitsubishi Heavy - 7%. На данном этапе еще ведутся переговоры и уточняются детали. Окончательное решение ожидается к осени будущего года.

*источник: сайт "K2Kapital"
03.10.06*

"УЛАНЫ" МОДЕРНИЗИРУЮТСЯ

Корпорация Northrop-Grumman заключила контракт на ремонт и модернизацию радиолокационного оборудования стратегических бомбардировщиков B-1B Lancer ("Улан"). Замена ключевых блоков и агрегатов РЛС в ходе ремонта позволит продлить срок службы радиолокационных станций AN/APQ-164, установленных на бомбардировщиках, произведенных в 80-90-х годах прошлого века. Радар обеспечивает навигацию бомбардировщика, обнаружение

целей, их сопровождение и целеуказание для ракет, наводящихся по лучу радиолокатора. Сверхзвуковой бомбардировщик B-1B принят на вооружение ВВС США в 1985 г. и наряду с дозвуковым B-52 составляет основу американской стратегической авиации. Всего на вооружении ВВС состоят 93 самолета этого типа, в том числе 11 - в ВВС национальной гвардии.

*источник: газета "Красная звезда"
24.10.06*

ОБЗОР ПРЕССЫ

Второе крыло Европы	45
Зачем России EADS	48
Коммерциализация политического решения	49
О мерах, принимаемых Правительством РФ по реформированию и развитию отечественной авиапромышленности	50
НДС снимают с крыльев	52
Подъем тяжестей	53
Полный улет	54
Российская авиация: что дальше?	56
Гражданская авиация в эпоху реформы... административной	58
Набор высоты начинается с земли	60
Взлетно-посадочная волна	67
"Речь может идти о 45-50 самолетах"	69
Выправляем траекторию полета	70
Американцам ищут замену	72
Китайские самолеты все дороже России	73
Перспективный заказчик	74
Российские компании подпитывают мировой авиапром	76
За одного не нашего – двух наших	77
Авиаторы двух стран, объединяйтесь!	78
Хотели прямого конкурента? Пожалуйста!	79
Рулевой "Салюта"	80
Чтобы не опоздать навсегда	83

ОБЗОР ПРЕССЫ

за октябрь 2006 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

ВТОРОЕ КРЫЛО ЕВРОПЫ

Россия готова помочь EADS сохранить лидерство на мировом рынке авиатехники в долгосрочной перспективе. Но взамен наша страна должна получить доступ к новым технологиям и место в совете директоров европейского авиагиганта.

Накануне трехсторонней встречи Владимира Путина с президентом Франции Жаком Шираком и канцлером Германии Ангелой Меркель западный истеблишмент охватила настоящая истерика. Чего стоят одни только заголовки местных деловых газет: "Русская интервенция в Европу", "Новый шантаж Кремля", "Медведи прилетели в EADS". Впрочем, истошные вопли журналистов по поводу покупки Внешторгбанком 5% акций аэрокосмического концерна EADS прогнозировались так же легко, как и гневные отклики европейских политиков, усмотревших в этой сделке посягательство на свои национальные интересы.

Но развеять опасения французов и немцев российские власти поначалу даже не пытались. Более того, в преддверии саммита "евротройки" наши чиновники сделали все, чтобы накалить ситуацию до предела. Помощник президента России по международным делам Сергей Приходько прямо заявил, что доля нашего государства в капитале EADS может увеличиться до 25%. И когда это произойдет, Россия должна получить право влиять на принятие решений авиагиганта. В самой компании это заявление вызвало легкий шок.

Сейчас по уставу EADS правом голоса при выборе членов совета директоров обладают только два акционера - DaimlerChrysler и правительство Франции. Чтобы предоставить аналогичные права нашей стране, устав EADS необходимо переписать. И хотя это полностью соответствует высоким стандартам корпоративного управления, французы и немцы пойти на такой шаг демонстративно отказались. Сопредседатель совета директоров EADS Арно Лагардер за день до начала переговоров в Компьене честно признался, что, "несмотря на исключительную важность промышленной кооперации с российскими предприятиями, расширение группы ключевых акционеров на нынешнем этапе не отвечает интересам компании". Чего же так боятся наши европейские партнеры?

БОГАТЫЕ И ОЧЕНЬ БОЛЬШИЕ

Ответ на этот вопрос дал сам Владимир Путин. По его словам, "боятся нас потому, что мы богатые и очень большие". При этом российский президент предельно

ясно дал понять лидерам Франции и Германии, что их опасения по поводу действий нашей страны лишены каких бы то ни было оснований.

"Некоторые европейцы считают, что мы можем накопить пакет акций EADS, а потом использовать его для того, чтобы разрушить компанию изнутри. Но мы не собираемся этого делать", - подчеркнул президент России. По его словам, "приобретение акций европейского авиагиганта - всего лишь игра нашего банка на рынке ценных бумаг".

"Но если мы договоримся о производственном присутствии, о распределении полномочий с европейскими партнерами, то тогда пакет EADS будет передан в российский авиастроительный холдинг, создающийся на базе наших крупнейших авиазаводов и КБ, - объяснил Владимир Путин. - В противном случае мы будем просто принимать участие в кооперационных программах EADS, а банк продолжит свою работу на рынке ценных бумаг".

Заметим, что ничего удивительного в этой схеме нет. Та же EADS, владея 10% акций корпорации "Иркут", активно участвует в управлении нашей компанией и имеет своего представителя в совете директоров. Более того, взаимное проникновение капиталов в мировой аэрокосмической индустрии - весьма распространенное явление. Перекрестное владение акциями позволяет не только эффективно решать общие задачи, но и создает прочный фундамент для успешной реализации совместных проектов. А таких проектов у России с Европой в аэрокосмической сфере не меньше десятка.

Тем не менее европейские лидеры отреагировали на инициативу российского президента весьма сдержанно. По словам господина Ширака, в ходе переговоров решено было создать трехстороннюю экспертную комиссию, которой предстоит определить новый формат сотрудничества наших стран в аэрокосмической области и оценить перспективы его развития. От того, к какому решению придет эта комиссия, будет зависеть не только судьба российского участия в EADS, но и будущее самого европейского авиагиганта, переживающего сейчас тяжелейший кризис.

ЦЕНЫ РАСТУТ, ПОСТАВКИ ОТКЛАДЫВАЮТСЯ

Первые трудности у европейских авиастроителей начались в середине июня нынешнего года, когда руководство Airbus (дочерняя компания EADS) официально объявило, что поставки новейшего авиалайнера-супергиганта A380, рассчитанного на перевозку 555 пассажиров, задерживаются на шесть-семь месяцев из-за проблем с установкой бортового электрообо-

рудования. При этом компания была вынуждена сократить план выпуска на следующий год почти в три раза, с 25 до 9 самолетов, и повысить каталожную цену с 295 до 316 млн долл. По новому графику первый покупатель A380 Singapore Airlines сможет получить самолеты только в начале следующего года. А второй стартовый заказчик - авиакомпания Emirates - начнет эксплуатацию новых лайнеров лишь в 2008 г.

Реакция авиакомпаний на демарш Airbus последовала незамедлительно. Руководство Singapore Airlines не только потребовало от Airbus выплатить многомиллионную неустойку, но и приняло решение полностью переориентироваться на продукцию Boeing, разместив у американцев заказ на 20 новых самолетов Boeing 787 общей стоимостью 4,5 млрд. долл. А фактический владелец Emirates принц Дубая Ахмед бин Саид аль-Мактум и вовсе пригрозил подать на Airbus в суд за отказ поставлять лайнеры в оговоренный контрактном срок.

В конфликт вынужден был вмешаться даже премьер-министр Франции Доменик де Вильпен, пообещавший "помочь EADS преодолеть сложившуюся ситуацию таким образом, чтобы все клиенты получили самолеты на самых выгодных условиях". Но пойти на компромисс большинство авиакомпаний отказалось. В результате тогдашний глава EADS Нозль Форжар предупредил акционеров, что из-за трудностей в Airbus с A380 операционная прибыль компании снизится на 500 млн долл. в год в течение 2007-2010 гг. Это привело к обвалу котировок акций EADS на европейских биржах: капитализация компании за несколько торговых сессий снизилась почти на 25% - с 20,9 до 14 млрд. евро (именно тогда Внешторгбанк начал скупку акций).

Но это еще не все. Внутреннее расследование, проведенное службой безопасности EADS, показало, что незадолго до обвала котировок Нозль Форжар и члены его семьи продали все принадлежащие им акции EADS, получив доход в размере 2,5 млрд. евро. И хотя сам Форжар заявил, что, продавая акции, не знал о срыве сроков сдачи A380 в эксплуатацию, контролирующие акционеры EADS ему не поверили. В результате по решению Арно Лагардера и второго сопредседателя совета директоров EADS Манфреда Бисхофа Нозль Форжар, а вместе с ним и глава Airbus Густав Хумберт были отправлены в отставку. На их место назначены глава Национальной железнодорожной компании Франции Луи Галлуа и президент французского промышленного холдинга Saint Gobain Кристиан Штреф.

Но принципиально изменить ситуацию в компании новые топ-менеджеры не смогли. Спешно собранная в Тулузе команда из трехсот инженеров почти месяц потратила на устранение электромагнитной несовместимости бортового оборудования, но ощутимых результатов эта работа не принесла. В итоге новое руководство EADS на днях вынуждено было признать, что сдача A380 в эксплуатацию опять переносится на неопределенный срок. При этом план поставок на следующий год снова может быть сокращен в два раза, до четырех самолетов.

ПОТЕРЯ ЛИДЕРСТВА

Не успел отгреметь этот скандал, как случился новый. Группа активистов из числа акционеров EADS

подала на компанию в суд Нидерландов (там зарегистрирована EADS) коллективный иск с требованием компенсировать потери, понесенные в результате действий ее руководителей. Сумму ущерба истцы оценили в несколько десятков миллионов евро. Но это капля в море по сравнению с теми штрафами, которые предстоит заплатить Airbus покупателям своих самолетов.

По оценкам аналитиков инвестбанка BNP Paribas, потери Airbus из-за проблем с A380 составят не менее 8 млрд. долл. Безусловно, такая сумма пробоет в финансах авиагиганта ощутимую брешь, но настоящая угроза бизнесу компании возникнет в том случае, если Airbus не сможет в обозримой перспективе устранить неполадки с A380. Эта модель в ближайшие двадцать лет должна стать не только флагманом продаж европейского концерна, но и повторить успех Boeing 747, обеспечивавшего американцам гегемонию в сегменте сверхместительных лайнеров на протяжении последних тридцати лет. В общей сложности Airbus надеется реализовать более 500 самолетов A380, выручив за них не менее 150 млрд. долл. Других новых лайнеров, способных компенсировать негативный эффект от задержки программы A380, у Airbus сейчас нет.

Теоретически на эту роль может претендовать новая разработка европейских авиастроителей - широкофюзеляжный самолет A350. Но его создание Airbus начал почти на пять лет позже, чем корпорация Boeing - создание нового лайнера Boeing 787. По своим эксплуатационным характеристикам эти самолеты практически идентичны. Но если Boeing 787 начнет поступать в парки авиакомпаний уже в 2008 г., то A350 - на четыре года позже. Airbus уже дважды менял технический облик своей новинки, в результате чего здорово отстал от своего американского конкурента по объему заказов. Если Boeing получил на свой новый самолет более 450 твердых заказов, то в активе Airbus всего 102 проплаченных контракта. Это означает, что уже через два-три года европейский концерн потеряет лидирующие позиции на мировом рынке гражданских самолетов, уступив пальму первенства американцам. А если программа A380 не оправдает возложенных на нее надежд, то вернуть себе лидерство Airbus не сможет уже никогда.

Единственный реальный шанс предотвратить такое развитие событий - организовать совместно с Россией разработку и производство европейских лайнеров нового поколения у нас в стране в обмен на крупномасштабные заказы со стороны отечественных авиакомпаний. Наш рынок наряду с индийским и китайским - один из самых крупных в мире. По оценкам самого Airbus, в течение ближайших двадцати лет в России будет продано не менее 600 новых магистральных самолетов на сумму свыше 50 млрд. долл.

То, что в нашей стране существует реальный платежеспособный спрос на западную авиатехнику, российские авиакомпании уже доказали. Так, накануне саммита в Компьене авиакомпания "Трансаэро" заказала у Airbus восемь дальнемагистральных самолетов A330 на 1,2 млрд. долларов, а "Аэрофлот" приобрел партию узкофюзеляжных лайнеров A320 стоимостью 600 млн долл. При этом наш национальный авиаперевозчик объявил о планах закупить в ближайшие восемь лет по 22 самолета Boeing 787 и Airbus A330 на общую сумму 6 млрд. долларов. Но важнее всего то, что Россия по сравнению с Индией или Китаем обла-

дает неоспоримыми конкурентными преимуществами. У нас есть не только подготовленные промышленные площадки для производства самолетов, но и квалифицированные авиаконструкторы и инженеры, способные разрабатывать в кооперации новые лайнеры. И европейцы это очень хорошо понимают.

И СЕБЕ, И ЛЮДЯМ

Весной нынешнего года старший вице-президент Airbus Аксель Крайн предложил российскому правительству новую программу сотрудничества, в соответствии с которой наши заводы и КБ смогут заработать почти 25 млрд. долл. Прежде всего речь идет об участии российских предприятий в конструкторских и производственных работах по созданию лайнера A330 на условиях разделения рисков. Доля России в этом проекте может составить от 3 до 10%.

Как заявил г-н Крайн, уже в рамках программы A350 предполагается выйти на новый уровень двухсторонней кооперации, в рамках которой российские специалисты будут участвовать не только в производстве отдельных комплектующих, но и в их разработке, а также в послепродажном обслуживании самолетов. А после того как проект A350 окупится, участвующие в нем компании будут получать прибыль в соответствии со своими взносами.

Помимо этого Airbus подписал с корпорацией "Иркут" и РСК МиГ соглашение о создании СП по конвертации пассажирских самолетов A320 в грузовые. Здесь доля нашего участия составит уже 50%. Наконец, нашей стране предложено равноправное партнерство при создании самолетов Airbus новых поколений - начиная с выбора идеи, разработки, производства лайнеров и заканчивая совместным распределением прибыли. При этом все действующие программы Airbus с российским авиапромом будут продолжены, а оборот по ним увеличен.

"В 2007 году мы выйдем на ежегодный показатель в 110 миллионов долларов", - уверенно пообещал г-н Крайн. Но для полной сдачи российского рынка европейским авиастроителям всего этого явно недостаточно. Высокопоставленные чиновники нашего правительства в беседе с "Экспертом" не раз говорили, что политическое решение сделать ставку на самолеты Airbus может быть принято только при условии организации в нашей стране линии финальной сборки новых европейских авиалайнеров и полноправного членства России в совете директоров EADS. Такая позиция российской стороны в самой EADS принципиальных возражений не вызывает.

По словам одного из топ-менеджеров европейской корпорации, просьбы России вполне закономерны, так как продиктованы самой логикой нашего сотрудничества, и поэтому, скорее всего, будут выполнены в течение ближайших трех лет. Единственное, что смущает руководителей EADS, - нежелание нашей страны отказываться от производства Ил-96 и работ по программе узкофюзеляжного самолета МС-21, который теоретически может составить конкуренцию новому поколению лайнеров Airbus. Но если проект МС-21 можно закрыть без особых проблем, то от выпуска Ил-96 наша страна ни при каких обстоятельствах отказываться не должна. Это единственная существующая в России платформа, которая может использоваться для создания межконтинентальных самолетов-заправщиков и воздушных

командных пунктов для управления стратегической авиацией.

Между тем сохранение в России самостоятельного центра по разработке и производству дальнемагистральных самолетов типа Ил-96 может стать серьезным барьером на пути России в совет директоров EADS. Один из топ-менеджеров этой компании честно признался нам, что Европа до сих пор видит в российском авиапроме не только партнера, но и конкурента. "Это только кажется, что российский авиапром дышит на ладан, но если он получит крупные инвестиции и современные технологии, то мгновенно превратится в серьезного соперника на мировом рынке", - заявил представитель EADS. Но похоже, что европейцам придется с этим смириться - альтернативы сотрудничеству с Россией у EADS сейчас нет.

RUSSIA CORPORATION

Когда в прессу просочилась информация о покупке российским банком 5% акций франко-германской EADS, западная пресса отозвалась об этом с нескрываемым возмущением. Были даже такие, кто, как французская Le Tribune, написали нечто вроде "русский людоед хочет полакомиться нашим национальным достоянием". Практически все издания увидели в этом шаге Москвы следы коварного заговора по захвату и разрушению европейского бизнеса стратегической важности и потребовали от своих правительств остановить вероломного захватчика.

Можно не сомневаться, что еще пару-тройку лет назад так бы оно и было. Европейские власти пытались всеми правдами и неправдами пресекать отдельные попытки "нахальных русских" проникать на западный рынок и покупать доли в привлекательных европейских компаниях. Подобная политика вызывала естественное возмущение Москвы, ведь еще в 2001 г. стороны вроде бы договорились об установлении "энергетического диалога" между Россией и Европой. Речь шла о том, что взамен увеличения поставок энергоносителей Европа поделится с Москвой высокими технологиями. Однако годы шли, а Евросоюз, похоже, не торопился создавать в России никакие высокотехнологичные производства: европейские компании, приходя на российский рынок, организовывали здесь только ту часть производства, которая не была связана с новыми технологиями и разработками. Российский президент неоднократно указывал Европе на несоответствие ее политики сделанным обещаниям.

"Совсем недавно президент еще раз повторил свою позицию на встрече с Валдай-клубом, куда входят иностранные политологи и журналисты. По его словам, Европа просто боится конкуренции со стороны России, она хочет получать сырье, не давая России дальше развиваться", - сказал "Эксперту" немецкий политолог Александр Пар, участвовавший в беседе.

Тогда Россия решила получить доступ к технологиям иным способом - покупая сами европейские компании вместе с их технологиями, оборудованием и специалистами. Так, например, сделал российский ГАЗ, купив британского производителя коммерческих автомобилей LDV Holdings. "В условиях либерализации экономики ЕС европейским властям все труднее сопротивляться наметившейся тенденции: русские начали покупать западный бизнес не просто как инвестицию, а чтобы использовать его для развития соб-

ственной производительной базы. Если еще недавно мы видели, как российские деньги вкладывались в дорогую лондонскую недвижимость, футбольные клубы и прочие так называемые активы роскоши, то теперь мы видим, что характер капиталовложений меняется. Пожалуй, наибольшим потрясением стала попытка российской "Северстали" слиться с Arcelor и стать самой крупной металлургической компанией в мире. И хотя сделка сорвалась, для Запада она стала очень ясным знаком того, что Россия пытается перейти к новой роли на мировой арене. Да и сами вкладываемые капиталы имеют сегодня иное происхождение, теперь они чаще всего либо исходят от Кремля, либо вкладываются по его благословию. Россия теперь напоминает одну большую централизованную компанию, которая пытается с пользой инвестировать свои ресурсы", - сказал "Эксперту" источник в ОЭСР.

Сегодня европейские политики отнеслись к шагу Москвы достаточно взвешенно. "Хочет этого Европа или нет, - говорит источник, - но она постепенно начинает осознавать, что именно партнерство с Россией может позволить ей достичь желаемой цели: стать экономической и политической сверхдержавой, способной жизнеспособно конкурировать с США, а также растущим Китаем и Латинской Америкой. Насколько этот процесс удастся, пока неясно - в Европе все-таки по-прежнему очень велик страх перед авторитарным русским медведем".

Алексей ХАЗБИЕВ

*источник: журнал "Эксперт"
02.10.06*

ЗАЧЕМ РОССИИ EADS

Ни покупка акций европейского концерна, ни вхождение в совет директоров не гарантирует России доступа к новым технологиям.

Агентство "Росбалт" передало мнение руководителя Федерального агентства по промышленности Бориса Алешина относительно перспектив сотрудничества с европейским аэрокосмическим и оборонным концерном EADS. По его словам, во время начавшегося двухдневного визита Владимира Путина в Германию наверняка будет поднят вопрос о покупке блокирующего пакета акций компании EADS. Некоторые аналитики поспешили усомниться в том, что покупка блока акций концерна или вхождение представителей России в ее совет директоров гарантируют доступ к новейшим технологиям или преференции в бизнесе. Впрочем, с этим можно поспорить.

"Если вы - акционер "Газпрома", это не значит, что вам принадлежит конкретный метр газопровода, - говорит независимый эксперт в области космических технологий Андрей Ионин. - Технологии мы получим, купив 100% акций. Как акционеры мы сможем влиять на стратегию концерна, но это не значит, что мы получим скидки на самолеты или другие преференции, этого не будет".

Что касается конкретных совместных проектов, то они имеются как в космосе, так и в авиапроме. В первую очередь, речь должна идти о пилотируемой космонавтике. "Для Европы пилотируемый космос очень важен политически - даже Китай запустил свой корабль, а Европа до сих пор нет, - объясняет Ионин. - Им очень важно запустить своего человека со своего космодрома, и здесь без нас не обойтись, потому что в одиночку они не могут соревноваться с США в космосе: на долю США приходится 70% всех космических бюджетов. Значит, нужна кооперация. А у России есть как раз то, чего нет у них, - пилотируемая космонавтика".

По мнению эксперта, Россия должна предложить Европе стратегическое партнерство, а именно - допустить EADS в акционерные капиталы наших космических предприятий - РККА "Энергия" или Самарского ЦСКБ, которое рано или поздно будет акционировано.

"Пилотируемая космонавтика - наш козырь, мы должны показать доверие, а не пытаться их "взять на деньги": в авиации и в космонавтике такой номер не пройдет, - подчеркивает аналитик. - И не надо прикрываться заявлениями о безопасности - никаких вопросов национальной безопасности в пилотируемой космонавтике нет!"

Неплохие перспективы вырисовываются и в авиапроме. "Если EADS не аннулирует из-за проблем с A380 проект самолета нового поколения A350XWB, надо обязательно участвовать в этой программе, - говорит заместитель директора Центра анализа стратегий и технологий (ЦАСТ) Константин Макиенко. - В проекте A350 Россия могла бы претендовать на 20% на основе принципа разделения финансовых и технических рисков, а это бы гарантировало нашему авиапрому до \$2 млрд (весь проект оценивается в \$10 млрд)".

Следующим совместным проектом мог бы стать российский самолет SuperJet. "Следует полностью реформатировать данный проект, удалив из него американских участников и заменив их на европейских производителей", - считает Макиенко. Дело в том, что некоторые американские поставщики узлов и компонентов для SuperJet (гироскопа, вспомогательной силовой установки, калькулятора для двигателя SaM-146 и некоторых других) ввели санкции против разработчика самолета АХК "Сухой" под предлогом имевшей место модернизации иранских Су-24 под атомную нагрузку. "У EADS имеется "дырка" в модельном ряду - между ATR-72 на 70 пассажиров и A318 на 116 мест, - поясняет аналитик. - В этот интервал отлично встает SuperJet пассажироместимостью от 75 до 110 мест".

Наконец, рано или поздно встанет вопрос о замене самолетов A320 машинами нового поколения. Здесь, по оценкам ЦАСТ, Россия тоже могла бы претендовать на 20-25%. В нынешних ценах это бы гарантировало российским авиастроительным предприятиям \$5-6 млрд.

Владимир СТЕПАНОВ

*источник: газета "Газета"
11.10.06*

КОММЕРЦИАЛИЗАЦИЯ ПОЛИТИЧЕСКОГО РЕШЕНИЯ

Стратегический промышленный альянс с зарубежными игроками неизбежен.

20 сентября гендиректор "Аэрофлота" Валерий Окулов объявил о намерении закупить в 2010-2012 гг. 22 самолета Boeing 787. Позже, в 2012-2016 гг., предполагается приобрести 22 европейских аэробуса A350XWB. Таким образом, закупка дальнемагистральных самолетов формально разделена между европейцами и американцами. Однако, учитывая богатый опыт "Аэрофлота" по торможению принятых под политическим давлением контрактов и явное нежелание покупать A350, победа на тендере российского национального авиаперевозчика фактически была отдана американской военно-промышленной корпорации.

Заявление о покупке американских самолетов было сделано накануне встречи Владимира Путина с канцлером Германии и президентом Франции, на которой должен был обсуждаться вопрос о начале процесса вхождения России в число полноправных участников европейской авиастроительной корпорации. Тем самым и без того непростой информационный фон переговоров был еще более осложнен.

С коммерческой точки зрения выбор в пользу американского предложения вполне обоснован. При сопоставимых параметрах по критерию "стоимость-качество" главное преимущество Boeing заключается в способности поставить лайнеры в более короткие по сравнению с европейцами сроки. После пересмотра в июле этого года программы A350 европейский самолет может быть предложен покупателям не ранее 2012 г., в то время как "Аэрофлот" нуждается в дальнемагистральных самолетах нового поколения сразу после истечения срока лизинга Boeing 767, то есть не позднее 2010 г. Однако контракт такого масштаба по определению находится не в коммерческом, а в политическом поле. При его заключении, помимо срока возможной поставки, должны приниматься во внимание политические риски и особенно интересы российской авиационной промышленности, связанные с возможными офсетам и международными промышленными альянсами. Обычная авиакомпания может игнорировать подобные факторы, но "Аэрофлот" является национальным перевозчиком, контрольный пакет акций которого принадлежит государству и который получает недоступные другим компаниям сотни миллионов долларов пролетных платежей и освобождение от таможенных пошлин на ввоз иностранных самолетов.

Даже если политические и промышленные факторы не интересуют менеджмент "Аэрофлота", который, заметим, имеет полное право оставаться равнодушным в отношении подобного рода общегосударственных проблем, они не могут не волновать государство. Между тем представители государства в совете директоров оказались либо не способны выработать системный подход, либо имеют меньший, по сравнению с менеджментом, политический и лоббистский вес. Если учесть связь руководства "Аэрофлота" с депутатскими элитными группами, вторая гипотеза не

кажется совсем невероятной. С учетом политических и промышленных соображений более предпочтительным был бы европейский или, еще лучше, национально-европейский выбор. Двухлетняя задержка программы A350 оставляет место как минимум для двух удовлетворительных по экономике и оптимальных по политике решений, которые позволили бы избежать связанных с покупкой американской техники рисков в области транспортной безопасности России. Такими решениями могли быть лизинг A330-200 с обязательством европейцев их замены на A350XWB, а еще лучше - закупка до 2012 г. шести-восьми Ил-96 с последующей их продажей другим российским или зарубежным перевозчикам. В условиях неожиданно возникшего спроса на этот самолет на мировом рынке такой вариант вполне реалистичен.

В долгосрочной перспективе у России нет иного выбора, кроме вступления в стратегический промышленный альянс с зарубежными игроками. Потенциал российской авиапромышленности позволяет в лучшем случае продолжить в течение еще пяти-семи лет продажи Ил-96 и Ту-204 при условии их дальнейшей модернизации и радикального улучшения качества менеджмента "Туполева" и "Ильюшина". Кроме того, Россия теоретически способна реализовать в качестве системного интегратора один-два проекта нового поколения в нише региональных и ближнемагистральных самолетов. США не склонны к созданию равноправных международных альянсов, Индия и КНР еще многие годы основное внимание будут уделять военным программам. Бразильский Embraer является нашим прямым конкурентом, а попытки сближения с канадским Bombardier пока не увенчались успехом. Между тем Россия уже присутствует в капитале EADS, а европейцы - в капитале "Иркут". Нет никаких объективных препятствий для совместной реализации европейско-российского проекта семейства на замену A320 с использованием научно-технического задела по отечественному MC-21. Одной трети предполагаемых шестимиллиардных расходов на закупку 44 иностранных дальнемагистральных самолетов хватит, чтобы обеспечить России участие в программе A350XWB на более чем достойном для нас уровне в 20% программы. Откровенно слабый потенциал ильюшинской фирмы порождает высокие риски неуспеха российско-индийского проекта МТА. Эти риски можно минимизировать, переформатировав проект в трехсторонний с участием европейцев, которые готовятся к запуску аналогичного по классу транспортного самолета A200. Таким образом, Европа предстает как безальтернативный стратегический партнер России в области авиастроения. Остается надеяться, что закупка Boeing 787 не станет фатальным препятствием для российско-европейской авиапромышленной интеграции.

Константин МАКИЕНКО

источник:
газета "Военно-промышленный курьер"
04.10.06

О МЕРАХ, ПРИНИМАЕМЫХ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ РФ ПО РЕФОРМИРОВАНИЮ И РАЗВИТИЮ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ АВИАПРОМЫШЛЕННОСТИ

**Материалы доклада министра
Министерства промышленности и
энергетики Виктора Христенко к
Правительственному часу в Госдуме
РФ 20 октября 2006 г.**

Авиационная промышленность страны является самой крупной среди отраслей оборонно-промышленного комплекса. Она обеспечивает интересы обороны и безопасности, воздушного транспорта и других сфер экономики страны. Ее доля в общем объеме производства ОПК более 1/3, в производстве продукции военного назначения - около 40% и в экспорте военно-технической продукции - около 50%. Общее число занятых в отрасли - более 450 тыс. человек. Это четверть всех работающих в ОПК.

Последствия тяжелого кризиса 90-х годов в авиационной промышленности, как и других отраслях оборонно-промышленного комплекса страны, не преодолены окончательно. Об этом говорит тот факт, что позитивная динамика 1998-2003 гг., когда общие объемы производства продукции авиапромышленности росли более высокими темпами в сравнении с машиностроением и промышленностью в целом и увеличились в 3 раза, в 2004-2005 годах сменилась на противоположную.

Что можно сказать о причинах такой неустойчивости экономических показателей? Главным образом, это несовершенство структуры производимой отрасли продукции и опасная зависимость отрасли от конъюнктуры ВТС. Рост объемов продукции отечественной авиационной промышленности последнего времени был связан, главным образом, с экспортом авиационной техники и ее комплектующих. Экспорт авиатехники военного назначения кратно превышает объемы закупок для отечественных вооруженных сил. А экспорт гражданской авиационной техники в ряде случаев сравнялся и превысил (по вертолетам) объемы поставок российским авиакомпаниям. Доля продукции, предназначенной для гражданской авиации, вновь снизилась до дореформенного уровня (менее 20%). По-прежнему единственный характер носят поставки гражданской авиационной техники на внутренний рынок.

На протяжении последних 15 лет спрос на строительство новых летательных аппаратов как со стороны государственной авиации, так и со стороны многочисленных, но мелких частных российских авиакомпаний был предельно ограничен. Так, за период 2003-2005 гг. в российские авиакомпании поставлено с российских заводов-изготовителей 29 воздушных судов (включая легкие), тогда как произведено 85 самолетов.

К этому следует добавить, что в последнее время усилился процесс закупок самолетов иностранного производства, прежде всего поддержанных. По состоянию на август 2006 г. в российских авиакомпаниях эксплуатируется 116 иностранных пассажирских (магистральных и региональных) самолетов. Что касается вертолетостроения, то из 95 вертолетов, выпущенных российским авиапромом в 2004 году, лишь 3 поставлено на внутренний рынок в России, остальные экспортированы. В 2004 г. произошло падение эконо-

мических показателей работы отрасли (темп около 89% к 2003 г.). Это связано в основном с заметным сокращением поставок на экспорт продукции военного назначения, а также сохранением опасно низкого уровня производства авиационной техники для вооруженных сил России (темп по продукции военного назначения 77%). В 2005 г. негативная динамика производства продолжилась, снизились и поставки гражданской продукции. Объемы производства всей продукции авиапромышленного комплекса в 2005 г. составили 97,9% от соответствующего уровня 2004 г.

Тем не менее, авиационная промышленность обладает значительным потенциалом для дальнейшего развития. На это указывает тот факт, что в 2006 г. негативная тенденция сменилась на положительную. Темпы роста промышленного производства в авиационной промышленности по итогам 9 месяцев самые высокие среди оборонных отраслей - более 15%. По нашим оценкам, объем произведенной в 2006 году продукции может составить около 120% от объема 2005 г.

Мы рассматриваем этот факт как свидетельство правильности принятых в последнее время принципиально важных решений о долгосрочной стратегии развития авиапромышленности. В ней предусмотрена весомая государственная поддержка авиапрома и целый ряд мер, направленных на устойчивое развитие отрасли. Тем самым была подведена черта под затяжной дискуссией между отдельными компаниями и регионами.

Если говорить подробно о принятых Правительством Российской Федерации в последнее время документах, то это:

- Стратегия развития авиационной промышленности на период до 2015 года,
- Государственная программа вооружений на 2007-2015 годы,
- новая редакция ФЦП "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года" и ряд других.

Все они направлены на кардинальное решение проблем развития авиастроения и авиационной деятельности в Российской Федерации. В том числе - создание новейших образцов военной авиационной техники, удержание и освоение новых внешних рынков высокотехнологичной продукции самолето- и вертолетостроения. Будет решена проблема переоснащения гражданской авиации России новой техникой отечественного производства.

В рамках реализации Стратегии предприятиями авиастроения предусматривается выпуск 113-114 единиц гражданских самолетов (без легких) за период 2006-2009 гг. (в среднем - в 5 раз больше уровня 2005 года) и 439 вертолетов (рост в 1,6 раза в 2009 к 2005 г.).

Рост доходов среднего класса населения страны позволяет прогнозировать значительный спрос на легкие гражданские самолеты - в 2-2,5 раза.

В развитие ранее принятых решений об авиационном лизинге Правительство Российской Федерации одобрило запуск программы восстановления и развития серийного производства и поставок по лизинговой схеме

"Стартовый заказ". Эта программа предусматривает производство и лизинг 135 самолетов в 2005-2008 гг.

В федеральных бюджетах 2005 и 2006 годов на увеличение уставных капиталов авиационных лизинговых компаний выделено по 6 млрд. рублей. Минпромэнерго России определило порядок и объемы расходования средств, предусмотренных на государственную поддержку гражданского авиастроения в виде увеличения уставного капитала лизинговых компаний с государственным участием. В советы директоров компаний введены одни и те же представители Российской Федерации. В 2005 году своевременно осуществлены эмиссионные процедуры увеличения уставных капиталов.

За счет средств федерального бюджета и средств привлеченных лизинговыми компаниями, в 2005-2006 годы будет обеспечен запуск производства 28 самолетов типа Ту-204 и Ил-96 - в дополнение к уже начатому процессу производства и поставок 20 самолетов этого типа. Первый итог - в 2005 г. по лизинговой схеме поставлено 7 магистральных пассажирских самолетов из 8 больших самолетов, произведенных промышленностью.

Центральным элементом реформирования отрасли является формирование Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). На сегодня, после целого ряда технических дискуссий, основные элементы конструкции ОАК согласованы всеми заинтересованными ведомствами. Президентом и Правительством Российской Федерации приняты соответствующие нормативные правовые акты.

Определен срок завершения формирования уставного капитала ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" - апрель 2007 г. Образована Правительственная комиссия по обеспечению интеграции предприятий авиастроительного комплекса Российской Федерации, призванная осуществлять координацию деятельности федеральных органов исполнительной власти по созданию ОАК. Некоммерческое партнерство "Объединенный авиастроительный консорциум" ведет активную работу по подготовке создания корпорации, включая координацию бизнесов компаний, подготовку к консолидации конструкторских ресурсов, технологический аудит и оценку активов.

Утверждена постановлением Правительства Российской Федерации (от 24 августа 2006 г. №519) новая редакция федеральной целевой программы "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года". Она разработана Минпромэнерго России совместно с Роспромом, головными институтами отрасли и основными разработчиками авиационной техники. При корректировке Программы был проведен комплексный анализ современных тенденций и выполнен ряд долгосрочных прогнозов. В том числе - прогноз рынка перевозок воздушных судов российских авиакомпаний и прогноз спроса на гражданские воздушные суда отечественного производства с учетом их конкурентоспособности. Было учтено принципиальное изменение ситуации на рынке пассажирских перевозок, который вслед за стагнацией 90-х годов стал демонстрировать, начиная с 2001 года, среднегодовой темп роста 8%.

Анализ возможного спроса и поставок российских воздушных судов показал, что восполнение выбывающего парка отечественных авиакомпаний может быть обеспечено российской промышленностью. В особенности - в секторе перевозок среднемагистральными

самолетами (для замены Ту-154 и Ил-86), а также в секторе местных воздушных линий, находящихся в глубоком кризисе с 1992 года. Выработана интегральная продуктовая стратегия отрасли. Она соответствует сегодняшним реалиям и жестким требованиям российского и международного рынка гражданской авиатехники. Должно быть обеспечено, с одной стороны, максимальное продвижение и создание современной системы сервисного обслуживания выпускаемых серийно самолетов семейств Ту-204, Ил-96 и др.

С другой стороны, должен быть реализован переходный проект создания на новой организационной основе российского регионального самолета, ориентированного на глобальный рынок.

В-третьих, должна быть начата работа по выбору и реализации прорывного продукта, то есть рыночного продукта следующего поколения - ближне-среднего магистрального самолета.

Параллельно, для расширения технологических и организационных компетенций, будет стимулироваться встраивание в международные кооперационные программы, такие как А350, В787. Безусловно, для реализации продуктовой стратегии в сфере гражданской авиатехники важна кооперация с ведущими западными авиастроительными компаниями - Боингом и Эрбасом. Однако основным ключом к развитию отечественного гражданского авиастроения является сохранение отрасли компетенции системного интегратора. Для этого необходимо уже в 2006 году обеспечить работу по созданию научно-технического задела и разработке самого проекта ближне-среднего магистрального самолета.

В рамках реализации мероприятий ФЦП "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года" особое внимание уделяется поэтапному совершенствованию систем разработки, производства, испытаний, ремонта, утилизации и послепродажного обеспечения эксплуатации авиационной техники. Чтобы обеспечить эквивалентный международному уровню послепродажный сервис авиатехники создается система центров технического обслуживания и ремонта отечественных самолетов нового поколения. Она позволит избежать применения некачественных и контрафактных комплектующих и обеспечить безопасность эксплуатации отечественных воздушных судов.

В сфере военной авиатехники усилия предполагается концентрировать на ограниченном числе перспективных проектов, рассчитанных как на удовлетворение потребностей российских ВВС, так и в интересах развития системы военно-технического сотрудничества. Также важна организация комплексности поставок и высококачественного послепродажного обслуживания серийных образцов.

С целью обеспечения реализации принятых решений по предложениям Минпромэнерго России Правительством Российской Федерации предусмотрен, начиная с 2005 года, ряд мер.

Среди них:

- увеличение средств, выделяемых на НИОКР Федеральной целевой программы "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года";
- дальнейшее участие государства в увеличении капитализации российских авиационных лизинговых компаний;
- компенсации из средств федерального бюджета авиакомпаниям части лизинговых платежей и процен-

тов по кредитам, получаемым в российских кредитных организациях на закупку новой авиационной техники;

- предоставление государственных гарантий для поддержки экспорта самолетов российского производства, а также по внутренним заимствованиям, осуществляемым для реализации проекта создания российского регионального самолета нового поколения.

Разработаны и начиная с 2007 г. вступают в силу федеральные целевые программы "Развитие оборонно-промышленного комплекса Российской Федерации на 2007-2010 годы и на период до 2015 года" и "Национальная технологическая база". В них запланировано финансирование комплексных проектов по созданию новых поколений наукоемкой продукции. Предусматривается и программное решение проблемы обновления производственно-технологической базы ОПК, в том числе авиастроения.

В результате, в 2005 г. по сравнению с 2004 г. финансирование гражданского сектора авиапромышленности из федерального бюджета возросло в 5 раз. В 2006 г. совокупный объем выделяемых из федерального бюджета средств на государственную поддержку авиастроения только по линии Минпромэнерго России и Роспрома превышает достигнутый в 2005 г. уровень

примерно в 1,4 раза. Проектом бюджета 2007 г. предусмотрен дальнейший рост государственной поддержки. Комплекс мер, предусмотренных в Стратегии развития авиационной промышленности на период до 2015 г., и принимаемые сегодня конкретные шаги по ее реализации позволят обеспечить динамичное развитие российской авиапромышленности. Развитие отрасли будет достигнуто благодаря государственно-частному партнерству, внедрению современных механизмов корпоративного управления, совершенствованию правовой базы и новым методам государственной поддержки.

В конечном итоге это позволит принципиально изменить стратегическую конкурентную позицию авиапромышленности России на мировом авиарынке. Фактически Россия вернется на этот рынок в качестве мирового центра авиастроения, продвигающего новую конкурентоспособную авиатехнику.

Таким образом, промышленная политика Правительства в авиастроении уже приносит первые плоды и еще более масштабные результаты будут достигнуты в будущем.

*источник:
организация "Минпромэнерго России"
25.10.06*

НДС СНИМАЮТ С КРЫЛЬЕВ

Правительство собирается поддержать авиапром налоговыми льготами.

Чиновники увлеклись поиском путей спасения отечественного авиапрома. Сейчас правительство подумывает о том, чтобы отменить НДС для российских авиастроительных предприятий. Впрочем, сами производители хотя и поддерживают эту меру, но отмечают, что радикального улучшения она не принесет. Чиновники уже давно ищут способы спасения авиапрома. Правда, пока поддержка в основном осуществляется в виде прямых госсубсидий предприятиям авиапрома и вливания денег в лизинговые компании. Помимо этого под эгидой государства создается "Объединенная авиастроительная корпорация", в которую должны войти все ведущие разработчики и производители авиатехники. Однако в правительстве посчитали, что этого мало.

Вице-премьер Сергей Иванов заявил о возможности отмены НДС для авиапроизводителей - по его мнению, эта мера не нанесет казне серьезного ущерба: "Фискальные органы у нас работают неплохо. Страна не обеднеет". Эксперты не разделяют оптимизма Сергея Иванова. По словам управляющего директора "PRADO Структурный и налоговый консалтинг" Александра Лемчика, едва ли можно рассчитывать на быструю реализацию этих предложений: "С 2007 года ничего не получится. Проект бюджета уже сверстан, и вносить столь серьезные изменения в него никто не будет". Таким образом, НДС для предприятий авиапрома будет отменен не ранее 2008 г. Из-за негативного опыта применения налоговых льгот в 90-е годы проблемы могут возникнуть и при согласовании вопроса с Минфином.

"Минфин отрицательно относится к таким предложениям", - говорит консультант департамента консалтинга аудиторско-консультационной компании "Разви-

тие бизнес-систем" Алексей Калинин. В этом случае авиапроизводителям остается надеяться на поддержку президента. Впрочем, самим производителям идея Сергей Иванова понравилась, поскольку, по их мнению, это позволит удешевить продукцию и сделать ее более конкурентоспособной. "Есть цена самолета, к которой прибавляется при продаже 18%", - отметил представитель НП "ОАК" Максим Сысоев. По его словам, НП "ОАК" также будет выступать за отмену пошлин на импорт оборудования для предприятий авиационной промышленности и отмену имущественного налога.

Впрочем, на серьезные льготы авиапроизводителям все же рассчитывать не стоит. Если НДС отменят только на готовую продукцию и комплектующие, то цена конечной продукции снизится максимум на 10%, уверен председатель совета директоров самарского авиационного завода "Авиакор" Сергей Лихарев. Хотя, конечно, это снизит финансовую нагрузку на конечных эксплуатантов авиационной техники, замечает он. Его коллеги дают еще более низкую оценку экономического эффекта от отмены НДС. Если налог будет отменен только на готовую продукцию, стоимость самолетов снизится примерно на 3-4%, считает финансовый директор "Ильюшин финанс Ко." (ИФК) Николай Дадонов: "Конечный производитель создает не более 25% добавленной стоимости самолета. Освобождение авиазавода от НДС - это, конечно, неплохо, но кардинально проблемы снижения себестоимости не решает". В свою очередь ИФК считает более действенным решением отмену пошлин на импорт авиакомплектующих, а также отмену налога на имущество лизинговых компаний, который съедает до 20% их выручки.

*Игорь НАУМОВ
Сергей СТАРИКОВ*

*источник: газета "RBC Daily"
03.10.06*

ПОДЪЕМ ТЯЖЕСТЕЙ

Украина и Россия договорились о продолжении проекта Ан-124.

Комитет по вопросам экономического сотрудничества украинско-российской комиссии Ющенко-Путин принял решение продолжить совместное создание сверхтяжелого грузового самолета Ан-124. По информации Ъ, производители Ан-124 и эксплуатирующие его авиакомпании уже приступили к переговорам о программе модернизации существующего парка Ан-124, на которую будет потрачено около \$2 млрд.

Военно-транспортный самолет Ан-124-100 ("Руслан"), созданный в начале 80-х годов, является уникальной машиной, не имеющей мировых аналогов. Новая модификация машины Ан-124 будет оснащена современной авионикой, модернизированными силовыми установками, а также будет иметь увеличенную (- до 150 т) грузоподъемность и большую дальность полета. Весь парк выпущенных Ан-124 (более 50) эксплуатируют три компании: "Авиалинии Антонова" (Украина, 7 самолетов), "Волга-Днепр" (Россия, 10), "Полет" (Россия, 4). Кроме того, 21 самолет находится в распоряжении ВВС России. По прогнозам специалистов, объем рынка авиaperевозок сверхтяжелых и негабаритных грузов в 2006 г. приблизится к \$500 млн, увеличившись по сравнению с 2005 годом почти на 40%.

Напомним, в конце февраля в рамках программы модернизации и возобновления серийного производства самолетов Ан-124-100 на ульяновском предприятии "Авиастар-СП" было решено открыть филиал АНТК им. Антонова. Договоренность об этом была достигнута на встрече президента группы компаний "Волга-Днепр", председателя совета директоров ЗАО "Авиастар-СП" Алексея Исаякина с генеральным конструктором АНТК им. Антонова Дмитрием Кивой. Однако спустя два месяца глава некоммерческого партнерства "Объединенный авиастроительный консорциум" (ОАК) Валерий Безверхний назвал бесперспективным проект возобновления серийного производства грузовых самолетов Ан-124 "Руслан". По его мнению, этот проект не окупится, так как потребность к 2030 г. составляет всего 30 машин.

Представители АНТК им. Антонова рассказали, что спрос на Ан-124 в мире составляет не менее 80 машин, часть этого количества готова купить компания "Волга-Днепр", доход которой от перевозок на самолетах Ан-124 в 2005 году составил \$292,7 млн. Серийное производство необходимо, так как спрос на Ан-124 на рынке есть. А существующий парк можно модернизировать, а также увеличить грузоподъемность. При таком спросе совокупный доход участников проекта превысит \$8 млрд. Впрочем, от детальных комментариев в АНТК отказались, объяснив, что проект серийного производства Ан-124 слишком важен для Украины и, пока не будет достигнуто окончательное соглашение сторон, сообщать детали переговоров они не могут.

По информации Ъ, речь о возобновлении серийного производства не идет. Как рассказал высокопоставленный источник Ъ в военно-промышленном комитете правительства России, на сегодняшний день ведутся переговоры только о модернизации существующего парка Ан-124 между производителями самолета ("Авиастар", Ульяновск), эксплуатирующими его компаниями "Авиалинии Антонова" (Украина), "Волга-Днепр" (Россия) и "Полет" (Россия), а также министерством обороны России в лице министра обороны Сергея Иванова. ВВС России эксплуатируют 21 самолет, однако для того чтобы ВВС могли использовать машины для коммерческой эксплуатации, требуется модернизация, чтобы соответствовать стандартам ИКАО (Международная организация гражданской авиации). "Для того чтобы серийное производство было рентабельным, нужно выпустить не менее 50 машин, но наши операторы этого рынка могут выкупить около 25 - остальные придется продать потенциальным конкурентам, а это никому не выгодно", - сообщил собеседник Ъ. По его словам, для того чтобы произвести 50 машин, потребуется \$6,4 млрд, а для модернизации существующего парка - в три раза меньше.

Максим КУТИК
Иван САФРОНОВ

источник: газета "Коммерсантъ - Украина"
25.10.06

БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА ДЛЯ ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ

Для оформления подписки заполните **ЗАЯВКУ НА ПОЛУЧЕНИЕ СЧЁТА** на стр. **99** и вышлите ее факсом по номеру, указанному в Заявке.

ПОЛНЫЙ УЛЕТ

Министр обороны придумал воздушный нацпроект.

За последние несколько лет объем перевозок воздушным транспортом удвоился. Самолет становится все более и более популярным видом транспорта, вот только авиакатастрофы уносят жизни все большего числа людей. Пора бы уже принимать государственную программу по безопасности авиационного движения - по аналогии с дорожным. После трех крупных катастроф в этом году проблемой авиапрома занялись федеральные чиновники.

На расширенном заседании коллегии Минтранса вице-премьер Сергей Иванов не только заявил о новом национальном проекте "авиационная промышленность", но и нашел виновных в смерти тысяч людей, не долетевших до аэропорта назначения. Крайними оказались авиаторы. И это вполне логично - ведь сколько ни критикуют качество российского авиапрома, причиной львиной доли катастроф становится именно человеческий фактор.

КАК СКЛАДЫВАЛИСЬ КРЫЛЬЯ

Половина российского авиапарка находится в нерабочем состоянии. Из 5545 самолетов и вертолетов, числящихся в воздушном реестре России, эксплуатируется только 2536 крылатых единиц. При этом количество пригодных к полетам воздушных судов неуклонно сокращается. Такие данные привел глава Ространснадзора Валерий Салеев в марте 2006 г.

За последние пять лет произошло шесть крупных авиакатастроф с участием российских самолетов. Впрочем, с отказом техники ни одна из них связана не была.

3 июля 2001 г. под Иркутском при заходе на посадку разбился пассажирский самолет Ту-154, принадлежавший авиакомпании "Владивосток Авиа". Погибли 145 человек. По заключению специальной правительственной комиссии, причиной гибели самолета стала ошибка экипажа - катастрофа произошла вследствие непреднамеренного вывода самолета при посадке на большие углы атаки, что привело к сваливанию самолета и переходу его в штопор.

4 октября 2001 г. над Черным морем произошла катастрофа пассажирского самолета Ту-154 авиакомпании "Сибирь", сбитого ракетой украинских ПВО. Погибли 78 человек.

2 июля 2002 г. Ту-154 "Башкирских авиалиний" в небе над Германией столкнулся с транспортным Boeing компании DHL. Погибли 69 человек, среди них большинство детей. Причиной трагедии стала ошибка диспетчера.

24 августа 2004 г. вскоре после вылета из Москвы в воздухе одновременно были взорваны террористками-смертницами Ту-154, летевший в Сочи, и следовавший в Волгоград Ту-134. Погибли 90 человек.

9 июля 2006 г. аэробус А310 авиакомпании "Сибирь", совершавший рейс из Москвы в Иркутск, при посадке на большой скорости выехал за пределы взлетно-посадочной полосы, врезался в частные гара-

жи и почти полностью сгорел. Погибли 124 человека. По предварительным данным, причиной катастрофы стала ошибка пилотов.

22 августа 2006 г. под Донецком разбился Ту-154 "Пулковских авиалиний", летевший из Анапы в Санкт-Петербург. Погибли 170 человек, среди которых 45 детей. И снова основная версия происшедшего - ошибка пилотов в сложных метеоусловиях.

"Аварийность всегда будет высокая, потому что вы заставляете нас летать на гробах", - бросил Сталину на апрельском совещании в 1941 году генерал-лейтенант авиации, начальник советских ВВС Павел Рычагов. За что был немедленно переведен в училище генштаба, а спустя несколько месяцев после начала войны расстрелян без суда по приказу Лаврентия Берии.

ВОЕННАЯ ИСТОРИЯ

Прошло 65 лет, а крылатая фраза Рычагова не потеряла актуальности. Да и причины падения самолетов те же самые, что и в предвоенные годы. Рычагова как руководителя советских ВВС раздражало отсутствие грамотных специалистов, способных обслуживать истребитель И-15, отсутствие снегоборочной техники, из-за чего в зимний период советские самолеты переставали летать. При том что к самим машинам у героя Хасана и Халхин-Гола претензий было не так много.

Спустя 65 лет безопасностью полетов снова занимаются военные. Но только "гробами" теперь называют не истребители "Су" и "МиГ", а пассажирские лайнеры. Эффективность решения передать управление безопасностью гражданских полетов пока еще обсуждается. Напомним, что Сергею Иванову было поручено заняться гражданской авиацией в конце августа. Тогда после второй за год катастрофы пассажирского самолета решать проблему ему поручил премьер-министр Михаил Фрадков.

Первый вывод, который сделал Иванов, - виноваты метеорологи (вопросы к которым есть, наверное, в каждой стране) и авиапираты. Генпрокуратура провела ряд проверок и нашла склады с контрафактными деталями, которыми комплектуются самолеты. Речь идет, конечно, не о подделках, а об устаревших или не прошедших сертификацию запчастях. "Технология проста, - рассказывает руководитель аналитического отдела агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев. - На пути в утилизационный цех запчасть исчезает, в журнале утилизации появляется запись о том, что все необходимые работы были проведены. Через какое-то время списанная деталь с фальшивыми документами может быть предложена потенциальному покупателю". То есть руководство завода дорожит собственной репутацией, а работники завода распродают списанные запчасти. Опрошенный на условиях анонимности источник "Газеты" в авиационном бизнесе в корне не согласен с экспертом: "Это не кладовщики продают, а руководство завода".

К метеорологам и авиапиратам министр обороны добавил новых виновников. Ими стали специалисты, которые в России, как выясняется, не такие уж и квалифицированные. Например, расшифровка перегово-

ров пилотов разбившегося под Донецком самолета показывает, что летчики даже не сразу поняли, что самолет падает. Однако источник "Газеты" в авиационной промышленности на условиях анонимности признал, что это как минимум некорректно. "Пилоты и авиаторы у нас грамотные - проблема в хозяевах авиакомпаний, которые экономят на обслуживании судов, экономят керосин и заставляют летчиков нарушать правила безопасности". По его мнению, есть много вопросов и к качеству самих самолетов. Платить деньги за проверенное и надежное судно перевозчики не желают, поэтому заводы за счет безопасности пассажиров уменьшают стоимость заказа. "Сложнее всего ситуация с авионикой (электроника, которой оборудуются самолеты. - "Газета") - вместо современных устройств самолеты комплектуются техникой советского образца, не соответствующей международным нормам безопасности", - добавляет источник.

ГРАЖДАНСКАЯ ЭКОНОМИЯ

Заводы экономят, керосин дорожает, авиакомпания заставляют пилотов нарушать требования безопасности, чтобы заработать несколько лишних тысяч долларов. Тем не менее Сергей Иванов объявил о новом национальном проекте "авиационная промышленность". Стоят нацпроекты, как известно, дорого, а Минфин тратиться на отечественную промышленность не желает. Госдума в ходе обсуждения проекта бюджета на следующий год предложила ведомству Алексея Кудрина увеличить раздел "Национальная экономика" на 668 млн рублей. Эти деньги, по замыслу депутатов, должны пойти на финансирование строительства самолетов Ту-334-100. В настоящее время построены две такие машины, а на срок до 2015 года уже заключены контракты по 150 самолетам. Замминистра финансов Татьяна Голикова сказала, что "правительство этот проект не поддерживает и все обязательства должны быть выполнены за счет завода и бюджета Татарстана".

Очевидно, что за деньги на авиапром Сергею Иванову придется побороться. А их потребуется немало, судя по тому, какие авиастроительные планы огласил вице-премьер.

АППАРАТНЫЕ КОЛЕБАНИЯ

Статус нацпроекта поможет придать работе Иванова и новый госорган, который будет заниматься координацией работы чиновников, ответственных за авиапром, - авиационная коллегия, которую, скорее всего, сам вице-премьер и возглавит. Уже даже есть план ее работы. Чиновники сформируют примерный график вывода воздушных судов из эксплуатации по годам и типам летательных аппаратов. Затем проведут "детальную проверку существующих разработок в области гражданского самолетостроения (в том числе и машину Ту-334-100) - опытных и серийных на предмет их соответствия российским и международным стандартам. После этого авиационная коллегия займется принятием решений по серийному производству, дальнейших научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, проведению государственных испытаний и сертификации. Параллельно с этим Минтранс решительно намерен передать все авиационные ФГУП в ведение Росавиации, как и функции по регулированию тарифов на авиаперевозки Федеральной службе по тарифам. А Росавиация, по мне-

нию Игоря Левитина, могла бы заняться сертификацией воздушных судов.

Собственно говоря, других конкретных предложений Сергей Иванов не озвучил. Он констатировал, что цены на керосин для самолетов сильно завышены, да так, что в Киргизии, которая его импортирует из России, авиатопливо стоит дешевле. Он признал, что военных летчиков не хватает, потому что заработная плата слишком низкая, - специалисты идут работать в крупные международные и российские авиакомпании, занимающиеся пассажирскими перевозками. Признал Иванов и то, что экономия на безопасности приводит к плачевным результатам, а нежелание государства тратить деньги на авиапром, в котором заняты сотни тысяч людей и который "может стать локомотивом инновационной экономики", привело к 20-кратному падению объемов производства гражданских самолетов по сравнению с советскими годами. Однако кроме констатации этих уже набивших оскомину фактов каких-либо конкретных предложений не прозвучало. Так что объявлять о нацпроекте все-таки рановато.

ВЫ ЛЕТАТЬ НЕ БОИТЕСЬ?

Мартин Шакум, председатель комитета Госдумы по промышленности, строительству и наукоемким технологиям:

"Нет, я не боюсь летать, потому что хорошо знаю теорию вероятности. Сегодня мы считаем, что у нас очень большое количество аварий, но на самом деле не больше, чем в других странах. На машине раз в сто опаснее ездить, чем на самолете летать. У нас на дорогах людей гибнет в сто с лишним раз больше, чем в авиационных катастрофах, хотя нельзя сказать, что летают намного меньше, чем на автомобилях ездят. А в целом могу сказать, что несмотря на то что наша техника оставляет желать лучшего (и с точки зрения ввода новых самолетов, а также ремонта и запчастей), главным фактором, влияющим на безопасность полетов, в первую очередь, на мой взгляд, является человеческий фактор и попытки многих компаний сэкономить любой ценой какие-то небольшие деньги, тем самым многократно увеличив риск полетов. Причем сэкономить на всем - на качестве летного состава, керосина и т.п."

Артемий Троицкий, музыкальный критик:

"Я очень часто летаю, но делать этого не люблю. Мне самолет в принципе не нравится! Единственное, что в них есть хорошего, так это то можно в иллюминатор смотреть. В хорошую погоду это интересно. А плохо то, что уши закладывает, и вообще как-то это все... Я обычно летаю заграничными рейсами, а там паспортный контроль и очередь надо отстаивать! Не барское это дело - летать в самолете! Если есть возможность избежать полета, то я всегда делаю это. Во всяком случае, в Питер, Киев, Прибалтику я всегда стараюсь поездом ехать".

Всеволод Чаплин, протоирей, заместитель председателя отдела внешних церковных связей Московского патриархата:

"Нет, не боюсь и летаю очень много - как западными самолетами, так и нашими. Я всегда склонен доверять и технике, и людям. Можно сказать, привык жить в самолетах, правда, ничего такого запоминающегося вспомнить не могу. Воздушные ямы чувствую, как и все, но отношусь к ним спокойно. Все происходит обычно, а в самолет захожу иногда даже с большим удовольствием, чем сажусь в поезд или в машину. В иллюминатор

смотрю редко, потому что в основном занят чтением. И в момент взлета меня не охватывает волнение. Увы, наверное, я слишком нечуткий человек!"

Павел Буре, хоккеист, заслуженный мастер спорта СССР:

"Вообще-то боюсь. Очень неприятный момент, когда самолет высоту набирает, да и во время полета тоже побаиваюсь. И какая разница, что я, как вы говорите, "герой" и "человек-ракета"? Я не люблю такие ситуации, когда от тебя ничего не зависит. Приходится думать о чем-то другом и отвлекаться. Да, я много летаю, часто приходится и через океан - и все равно каждый раз бывает это ощущение. Я не люблю его, и оно мне неприятно. Но, летая, я с ним и борюсь! Однажды мы только вылетели из Лас-Вегаса - и у самолета лопнуло колесо. Сразу развернулись, и была вынужденная посадка, причем, внизу ждали пожарные, но все обошлось, иначе я бы сейчас с вами не разговаривал. Тогда тоже было неприятно, но думал так: "Что будет, то и будет!" Своим родным рас-

сказал - тоже переживали".

Александр Серебров, летчик-космонавт СССР, Герой Советского Союза:

"Я три раза в космос летал и мог там подохнуть, поэтому здесь лишний раз подохнуть не боюсь! Сейчас на пассажирских самолетах летаю спокойно, но все-таки выбираю машины поновее, и именно наши. Например, Ил-86, Ту-154.. Это ж новее, чем Ту-134! Ан-72 - тоже машина хорошая. То есть подхожу к обычным пассажирским полетам, можно сказать, со знанием дела. И никогда в полетах я не чувствовал себя как-то неуютно. Не было такого!"

Андрей ЛАВРОВ
Александр САРГИН

источник: газета "Газета"
12.10.06

РОССИЙСКАЯ АВИАЦИЯ: ЧТО ДАЛЬШЕ?

Соглашение между лизинговой компанией "Ильюшин Финанс" и иранской авиакомпанией Iran Air Tour, предусматривающее поставку в Иран пяти российских авиалайнеров Ту-204-120 и нескольких Ил-96-300, напомнило давно забытые времена, когда наши самолёты поставлялись во многие страны мира.

Признаться, приятно осознавать, что Россия понемногу возвращается в такую важную область международного сотрудничества, как продажа авиалайнеров, - казалось бы, безвозвратно утраченную нашей страной за последние полтора десятилетия. Даже учитывая, что этот контракт - крошечная толика планировавшегося ранее.

Радость радостью, но ситуация в отечественном авиапроме сегодня сложная настолько, что сообщение о достигнутом соглашении не столько показывает успехи отрасли, сколько позволяет снова осветить целый комплекс острейших проблем, накопившихся в ней и требующих скорейшего решения.

Речь идёт в первую очередь о том, насколько наша страна, бывшая ещё сравнительно недавно великой научно-технической и, в том числе, великой авиационной державой, сможет сохранить этот свой статус. Заявленные российской властью национальные проекты, как следует понимать из объяснений высших должностных лиц, в целом ставят своей целью прекращение опасных тенденций деградации российского государства, укрепление и развитие важнейших его институтов. А можно ли считать российский НПК "малозначимым" для дальнейшего существования и развития России?

Несмотря на то, что в списке национальных проектов номинально отсутствует российское гражданское авиастроение, вряд ли стоит доказывать жизненную важность этой отрасли для научно-промышленного комплекса России. Да и для российской экономики в

целом - для "макрэкономии", как любят называть это современные экономисты даже "либерального" толка.

О чём идёт речь? Собственное производство гражданских самолётов является мощнейшим "локомотивом" сразу для нескольких государствообразующих систем. Первое - это развитие высоких технологий. Тех самых технологий будущего, о важности которых для России сейчас не говорит только ленивый. Современный авиалайнер - концентрат последних технологических решений, самых современных достижений науки и техники. Применяемые при его создании технические решения потом с успехом используются во многих отраслях науки и техники, давая дополнительный толчок большому количеству смежных отраслей.

Второе - значительное количество рабочих мест на самих что ни на есть высокотехнологичных производствах. Чтобы собрать авиалайнер, нужно произвести такое количество подготовительных и смежных операций, которое неспециалисту трудно и представить. Отлаженное производство самолётов на сто рабочих мест собственно в авиастроении создаёт до нескольких тысяч в смежных отраслях! Причём, как отмечалось, исключительно высокотехнологичных и высокооплачиваемых. Это и важный элемент решения проблемы трудоустройства нашего высокообразованного - пока ещё - населения. И повышение уровня благосостояния людей, то есть значительное развитие внутреннего рынка потребления и, как следствие, возможность для дальнейшего наращивания производства товаров народного потребления и увеличения реального, а не "дутого" ВВП (вернее, ВНП). И даже элемент решения демографической проблемы. Семья с высоким доходом и стабильной работой в производственном секторе станет быстрее и охотнее обзаводиться детьми, нежели молодая семья, перебивающаяся небольшими заработками в мелкой торговле и не сводящая концы с концами...

Наконец, производство гражданских самолётов есть источник увеличения не липового показателя ВНП собственно от производства и реализации самолётов

на внутреннем рынке. Средства, затрачиваемые на авиалайнеры, не "утекают" из страны, как в случае приобретения "летающих иномарок" за рубежом (их ведь нам продают производители, аккумулирующие получаемые средства вне границ РФ), но, наоборот, остаются в России. Работая, как уже отмечалось, на создание новых рабочих мест и развитие научно-промышленного потенциала страны... Кроме всего вышперечисленного, можно привести другие важные преимущества наличия у государства собственного производства гражданских лайнеров. Как правило, такие самолёты используются не только внутри страны-производителя, но и поставляются на экспорт, в другие страны. А это мощный приток валюты от продажи собственно самолётов и запасных частей, а также от создания и эксплуатации инфраструктуры обеспечения (ремонт и обслуживание техники, обучение персонала и пр.). Не говоря уже о том, что сотрудничество в такой области даёт немало возможностей для укрепления позиций страны-продавца техники в стране-покупателе. Как говаривал один из "младорформаторов", "дружба, основанная на бизнесе, - хорошая дружба".

Таким образом, можно однозначно констатировать: развитие собственного, оригинального авиастроения исключительно важно, необходимо для целостного развития и укрепления страны.

Однако сделать это возможно только на основе государственной политики развития собственного авиапрома. Требовать от "бизнеса" покупать только наши самолёты из "патриотичных" соображений - верх либо глупости, либо лукавства. Бизнес сам по себе не может быть ни "патриотичным", ни "социально-ответственным". Его логика диктует ему необходимость выживания, так же как тигру - необходимость есть симпатичных косуль, не задумываясь о сохранении редких парнокопытных. Выживет в бизнесе лишь тот, у кого соотношение "затраты - полученная прибыль" максимальны в отношении прибыли.

Бизнесу, занимающемуся авиаперевозками, всё равно, на чьих самолётах летать. Главное, чтобы самолёты стоили дешевле и были экономичнее в обслуживании. Но добиться этого можно только через государственную поддержку собственного авиапроизводства.

Уровень поддержки западных производителей самолётов государствами, где они являются "резидентами", высочайший. Это и финансовые гарантии закупок на внутренний рынок, и выгоднейшие кредиты производству и, главное, лоббирование всей государственной мощью удержания внутреннего рынка и продвижения "своей" продукции на новые рынки. Получается выгоднейший "тандем": государство (США для "Боинга", ЕС для "Эрбаса", а теперь уже и Канада с Бразилией для "Бомбардье" и "Эмбраера") всеми силами проталкивает на свой и зарубежные рынки продукцию "своего" производителя, а тот "в благодарность" несёт "домой" богатую выручку, создаёт рабочие места, "двигает" отечественный "хай-тек", укрепляет позиции своего государства в тех странах, куда поставляется его продукция. То есть выполняет все те крайне выгодные для общества и государства вещи, которые мы перечислили выше... Таким образом, если у государственной элиты есть чёткая государственническая позиция, направленная на развитие, а не на деградацию своей страны (какими бы "реформами" последняя не оправдывалась), необходимо и даже неизбежно развитие авиапрома. Как, впрочем, и других высокотехнологичных отраслей.

Однако простенькое понятие "развитие" означает сложную и последовательную политику, направленную именно на развитие своей страны. В которой первыми жертвами становятся интересы конкурентов собственных авиапроизводителей. Конкуренты эти заинтересованы в том, чтобы свести выпуск отечественных самолётов, с которых они не только не получают прибыли, но и которые - подумать страшно! - отнимают долю рынка у представителей "цивилизованных" стран. Последние как-то попривыкли уже за 15 лет учить "этих русских", как правильно проводить "либеральные реформы". И пока мы их проводили, "конкуренты" успешно развивали своё авиастроение и продавали свои самолёты. В том числе и нам.

Разумеется, логика развития так или иначе проникает в сознание части российских лидеров. Если рассчитывать и далее оставаться во главе суверенной страны, не повторяя судьбу "первого и последнего президента СССР", придётся отказаться от мародёрства, заменив его политикой развития. Методы её выполнения диктуются целями. А не наоборот, как было ранее: ради реформ всё остальное (промышленность, наука etc.) "по боку".

Ситуация, в которой сегодня находится российский авиапром, исключительно тяжела. Если называть вещи своими именами, это почти полное разрушение как самой отрасли, так и смежных с нею. Вряд ли стоит перечислять весь ущерб, нанесённый ей за пятнадцать лет "реформ".

Однако даже в сегодняшнем положении российское авиастроение обладает не только огромным потенциалом, но и исключительными возможностями непосредственно на сегодняшний день. Всё-таки конструкторско-производственная база, созданная за десятилетия до этого, оказалась такой прочной, что разрушить её полностью оказалось пока не под силу даже самым радикальным апологетам "свободного рынка". Используя имеющуюся базу, российское авиастроение может выйти на требуемый качественный уровень, необходимый и для развития российского хай-тека, и для обеспечения занятости, и для всего, что сопутствует авиапрому. Если даже в сегодняшних сложнейших условиях российская авиатехника пока ещё пользуется значительным спросом в мире, что было подтверждено контрактом с Ираном, - при наличии политики развития результаты могли быть значительно более впечатляющими.

Безусловно, Иран - не самый "престижный" рынок для авиатехники. Но, с одной стороны, "деньги не пахнут" и на них можно было бы обновить технологическое оснащение наших авиазаводов, провести необходимые НИОКРы, повысить качество и экономичность самолётов. А с другой стороны, после полутора десятилетий застоя и развала и такие успехи необходимо ценить и развивать.

Сегодня необходима выработка базовой государственной стратегии развития авиапрома. Если она появится и будет последовательно реализовываться, страна получит мощный импульс к развитию, а общество - дополнительные средства для налаживания нормальной жизни и, что немаловажно, не зависящие от сырьевой конъюнктуры.

*источник: сайт "Интернет против телеэкрана"
02.10.06*

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ В ЭПОХУ РЕФОРМЫ... АДМИНИСТРАТИВНОЙ

О необходимости принятия неотложных мер по реформированию авиационной отрасли на совместном заседании коллегии говорили заместитель председателя правительства С. Иванов и министр транспорта РФ И. Левитин.

БУДУЩИМ ПИЛОТАМ НЕ НА ЧЕМ ЛЕТАТЬ

К числу первоочередных проблем, безусловно, относится необходимость повышения уровня подготовки авиационных специалистов, прежде всего летного состава в образовательных учреждениях гражданской авиации. Это касается всего комплекса вопросов в системе подготовки кадров: качества и объемов обучения персонала, учебно-производственной инфраструктуры, подготовки пилотов-инструкторов и существенного увеличения их заработной платы, отсутствия современных учебных воздушных судов и комплексных тренажеров и т.д. О необходимости принятия неотложных мер по реформированию учебных авиационных заведений говорили заместитель председателя Правительства РФ С.Иванов и министр транспорта РФ И.Левитин.

Проблемы подготовки кадров, особенно летного состава, требуют безотлагательного решения. В 2006 г. образовательные заведения ГА выпустили 220 пилотов при потребности отрасли 750-800. Пилотов выпускают с налетом около 60 ч, а для получения свидетельств пилотов коммерческой авиации необходим минимальный налет 150 ч, из них 40 - на двухдвигательном самолете.

Учебные воздушные суда и тренажеры до 2006 г. в образовательные учреждения ГА не поставлялись. В связи с этим рассматривается даже необходимость возобновления производства учебных самолетов Як-18Т разработки 50-х годов.

Утрата преемственности в подготовке пилотов-инструкторов летных училищ, которые получают заработную плату в 10-20 раз меньше, чем их коллеги в авиакомпаниях, может привести к непоправимым последствиям. Несколько прибавило оптимизма выступление на коллегии министра финансов РФ А.Кудрина о готовности рассмотреть вопросы выделения средств на закупку учебных самолетов, увеличения заработной платы инструкторского и преподавательского состава и других аспектов деятельности образовательных учреждений ГА.

С учетом исключительной важности проблемы подготовки кадров в отрасли хотелось бы получить информацию от Минтранса об участии образовательных учреждений ГА в реализации приоритетного национального проекта "Образование". К сожалению, об этом на коллегии сказано не было.

НАЛЕТ УМЕНЬШАЕТСЯ – АВАРИЙНОСТЬ РАСТЕТ

Особое место было уделено обсуждению состояния безопасности полетов гражданской авиации. В целом в период 1997-2005 гг. уровень безопасности полетов на регулярных авиалиниях в России был выше, чем в среднем по ИКАО, и принципиально не отличался от уровня гражданской авиации США, что было признано экспертами ИКАО. События 2006 г. показали наличие кризисных явлений в российской гражданской авиации. Отмечено, что тяжелые авиапроисшествия произошли в условиях, когда сегодняшний налет парка ВС почти в три раза меньше, чем в 1991 г.

Наибольшее влияние на состояние безопасности полетов ВС оказывают ошибки и нарушения летного состава, которые связаны как с недостатками в организации летной работы, так и с несовершенством эксплуатируемого парка воздушных судов.

Ради объективности стоит заметить, что ряд специалистов, в том числе руководители авиакомпаний, не связывают фактор эксплуатации "старой" авиатехники напрямую с безопасностью полетов. Воздушное судно, вне зависимости от "возраста", если оно прошло необходимое обслуживание и соответствует техническим требованиям, должно обеспечивать безопасность полетов.

Вместе с тем необходимо повысить темпы поступления в авиакомпании современных воздушных судов с совершенными пилотажно-навигационными комплексами и характеристиками, способными обеспечить более надежную эксплуатацию авиатехники.

Председатель Межгосударственного авиационного комитета Т.Анодина обратила внимание на невыполнение многих рекомендаций комиссий по расследованию авиационных происшествий. Она также предложила по примеру ИКАО разработать государственную программу по исследованию влияния человеческого фактора на безопасность полетов.

КАК БОРОТЬСЯ С КОНТРАФАКТОМ?

Многие выступающие, говоря о безопасности полетов, затрагивали проблему, связанную с поставкой и установкой на ВС контрафактных (некондиционных) изделий. Наблюдался достаточно большой разброс мнений: от необходимости полного исключения посредника из цепи "завод-изготовитель - авиакомпания" до выработки жестких требований к поставщикам авиационно-технического имущества (АТИ) и обязательной сертификации их деятельности. Представляется, что решения по совершенствованию системы организации поставок АТИ должны быть продуманными и взвешенными, чтобы не допустить сбоев в обеспечении авиакомпаний агрегатами и запасными частями и, как следствие, не нанести урона авиаперевозкам.

Необходимо также наряду с мерами организационного характера активнее внедрять современные технические средства и методы маркировки и идентификационной защиты от фальсификации при поставках АТИ, как это практикуется во многих зарубежных странах. Следует использовать и, главное, внедрить в отрасли опыт работы в этом направлении ГУП МТС ГА "Авиатехснаб". Об этом, в частности, сказал руководитель Федеральной службы по надзору в сфере транспорта В.Салеев.

РЫНОК АВИАПЕРЕВОЗОК

За последние пять лет объем перевозок вырос на 60%, при этом он все еще на 40% ниже уровня 1992 г. Внутренние перевозки составляют всего 30% от уровня 1992 г., а весь рост происходил за счет увеличения в три раза международных перевозок. Анализируя состояние рынка, необходимо отметить, что большая доля авиаперевозок по-прежнему приходится на 10 крупнейших авиакомпаний - 65% объема перевозок пассажиров, а в целом лишь 35 авиакомпаний из 182 эксплуатантов, оперирующих на российском рынке, обеспечивают почти весь объем пассажирских перевозок.

Перспективы укрепления развития рынка, как свидетельствует мировой опыт, связаны с консолидацией авиакомпаний, созданием альянсов. Сложившаяся структура рынка высветила явные перекосы: почти 80% его составляют перевозки в/из аэропортов Москвы и Санкт-Петербурга.

Особую озабоченность вызывает ситуация в сфере региональных перевозок, учитывая, что более 60% территории России недоступны другим видам транспорта, кроме воздушного.

На коллегии предложены меры по ускорению структурной реформы предприятий. Перевозочную деятельность необходимо отделить от аэропортовой, укрупнить авиакомпании, осуществляющие местные воздушные перевозки при тесном взаимодействии с крупной магистральной компанией, выполняющей полеты в/из данного региона. Аэропорты местных воздушных линий целесообразно передать в собственность соответствующих территорий при возможном участии инвесторов - основных пользователей этих аэропортов.

В 2006 г. Минтрансом России разработаны и согласованы концепция управления федеральным имуществом (аэропортов и аэродромов) и план первоочередных мероприятий по ее реализации. Концепция предполагает разделение аэропортов на федеральные и региональные. Предлагается также наделить Росавиацию полномочиями собственника в отношении всех федеральных унитарных предприятий отрасли вплоть до окончания процедур их акционирования.

ПАРК СТАРЕЕТ, А ЗАМЕНЫ НЕТ

Авиапредприятия России более 60% перевозок осуществляют на воздушных судах разработки 60-70-х годов, которые не соответствуют современным требованиям по топливной эффективности, точности навигации, экологическим требованиям и выработали значительную часть ресурса. Из числящихся в госу-

дарственном реестре 5500 воздушных судов реально эксплуатируются только 2528, остальные в большинстве своем не могут быть восстановлены для полетов.

Средний возраст парка растет: для магистральных пассажирских самолетов он составляет 17 лет, а для региональных - около 30. Отсутствие поставок в необходимых объемах отечественных ВС вынуждает авиакомпанию использовать иностранные ВС, в основном с вторичного рынка. Сейчас их количество составляет 166 единиц, они выполняют 25% перевозок от общего пассажирооборота, при этом доля перевозок пассажиров новыми отечественными судами составила только 8%.

На коллегии отмечалось, что авиатранспортная отрасль рассчитывает на поступление в эксплуатацию в ближайшие годы нового регионального самолета Sukhoi SuperJet-100 (бывший RRJ). При этом не совсем понятно, почему Минтранс не обращает достаточного внимания на давно уже сертифицированный ближнемагистральный самолет Ту-334 и региональные российско-украинские самолеты "Ан", в частности Ан-148, который находится в стадии завершения испытаний и сертификации. Учитывая и провалы с поступлением в отрасль учебных воздушных судов, следует принять меры к усилению служб, занимающихся прогнозированием и заказом новой авиационной техники для гражданской авиации.

КТО ОТВЕЧАЕТ ЗА ОТРАСЛЬ?

Сразу скажем: на этот вопрос на коллегии четкого ответа получено не было. Мало того, в связи с созданием Федеральной аэронавигационной службы, не подведомственной Минтрансу, уже возникли противоречия между двумя ведомствами по вопросу формирования тарифов за аэронавигационное обслуживание. По мнению Минтранса, эту функцию следует передать Федеральной службе по тарифам.

Придется также разочаровать многих ветеранов отрасли, рассчитывавших на возрождение Министерства гражданской авиации. Как сказал И.Леви́тин, в ближайшее время в практическом плане не стоит вопрос о создании единого федерального органа в гражданской авиации. В будущем это возможно, по его словам, лишь при условии организации аналогичной федеральной структуры в отечественном авиастроении.

Но без руководящего и направляющего органа авиаторы не останутся. Как сообщил С.Иванов, в правительстве прорабатывается вопрос о создании Авиационной коллегии, которая будет координировать деятельность федеральных органов исполнительной власти по вопросам функционирования авиационной промышленности и авиации.

Административная реформа в гражданской авиации продолжается?

Илья ВАЙСБЕРГ

источник: журнал "АвиаСоюз"
16.10.06

НАБОР ВЫСОТЫ НАЧИНАЕТСЯ С ЗЕМЛИ

В настоящее время в обществе и власти развернулась дискуссия о том, кто виноват в недавних крупных авиационных катастрофах. Называются самые разные причины – старение и износ авиационной техники, наличие контрафактного авиационного оборудования, политика авиаперевозчиков, направленная на снижение издержек любой ценой, недостаточные инвестиции в инфраструктуру авиаперевозок. Но в целом в основе серьезного кризиса авиапрома и летной отрасли вообще лежит отсутствие какой-либо государственной стратегии по развитию гражданской авиации.

Однако не только это порождает проблемы. На сегодня российским небом управляют пять государственных структур. Причем управляют примерно как в известной басне лебедь, рак и щука - каждый тянет свой ведомственный интерес только в ему понятную сторону, а в части коллективной или же индивидуальной ответственности за результаты работы наблюдается полный вакуум. Если попробуем назвать конкретного чиновника, отвечающего за авиабезопасность, то попросту попадем, что называется, "пальцем в небо". Свою лепту в существующий негатив добавляет и ожесточенная борьба между ведомствами за установление монополии в деле контроля над авиаперевозками. То есть чиновник хочет делить и управлять, но отвечать не желает. Особенно "преуспела" в этом "Росаэронавигация". Впрочем, от этой "суеты под ковром" пассажирам пользы абсолютно никакой.

25 сентября 2006 г. в "Парламентской газете" состоялся "круглый стол" на тему: "Современное положение российской авиации, авиационной промышленности и авиационная безопасность". В этой встрече приняли участие такие известные эксперты в части летного дела и авиабезопасности, как: Александр Николаевич Белоусов - член Комитета Госдумы по промышленности, строительству и наукоемким технологиям, председатель Экспертного совета по вопросам авиационно-космического комплекса; Валентин Тихонович Климов - генеральный директор АНТК им. А.Н.Туполева в 1992-1997 гг., доктор технических наук; Владимир Николаевич Матвеев - заслуженный летчик-испытатель СССР, Герой Российской Федерации. Ведущий встречи - Александр Валерьевич Шаров - первый заместитель главного редактора "Парламентской газеты". А.В. Шаров:

- Уважаемые гости, коллеги, мы рады приветствовать вас в стенах "Парламентской газеты", официального издания Федерального Собрания Российской Федерации. Тема у нас сегодня чрезвычайно важная и актуальная - это авиабезопасность и состояние российского летного дела. Все собравшиеся здесь - люди неслучайные, профессионалы, досконально знающие свое дело и то положение, в котором находится сейчас авиация.

Последние невразумительные катастрофы, в том числе и "черная метка", которую прислали из Европы Пулковским авиалиниям, показывают, что у нас не все в порядке с "крыльями Родины". Были времена, когда мы гордились своей авиацией, но в настоящий момент уже нет не то что поводов для гордости, но и даже для элементарного спокойствия. Тема, которую мы затрагиваем, необычайно важная. Она будет обсуждаться в Государственной Думе и в Совете Федерации.

А.Н. Белоусов: Насколько я понял, у нас разговор сегодня доверительный и неформальный. Я был на передаче "Народ хочет знать" Киры Прошутинской, она поставила вопрос приблизительно так: "Для того чтобы безопасно летать, надо ли нам развивать собственную авиационную промышленность или же ограничиться покупкой иностранной авиационной техники?" При этом уже сама постановка вопроса, я бы сказал, не совсем корректна. Авиационная безопасность - это не только состояние самолетного парка, хотя это, безусловно, один из важнейших факторов.

Сейчас видно, что произошедшая серия трагедий в политическом плане используется определенными силами, для того чтобы обеспечить беспопытный ввоз вторичной авиационной техники, который вполне можно назвать авиахламом. Более того, я скажу, что в недавнем докладе Минтранса один пункт прямо так и звучит: "В связи с отсутствием в отечественной авиационной промышленности возможности произвести и поставить в эксплуатацию в течение ближайших 8-10 лет необходимое количество воздушных судов, принять решение о полном освобождении от таможенных пошлин и НДС на временный ввоз иностранных воздушных судов".

Вы знаете, что нет ничего более постоянного, чем подобное "временное". Если это произойдет, то нечего больше собираться и обсуждать, в каком состоянии наша авиационная промышленность. На сегодняшний момент у нас, безусловно, старый парк, но, по моему твердому убеждению, не этот фактор доминирует в том, что происходят катастрофы. Но если мы будем относиться к отечественному авиапрому так, как сейчас, то уже в скором будущем старение парка в безопасности полетов действительно станет главным, доминирующим фактором. Да, у нас есть самолеты 30-, 25-, 15-летней давности, но если мы возьмем статистику по тому же Ту-154, то мы увидим, что только одна катастрофа произошла по вине техники - в Иркутске, когда загорелся двигатель и самолет упал на животноводческую ферму.

Если объективно подходить к ситуации безопасности полетов, то она складывается из многих факторов. Весьма важный момент связан с подготовкой летных экипажей. Сейчас человеческий фактор также становится одним из важнейших. Надо обратить внимание - в каком состоянии у нас сейчас находится подготовка летного состава? Сколько у нас осталось вообще школ летного пилотажа? По-моему, кроме Ульяновска и Сасово, нигде больше нет. Еще одна важная деталь - не на чем обучать пилотов. Я сейчас занимаюсь тем, что пробиваю финансирование тре-

нажера под Ил-96, которого попросту нет. Если бы удалось вернуть систему подготовки кадров, которая была в советское время, роль человеческого фактора в аварийности была бы существенно снижена.

Следующий момент - это вопиющая безответственность, связанная с ремонтом. Сейчас авиакомпании отдают в ремонт самолеты кому попало. Кроме военных и серийных заводов появляются более выгодные "ремонтитры", которые за небольшие деньги ремонтируют самолеты без какого-либо контроля качества ремонта и запчастей. Контрафактные запасные части выпускаются без всякой проверки со стороны ОТК. Следующий фактор - это управление воздушным движением. И, разумеется, авторский надзор за поддержанием летной годности. Нужно четко и функционально выстроить систему: изготовление самолета - организация послепродажного обслуживания - осуществление контроля над его состоянием.

Но самая большая проблема в том, что у нас нет единственного, именно государственного, органа, который отвечал бы и регулировал вопросы, связанные с безопасностью движения воздушных судов. В Америке и Европе такие органы есть, а у нас куча всяких ведомств. И в этой связи мы идем вразрез с ИКАО, потому что ИКАО предполагает именно создание такой государственной структуры. Другое дело, что ИКАО в разных государствах демонстрирует разные подходы: сколько отдать государству, а сколько отдать компаниям на самостоятельное решение вопроса. Но в нашей сегодняшней критической ситуации это должна быть исключительно доминирующая роль государства. Государство должно отвечать за безопасность своих граждан под землей, на земле и в воздухе.

При таком отношении к нашей отечественной авиационной промышленности, какое оно на сегодняшний день, серьезно говорить о том, что в ближайшее время мы будем возвращать себе имидж великой авиационной державы, всерьез не приходится. Хотя налицо некоторые положительные сдвиги. Так, бюджет 2005 года составлял порядка 11,5 миллиарда рублей, включая 6 миллиардов рублей на лизинговые компании, а в этом году удалось эту цифру довести практически до 24 миллиардов рублей, это уже пять самолетов для Кубы, и те же суммы остались на лизинг. Но самое плохое, и я об этом говорил Президенту РФ на недавней встрече, это то, что измененный вариант программы развития гражданской авиации был подписан только 24 августа этого года. А это означает, что до 24 августа ни одно авиационное предприятие в соответствии с программой развития гражданской авиации, в частности касающейся 2006 года, в полном объеме предназначенное им финансирование не получило. Это, на мой взгляд, сознательная задержка со стороны тех людей, кто считает, что Россия может и не иметь собственного авиапрома. В прошлом году лизинговая компания только 25 декабря получила эти 6 миллиардов, но это же конец финансового года! Хорошо, что внесли поправки, что эти средства переходят на следующий год, а иначе бы их изъяли из строчек бюджета.

Нужно кардинальное изменение отношения к идеологии развития авиационной промышленности. Я думаю, что вряд ли здесь есть оппоненты, которые скажут, что нам авиация не нужна. Некоторые в правительстве говорят, что в Японии ее нет. Но у нас не та страна.

В.Т. Климов: Я хотел бы Александра Николаевича поддержать в том, что проблемы отрасли сознательно переплетают с целью, что России авиационная промышленность не нужна и надо срочно покупать западную авиатехнику. Я практически всю жизнь занимался авиационной безопасностью и 10 лет работал начальником летно-испытательной базы. И меня никто не убедит, что когда мы закупим западные самолеты и когда на них сядут русские, армянские или другой нации летчики, то уровень безопасности полетов хоть как-то повысится. Потому что каждая техническая система имеет определенный поток отказов, имеет определенный поток характеристик. А вот стыковка человека с новой техникой, то есть то, что любят называть "человеческим фактором", приведет к снижению безопасности полетов. В обществе важно разрушить иллюзии, что простая замена техники с отечественной на зарубежную автоматически повысит безопасность полетов.

К безопасности полетов надо подходить как к целостной технической системе, где каждый элемент определяет ее функциональность. Почему все сваливают на летчиков? А техническое обслуживание? А запчасти? А управление воздушным движением? Ведь это все элементы, которые прямо влияют на безопасность полетов.

Технические вопросы, вопросы безопасности должны рассматриваться специалистами, которые могли бы выдавать объективные заключения. Но здесь возникает вопрос: кто у нас сегодня может сделать такое заключение? Это должны быть авторитетные люди. Ведь никто не опровергает мнение авторитета в медицине и других сферах. А у нас в последнее время технический авторитет заметно снижен, и снижен во многом плохим отношением к научно-исследовательским институтам, к учебным институтам и вообще к инженерному составу. Считается, что любой чиновник в правительстве может управлять авиапромышленной отраслью и летным делом. Поэтому ею сейчас и управляют дилетанты.

Кроме того, чрезвычайно принижена роль авиационной науки. По каждому происшествию должна быть создана авторитетная группа и технические специалисты должны все изучить. Легче всего сказать, что в той же катастрофе под Сочи виноваты летчики - якобы не туда смотрели, но ведь нас не это интересует. А остался открытым вопрос - почему произошла трагедия? Детально изучая эту катастрофу, я нашел, что точно таких же три случая были на этом типе "Эйрбаса" в похожих условиях. И там были летчики с другой подготовкой. То есть это какая-то системная ошибка, повторение которой вполне вероятно и в будущем. А иностранцы нас в части изучения возможных проблем их самолетов совершенно не информируют.

Теперь случай в Иркутске. На самом деле, с технической точки зрения, он необъясним. Чтобы летчик включил газ на прямую тягу и не почувствовал - я это исключаю. Значит, какие-то здесь есть другие причины трагедии с А-310.

Многие пытаются представить, что авиация - это элитный вид транспорта. К сожалению, по жизни это так: стоимость билета сегодня больше, чем средняя заработная плата, а количество людей, которые пользуются авиацией в масштабах страны, весьма мало. У нас сегодня из 140 миллионов населения перевозится 31 миллион пассажиров. Если отсюда отобрать тех,

кто летает много раз, окажется, что в России летает миллионов 10-11. То есть в стране возможности авиации как транспорта плохо используются. И мое глубокое убеждение, что это связано с откровенно негосударственным подходом к авиационной промышленности. Россия не может быть без авиации. В год у нас строится только 200-300 километров дорог. Если посмотреть на карту - мы уникальная страна, но у нас на сегодня осталось всего 360 аэропортов. Поэтому все, что сегодня в отрасли происходит, требует оценивать авиацию как чрезвычайно важный элемент развития страны.

Поэтому сегодня должна быть программа развития летной отрасли. В рамках ее, во-первых, надо восстановить аэропорты. А также в России должен быть русский самолет. Русский - в плане соответствующих условий нашей страны. Он должен садиться на те полосы, которые у нас есть, и он должен летать на дистанции, какие у нас есть. Нам все время говорят, что таких самолетов полно. Но это самолеты бизнес-класса, а для страны нужна рядовая машина с хорошими характеристиками и, может быть, даже с парашютом. В Америке есть бюро расследований, которое занимается безопасностью и поиском факторов происшествий. Но есть еще и федеральная авиационная администрация, которая занимается техническими исследованиями и поиском мероприятий по безопасности, которые потом будут записываться в норму для всех самолетов и для всех структур и систем. У нас ничего этого нет.

Я противник перехода на западную авиатехнику. Ведь мы покупаем не самолет, покупаем целостную систему: и обслуживание, и подготовку летного состава. А вот эти слова чиновников из Минтранса, что давайте мы лет пять летаем на западной технике, а вы за это время подрастаете, поднимаетесь, - они совершенно пустые. Опыт больших компаний, например Аэрофлота, показывает, что тот, кто перешел на новую технику, он будет работать на этой технике. Экономически невыгодно менять всю структуру многократно.

Надо организационно решить все перечисленные проблемы. Потому что, когда от имени государства пять организаций занимаются воздушным движением, толку не будет. К тому же и уровень квалификации этих людей меня просто иногда коробит, когда говорят "склизкая полоса". Должны быть люди, которые принимают решение и которые понимают эту проблему. Очень много стало людей, которые просто ретранслируют. Сегодня у страны есть возможность и деньги, которые позволяют отрасль восстановить.

Не всегда обязательно проектировать новый самолет, если есть возможность глубокой модернизации прежних типов. К примеру, Ту-154 был спроектирован по принципу безопасного неразрушения. На нем трещин не допускается, в отличие от западных. И он может служить много лет. Приведу такой пример. Есть самолет Boeing 737, который сегодня считается новым. А почему? Да потому, что у него 737-200, 737-300, 737-400, 500, 600, 700, 800, 900 и сейчас 900ER. А вышел он с Ту-154 в один год. Это говорит о том, что упущена колоссальная возможность модернизации. Этот вопрос для гражданских и военных самолетов очень важен. Есть и великолепные новые машины - Ту-204, Ту-214, Ил-96-300.

В.Н. Матвеев: Мы сейчас обсуждаем проблемы гражданской авиации. Но не надо забывать и о воен-

ной авиации, поскольку без гражданской авиации не будет военной, без военной - гражданской. Ведь все технологии, которые разрабатываются, они переходят из одной области в другую. Хотел сказать еще несколько слов о военной авиации. Она находится тоже не в лучшем состоянии. Я могу сказать, что на самолете Ту-160, а сегодня он самый современный из бомбардировщиков, с 1981 года не проводилось никаких модернизаций. То есть навигационное оборудование, различные комплексы - они устарели. И по истребительной авиации тоже можно сказать не самые хорошие слова. У нас как-то непонятно проходит перевооружение, и вот в этом году ВВС получили пять истребителей МиГ-29. При этом министр обороны Иванов с оптимизмом докладывает главнокомандующему о том, что у нас в 2011 году будет полк Су-30. В 2011 году! Нам нужно иметь вчера, позавчера, уже 10 или больше полков! У нас в воздушном пространстве огромные дыры, которые совершенно ничем не защищены. Нет ни локаторов, ни самолетов. И это уже давно не тайна. Недавно прочитал одну статью Саркисова, генерального конструктора НПО "Сатурн", так он с горечью говорит о том, что по заказу индийских ВВС они сконструировали двигатель АЛ-55, каких у нас для собственных самолетов нет. Все самые современные технологии поставили на службу чужих вооруженных сил. Но Индия их охотно покупает, а в России к ним проявляется полное безразличие.

Хочется сказать по качеству обучения летного состава. У нас с США совершенно разные направления по обучению летчиков. Американские летчики (у них гражданских училищ нет) заканчивают военное училище и, полетав по контракту 3 - 5 лет, переходят в гражданскую авиацию. А в России гражданских пилотов сейчас выпускают с налетом 19 - 20 часов. Ну какой это летчик? Сажает в кресла пилотов совсем молодых, у которых нет должного опыта и количества часов полета.

Очень сильный удар по летному кадровому составу был нанесен лет 10 назад. Летчикам запретили одновременно получать пенсию и продолжать летать. А это был самый продуктивный возраст с соответствующим знанием и опытом. Самые опытные люди ушли, разбежались, и испытатели в том числе. Очень многие уходили в Сингапур, Японию, для того чтобы заработать деньги на жизнь. Летные школы у нас, к сожалению, закрываются, и очень мало осталось военных училищ. Гражданских пилотов выпускается в год всего несколько десятков. Что это для нашей страны? Были традиции, база и преподавательский состав - все разогнали. И я не знаю, почему так относятся к системе подготовки пилотов?

На Западе переучивают пилота так: 100-300 часов на тренажере "налетал", затем один-два полета на самолете и все. Наши же традиции летного обучения полностью нарушены. Я лично сталкивался с руководством одной российской авиакомпании, когда пришлось переучивать на другой тип самолета. Они заявили, что им не нужна аэродромная тренировка и они решили обучать в "производственных условиях", то есть с пассажирами, когда полон самолет людей. Отсюда и риски. Тренажер никогда полностью не заменит реальный полет в самолете. Технику и режимы надо почувствовать. Для минимизации риска нельзя экономить на 5 - 7 полетах.

Во главе авиакомпаний зачастую стоят люди, далекие от понимания летной работы. Причем не

только в авиакомпаниях., но в ведомствах, регулирующих летное дело. Я помню, по телевизору показывали заседание Правительства, и после очередной катастрофы разгневанный Михаил Фрадков спросил у собравшихся министров: "Кто у нас отвечает за авиацию?" В ответ - тишина.

А надо возвращаться к организации, которая отвечала бы за все, в том числе и за организацию авторского надзора.

У нас есть самолеты Ан-148, Ту-334, они прошли сертификацию, но денег на них нет. Это российские самолеты, они будут летать по всем аэродромам, какие у нас есть, камни, булыжники, пыль, грязь - ничего не случится. А мы в RRJ (сейчас - Super Jet-100) вцепились изо всех сил. Я так полагаю, глава Федерального агентства по промышленности Алешин прилагает огромные усилия в части лоббирования этого самолета.

Вопрос с письмом Владимиру Путину по поводу проблем отрасли решался очень долго. Мы пытались отправить его Президенту, а оно попадало к Христенко и Алешину. То есть тем людям, у которых сегодня вопросы развития авиапрома надо отобрать. А если бы была создана рабочая группа из независимых экспертов, которым нечего терять в государственных структурах, но которые разбираются в авиации и промышленности, было бы больше толку. А сейчас Правительством предлагаются какие-то половинчатые меры.

А.Н. Белоусов: Я целиком и полностью согласен с тем, что говорили коллеги. Возвращаясь к системе создания своей собственной авиационной техники: тут есть вина как Правительства, так и депутатов Государственной Думы. В чем она заключается? Есть Ту-334. Сейчас говорят, что он устарел и к нему возвращаться не надо. Но я все время ставлю один и тот же вопрос - столько государственных денег было потрачено на создание и сертификацию 334-й машины, и вдруг в Правительстве почему-то появляется четко вышедшее мнение, что эта машина не нужна, что надо ее из программы вычеркнуть и ни копейки денег не давать?

В.Т. Климов: Я могу авторитетно сказать, что аэродинамика для звукового самолета достигла своего пика в 80-х годах и что-то лучше сделать сложно. Это на тему, что Ту-334 якобы устарел. Мы не ценим собственные научно-технические достижения. Вот принижают работу конструктора авиадвигателей Кузнецова. У него главное достижение - это наличие редуктора между реактивным двигателем и винтом. И знаменитая передача Новикова была в свое время сделана у них в Самаре Кузнецовым. Вот его гробили, гробили этот двигатель. А сегодня все новые проекты двигателей за рубежом делаются по этой схеме. Ничего мы не ценим. Создали в свое время мощную авиацию, и был уровень, были технические достижения, была технология. В Самаре была уникальная технологическая лаборатория, но ее разрушили. А современный самолет - это 2 с половиной миллиона технологий. Если что-то перестаете делать - сразу теряете сотни технологий. Прежде всего нужно очень четко понимать, что авиапромышленность - это не какая-то забава. Почему мы все время выбрасываем технологии? Кто мне расскажет, почему?

А.Н. Белоусов: Возвращаясь к 334-й машине, я хочу сказать, в чем ошибочность нашего подхода. Как

мы ее финансировали? Мы финансировали НИОКР до сертификации и определяли серийный завод, не дав ему ни копейки на масштабное серийное производство, а дальше в Правительстве говорили: все, пусть дальше сами авиакомпании решают. На заводе денег нет, а надо ни много ни мало - 120 миллионов долларов. Здесь и заключается негосударственный подход и неадекватность хозяина. Столько было потрачено средств на создание самолета, а на стадию создания конечного продукта денег не дали, "экономили". А что делает авиаперевозчик? Он приезжает и говорит: хороший самолет, 334-й, я бы его купил. Авиазавод предлагает: "Давай заключай контракт с нами, мы развернем его производство и через два с половиной года этот самолет отдадим". А авиаперевозчик говорит: "Нет, мне надо сейчас возить людей, а не через два с половиной года".

То есть я хочу сказать, если мы финансируем НИОКР, то обязательно должны финансировать из федерального бюджета освоение серийного производства и стартовый заказ в 15-20 самолетов. Тогда авиаперевозчик получит машины через семь месяцев и уже окрашенные в его фирменный цвет и логотип. Отсутствие стартового заказа приводит к колоссальным потерям федерального бюджета, который целевым образом направляется на авиационную технику.

Теперь об идеологии. Мы из-за чего страдаем? Мы потеряли авиационную среду. Среда, переходящая от поколения к поколению, которая не дает возможность потерять то, что достигнуто, мы ее потеряли. Почти десятилетний кадровый провал привел к тому, что сейчас работают пожилые люди. Важно эту среду возродить. Я сейчас процитирую вам выдержки одного любопытного документа из американского конгресса:

"Аэрокосмическая отрасль столкнулась с проблемой старения рабочей силы в сфере науки, проектирования и производства. По предварительным подсчетам, 26 процентов ее работников уйдут на пенсию в последующие пять лет. Число же вновь поступивших в отрасль работников резко падает, а число увольнений растет. Кадровый кризис - это результат неспособности системы образования США К-12 вооружить студентов математическими, научными и технологическими навыками, необходимыми для продвижения американской аэрокосмической индустрии... Мы должны сделать резкий поворот к восстановлению отрасли".

Дальше дается обстоятельная характеристика и в заключение: "Стране нужна общенациональная политика развития аэрокосмической отрасли. Необходима управляющая система для реализации этой политики. Администрация и Конгресс должны устранить запретительные правовые и регулирующие барьеры, которые затрудняют развитие отрасли. Глобальное лидерство США в аэрокосмической области может быть достигнуто в будущем только благодаря инвестициям, вносимым в том числе в нашу производственную базу, подготовку кадров, научно-исследовательские работы и общенациональную инфраструктуру".

Поясню: Конгресс создал комиссию с целью изучения состояния отрасли. И вы слышали, что они пишут. Что у них полный, извините за выражение, швах. И все, что предшественниками было сделано и являлось их национальным богатством, они каждый

день теряют. Это пишут американцы. У нас как бы точки отсчета разные, а выводы одинаковые. Американцы говорят об этом, а у нас иные деятели в Минэкономразвития и Минтрансе говорят: не нужно нам авиации, японцы живут без авиации, и мы проживем. А все, что было накоплено, это действительно национальное наше достояние - все это бездумно теряем.

В.Т. Климов: Я почти согласен с вами. Я нейтрально отношусь к RRJ, но он сегодня позволяет что-то сохранить. Но есть же еще вторая задача, которую надо обсуждать. Это задача обеспечения авиацией России. Нашу авиацию сложила авиационная промышленность, нравится это кому-то или нет. Появился первый самолет Ту-104, под него стали строить аэропорты. Под каждый следующий самолет строили свои аэропорты. Короче, у нас сложилась система авиационного транспорта под определенные самолеты. На самом деле есть четыре типа самолетов, которые нужны в России. Самолеты местные - обязательно, самолет широкофюзеляжный типа Ил-96 - обязательно, у нас сезонные перевозки. Нужен самолет типа Ту-154 и нужен самолет региональный. Мы не против RRJ как самолета, но считаем, что программа по его созданию должна быть дополнена немедленным проектированием российского самолета типа Ту-154. И что за точка отсчета для стратегии, которую предлагает правительство, - 2015 год? Это же десять лет, и это цикл создания одного самолета. И когда говорят о том, что стратегически нам нужен только RRJ, это ошибка. Надо одновременно делать всю самолетную гамму. Другое дело - разложить их производство по этапам.

"ПГ": Есть ощущение системного катастрофического развала гражданской авиации. Что же произошло с отраслью, на каком этапе и где та точка, от которой все стало разваливаться?

В.Н. Матвеев: Самый главный развал начался с развалом страны, оттуда все и пошло.

В.Т. Климов: Я убежден, что все дело в системе финансирования. Раньше было централизованное прямое финансирование, всем понятное. Была задача утвердить план, получить деньги и работать. Когда пришел рынок - задача резко усложнилась. Я думаю, что до сих пор не найден правильный механизм финансирования авиационной промышленности. На каждом заводе существует технологический цикл, должен быть оборотный капитал, обновление основных средств и т.д. Но сейчас мы имеем систему финансирования заторможенную, недостаточную и не технологичную.

Если сегодня государство закажет 15-20 самолетов на серийном заводе, то отрасль получит шанс на возрождение. Александр Николаевич абсолютно прав, что сейчас самое лавное - решить вопрос правильной организации финансирования авиационной промышленности. Потому что полагать, что рынок все решит сам, - это тупиковая идея.

"ПГ": Вот создали Инвестиционный фонд. Там есть какие-либо проекты, связанные с развитием авиации?

А.Н. Белоусов: Нет.

"ПГ": Не кажется ли вам, что у нас правительство настолько увлеклось монетизацией, что забыло об инвестициях в промышленность? В погоне за низкой инфляцией оно тормозит развитие производства вообще, в том числе и авиапромышленности.

А.Н. Белоусов: В ответ на ваш вопрос я задам свой. Назовите мне в министерстве Грефа отдел, в котором есть эксперты-авиаторы, которые могут дать грамотные разъяснения авиапрому или сделать профессиональную экспертизу программы его развития? Сразу дам ответ - там таких людей нет. И министр сам говорит: "Нет у меня таких людей и нет профильных специалистов в министерстве". Но если его ведомство не даст заключение, то Минфин ни копейки денег ни на какой проект по развитию авиационной промышленности не даст. Это - тупик, и это к вопросу о структуре, которая бы отражала и понимала интересы авиапрома в правительстве. Нет там такой структуры. Как можно уложить в голову одного чиновника необходимость принимать стратегические решения? Показательна ситуация с ЦАГИ, с ЦИАМОм, которые являются головными институтами отрасли. Сейчас на свои, столь необходимые для интересов страны исследования просто выпрашивает у чиновников деньги.

"ПГ": Вопрос звучит, возможно, несколько странно, но не имеет ли здесь место теория заговора? Может быть, у некоторых чиновников есть какие-то интересы, которые стимулируют именно процесс разрушения отрасли?

А.Н. Белоусов: Это вопрос к службам безопасности, хотя, если объективно оценивать ситуацию в отрасли, такое подозрение может возникнуть.

В.Т. Климов: Вы можете представить, что три месяца в научном институте задерживают зарплату? Кто там будет работать? А это же уникальные, буквально "штучные" специалисты, их на бульваре на объявление о найме на работу не найдешь. Но они уже все пожилые, и им некому передавать свой опыт и знания.

В.Н. Матвеев: Я хочу привести еще один пример, связанный с Ту-334, который прошел бюрократические инстанции только с помощью Президента РФ, когда ему на стол попало письмо об этом самолете. Нам этот самолет нужен. Причем финансировать его производство был готов один американский инвестор. Он давал деньги на строительство и на проведение испытаний первых четырех самолетов. Но все это Алешиным отвергалось, потому что он лоббировал RRJ. И только когда Президент написал резолюцию: "Приступить к разработке", работы по самолету худо-бедно пошли.

"ПГ": Осенью 2005 года на парламентских слушаниях "Состояние, перспективы и законодательное обеспечение развития отечественной авиационной промышленности" было отмечено, что российский авиапром находится в глубочайшем кризисе, последствия которого уже через несколько лет могут стать необратимыми. В связи с чем правительству были даны вполне понятные и обстоятельные рекомендации. Но интересен вопрос - насколько правительство слышит Госдуму? Эти вопросы вошли в стратегию развития авиапрома?

А.Н. Белоусов: Речь шла о производстве. Мы говорили о том, что стратегия, которую разработали, не является долгосрочной стратегией развития авиационной промышленности. После этого пошла серия выступлений в СМИ, в частности представителей Федерального агентства по промышленности, которые заявили примерно следующее: "Мы написали стратегию так, как умели, а других писателей у нас нет". Все ясно сказано. То есть фактически к рекомен-

дациям не прислушались. Есть какие-то, но очень медленные подвижки.

"ПГ": А как развивается ситуация с Объединенной авиастроительной корпорацией?

А.Н. Белоусов: Можете поздравить: в половине восьмого вечера 22 сентября в первом чтении Госдума приняла закон о военно-техническом сотрудничестве (ВТС), который является первым шагом на пути создания ОАК. Понятно одно, что в рамках тех масштабов, которые мы имели в советское время, наш авиапром на сегодняшний момент избыточен. Но концентрация, консолидация усилий, как это в Европе произошло с "Эйрбасом", уже назрела и для нас.

Но у нас куча препон, и самая главная - это нестыковка интересов отдельных предприятий. Например, записано: продажа военной техники может осуществляться разработчиком и производителем или специальными организациями.

Когда "Сухой" входит в ОАК, он перестает быть разработчиком и производителем, он становится дочерним предприятием Объединенной авиастроительной корпорации. И все контракты, которые он заключил, летят в тартарары. Поэтому нужно было внести изменение, чтобы он спокойно туда мог войти и продавать технику. Сейчас у нас 10 приоритетных законов, которые необходимо принять для того, чтобы в полном объеме был создан ОАК.

В.Т. Климов: В авиации есть слова "безопасность полетов". И это не рыночная категория. Меня коробит, когда говорят, что летчик сэкономил что-то за счет безопасности. Понятно, что этого не должно быть. Нужно четко сказать: за безопасность отвечает государство всеми своими возможностями и силами, которые есть в его распоряжении. Но это должно быть во всех авиакомпаниях, а не только в богатых и крупных. То есть если я сел на частный самолет, то должен сидеть и дрожать от страха? Это неправильно. Мнение должно быть одним: безопасность - это вопрос государства.

В.Н. Матвеев: По поводу ОАК у меня позиция немного другая. Да, ОАК - это решение правильное, но всех проблем не решающее. Потому необходимо вернуться к Министерству авиационной промышленности и Министерству гражданской авиации. А начинать надо с управленческих кадров. Если люди на должностях останутся те же - для отрасли ничего не изменится.

А.Н. Белоусов: Политическое решение Президентом было принято в 2005 году, а с момента принятия этого решения до выпуска Указа прошел год без одного дня. Теперь он реализуется. А как реализуется, я вам сказал: в Государственной Думе 22 сентября, в пятницу вечером, был сделан первый шаг и были приняты в первом чтении изменения в закон о ВТС.

Теперь о техническом перевооружении. Парк станков безнадежно устарел. Безусловно, без них делать конкурентоспособную технику нельзя. Но что такое техническое перевооружение в полном объеме? Пусть у меня есть деньги, я купил великолепный станок или линию. А кто будет работать на этой линии, где люди с нужной профессиональной подготовкой? Их из кармана и за деньги не достанешь - нужно время их подготовить. Вопрос кадрового обеспечения в авиационной промышленности требует самого пристального внимания. Выпускник Московского авиационного института, который сейчас в

банке работает на побегушках и открывает клиентам ячейки, - он с большим гораздо удовольствием конструировал бы технику. Но ему надо платить нормальные деньги, и тогда он сможет себя проявить. И когда мы говорим о техническом перевооружении, мы обязательно должны говорить о кадрах. У нас система нижнего производственного звена полностью разрушена, ее просто нет.

"ПГ": Кроме Госдумы и Совета Федерации, по поводу обсуждаемых проблем кто-нибудь из органов государственной власти "в набат бьет"?

А.Н. Белоусов: Очень хорошо всю остроту ситуации понимают на местах. В 18 регионах губернаторы вопросами авиапрома занимаются очень серьезно. Это - Титов в Самаре, Шаймиев в Татарстане, Кулаков - в Воронеже, Морозов - в Ульяновске и многие другие.

А.В. Шаров: Я хотел бы поблагодарить присутствующих за участие в этом "круглом столе". И считаю, что это только начало разговора. Мы считаем всех вас нашими официальными авторами, газета открыта для вас. И думаю, что эту важную тему на страницах нашего издания мы обязательно продолжим.

Необходимые пояснения: что касается ведомств, регулирующих отрасль.

Рассмотрим их полномочия и функции для того, чтобы вычертить зону ответственности в части вопросов авиабезопасности.

Министерство транспорта РФ отвечает за наиболее общие вопросы отрасли и выработку стратегии ее развития.

Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) оказывает государственные услуги, управляет имуществом и осуществляет правоприменительные функции в сфере воздушного транспорта. В числе его основных функций - организация исполнения федеральных целевых программ и федеральной адресной инвестиционной программы.

Международный авиационный комитет отвечает всего лишь за сертификацию типа и производства авиационной техники. Это не государственное ведомство, а орган Межгосударственного соглашения о гражданской авиации и использования воздушного пространства. Он сотрудничает с Европейским агентством по безопасности полетов и другими аналогичными организациями в части анализа аспектов летной годности в случаях происшествий и инцидентов с авиационной техникой.

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта осуществляет надзор за летной деятельностью, надзор за поддержанием летной годности гражданских воздушных судов, надзор за аэропортовой деятельностью, организацией воздушного движения и перевозок.

Федеральная аэронавигационная служба (Росаэронавигация) осуществляет функции по проведению государственной политики, нормативно-правовому регулированию, контролю и надзору в сфере использования воздушного пространства РФ, аэронавигационного обслуживания пользователей российского воздушного пространства.

Федеральное агентство по промышленности оказывает государственные услуги и управляет государственным имуществом в сфере самых разных видов промышленности, в том числе и авиационной. В числе его функций - роль главного распределителя

средств федерального бюджета соответствующих межгосударственных и федеральных целевых программ. То есть на этом ведомстве замкнуты финансовые потоки. Кроме этого, из интересующих нас функций агентство осуществляет лицензирование испытаний и ремонта авиационной техники.

Как мы видим, ни одно из перечисленных ведомств не несет прямой ответственности за безопасность полетов.

В ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Младореформаторы 90-х годов имели пустой бюджет и отсутствие понимания основ - как вообще функционирует государство в ХХ веке. Сейчас уже век ХХI, но для авиапрома это всего лишь продолжение эпохи безвременья и ничего не значащая смена вывесок - просто "дикий рынок" сменился на невежественного и не вникающего в суть проблем отрасли бюрократа. Но необходимо помнить, что Авиапром - это не та среда, которая вдруг, отринув все закономерности и этапы развития высокотехнологичной отрасли, сама по себе зацветет буйным цветом.

Проводимая по инициативе Администрации Президента РФ административная реформа своей целью имеет построение стройной системы управления государством, в том числе выявление и ликвидацию "узких мест" во властной вертикали, доставшихся стране от сумбурных 90-х. Сейчас выявлена шокирующая своими трагедиями и несоответствием задач развития страны дезинтеграция летной и авиапромышленной отраслей.

Однако тот кризис, в котором оказался отечественный авиапром, при разумной государственной поддержке вполне преодолим. Можно напомнить, что после войны СССР безнадежно отставал от стран Запада в развитии гражданской авиации, осуществлявшей в то время переход на реактивные двигатели. Однако благодаря осмысленной и эффективной государственной стратегии это отставание было преодолено в рекордно короткие сроки, и СССР вышел в мировые лидеры авиационной отрасли. Нынешние фавориты мирового авиастроения - "Боинг" и "Эйрбас" - возникли именно в результате активной государственной поддержки. Как мы узнали из этого обсуждения, Конгресс США ежегодно анализирует состояние аэрокосмической отрасли и направляет в профильные компании и организации свои рекомендации, носящие к тому же чрезвычайно критический и директивный характер.

Минэкономразвития устами Германа Грефа полагает, что "авиапром избыточно болен государством". Минфин, увлекшийся всеми возможными видами монетизации, боится реальных инвестиционных телодвижений и полагает, что это может привести к выходу из параметров инфляционного коридора. В свою очередь 31 миллион перевозимых за год пассажиров и работники авиапрома и члены их семей (их количество обозначено семизначной цифрой!) наивно полагают, что они достойны лучшей участи. В пользу какой из сторон сложится в итоге результирующий вектор - это большой вопрос. Пока что в пользу функционеров. Упоенные "нефтегазовой иглой" иные чиновники-управленцы живут сегодняшним мигмом конъюнктурно-сырьевой удачи и полагают, что страна уже достигла окончательной

благодати и вечности. Что будет, если цена на баррель нефти отыграет вниз несколько десятков долларов, в их мировоззрение не укладывается. А ведь для мировой конъюнктуры нет ничего невозможного. И вот тогда Правительству точно будет не до инвестиций и не до дилеммы - куда бы заложить Стабфонд под 2 процента годовых. Головной болью опять станет вопрос - где взять деньги на пенсии и зарплаты? Без пафоса можно констатировать, что сейчас те, кто принимает решения по авиапрому, уже различной чертой поделены на душою болеющих за отрасль и на некомпетентных и пресыщенных. Плохо, если в исполнительной управленческой вертикали окончательно возобладают последние. Главный вопрос в том, кто возьмет "штурвал отрасли" на себя. Именно от этого и будет зависеть, является ли Россия самолетной державой или же наш удел - дальнейшее перебирание кочек ногами.

ОТКРЫТОЕ ПИСЬМО ПРЕЗИДЕНТУ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Большая группа известных летчиков, ученых и производственников, имеющих прямое отношение к отечественной авиационной промышленности, выступила с открытым письмом к Президенту Российской Федерации В.В. Путину. "Парламентская газета" предлагает это послание, наполненное болью за судьбу нашей авиации, вниманию читателей.

Уважаемый Владимир Владимирович!

Авиационная промышленность всегда была одной из наиболее приоритетных отраслей в решении задачи обеспечения безопасности и обороноспособности государства и обеспечения потребности населения страны в воздушных перевозках. Эти задачи значительно обострились для Российской Федерации в ХХI веке.

Но сегодня Россия в связи с разработками новейших самолетов в США F-22 и F-35 имеет отставание по техническому уровню (примерно 10 лет), а гражданская авиация России не может противостоять экспансии западных самолетов.

Россия всегда имела и, к сожалению, имеет слаборазвитую инфраструктуру транспорта в районах Дальнего Востока, Сибири, Севера. Воздушные перевозки являются практически определяющими при освоении этих районов, в которых находятся природные ресурсы нашей страны.

Эти две функции авиационной промышленности успешно выполнялись до 1990 года. Авиационная промышленность СССР выпускала в год более 2000 самолетов и вертолетов различного назначения (сейчас - единицы). Авиационная промышленность со смежными отраслями обеспечивала рабочими местами более трех миллионов человек и была одной из бюджетообразующих отраслей народного хозяйства.

События последних 15 лет привели к затяжному системному кризису практически всех направлений развития боевой и гражданской авиации. Основной парк боевых машин не проходит модернизации. Резко снижено финансирование научно-исследовательских работ, особенно по научно-техническому заделу. Разрушаются научные и конструкторские школы. Закрываются летные училища. Уже ощущается недостаток квалифицированных инженеров и

летних кадров. Реформа исполнительной власти полностью разрушила систему управления авиационной отраслью.

Этому губительному процессу нет противодействия со стороны государственных структур. А от этого напрямую зависит национальная безопасность России.

Принятое Вами решение о создании Объединенной авиационной корпорации - правильный шаг с точки зрения объединения активов и организации производственных и коммерческих функций, но он недостаточен, так как системные функции (управление отраслью в единой структуре промышленности, поддержка ресурсами на этапах вхождения авиационной промышленности в мировую экономику, вхождение в поле мировых стандартов и методов обеспечения их соответствия и т.д.) являются прямой обязанностью государства, и никакой альтернативы здесь нет. На данный момент руководящая роль государства в отношении авиационной промышленности явно утеряна. Крошечная структура в недрах Агентства по промышленности не способна решать столь масштабные задачи.

Мы уверены, что только Ваше, Владимир Владимирович, вмешательство и контроль способны вывести российскую авиацию из сложившегося кризиса путем разработки и принятия приоритетного проекта национальной программы "Возрождение авиации России" и восстановления федеральных управляющих органов в виде министерств авиационной промышленности и гражданской авиации. Наличие таких структур в атомной и ракетно-космической промышленности доказало их жизненную необходимость. Авиационная промышленность по своей значимости, масштабам, наукоемкости не уступает этим отраслям.

Реализацию национальной программы "Возрождение авиации России" ни в коем случае нельзя поручать некомпетентным руководителям, не обеспечившим проведение эффективных реформ в авиационной промышленности и гражданской авиации, делающим ставку на иностранную авиатехнику.

К решению этих задач нужно обязательно подключить Академию наук России, отраслевые институты, головные опытно-конструкторские бюро, директоров и специалистов авиационных, моторостроительных и приборостроительных предприятий.

Мы готовы дать подробные комментарии по всем поднятым вопросам и убедительно просим Вас о личной встрече.

С уважением и надеждой,
Заслуженный летчик-испытатель СССР, Герой Российской Федерации А.Н. Кнышов

Заслуженный летчик-испытатель СССР, Герой Российской Федерации В.Н. Матвеев Профессор "МАТИ - Российский государственный технологический университет им. Н.Э. Циолковского", доктор технических наук В.Т. Климов

И.о. Президента ОАО "Туполев" О.Ю. Алашеев
Научный руководитель ГосНИИ АС, академик РАН Е.А. Федосов

Генеральный директор ЗАО "Авиастар-СП" В.В. Михайлов

Президент Ассоциации "Союз авиационного двигателестроения" В.М. Чуйко
и другие

*Александр САДОВНИКОВ
Фатима ПОЛЫСАЛОВА*

*источник: газета "Парламентская газета"
03.10.06*

ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНАЯ ВОЛНА

В России планируют создать центр гидроавиации.

Создание априори разрекламированной на самом высоком государственном уровне Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) России затягивается. Во время гидроавиасалона в Геленджике этим летом потенциальный глава новой глобальной госструктуры, он же генеральный директор - генеральный конструктор РСК "МиГ" Алексей Федоров уверенно говорил: все документы для регистрации, включая устав компании и положительное заключение Федеральной антимонопольной службы, подготовлены. Предполагалось, что первый этап организационной работы придется на конец сентября - начало октября. На 29 сентября был запланирован "круглый стол", посвященный последнему этапу создания ОАК, но мероприятие отменили. Ожидалось, что в минувшую пятницу пройдет заседание правительственной комиссии по интеграции авиапредприятий. Но и оно не состоялось.

Главная причина нарушения сроков создания корпорации - неоправданно затянувшийся процесс оценки активов компаний, которые войдут в ОАК, и

формирования уставного капитала корпорации. Знающие люди говорят, что основной спор идет между "Сухим" и "Иркутом". Кроме того, "Росимущество" долго не могло однозначно оценить эти активы.

Несмотря на затянувшийся период становления, Объединенная авиастроительная корпорация скорее всего появится. Хотя бы потому, что этого хочет окружение президента, а сам он подписал распорядительный документ о создании корпорации. Напомним, что в ОАК войдут производители гражданской и военной авиатехники - компании "Иркут", "Сухой", "Ильюшин", "Туполев". Обо всех этих компаниях газета "Время новостей" уже рассказывала. Но у этих "китов" российского авиапрома есть входящие в них подразделения, от позиции которых может зависеть исход противостояния. К таким структурам относится Таганрогский авиационный научно-технический комплекс им. Бериева (ТАНТК). Интересно, что 54,2% акций этого предприятия владеет компания "Сухой", 39,5% - корпорация "Иркут".

Сегодня ТАНТК им. Бериева - это свыше 3,5 тыс. сотрудников, включая конструкторов, которые работают в области гидроавиации, строят самолеты-амфибии не только для России, но и на экспорт. В

последние год-два на предприятии возобновили темы, которые до недавнего времени фактически не финансировались. Это, прежде всего, работы по самолету А-42, замороженные последние лет десять. Возможности этой машины по сравнению с первоначальным замыслом будут значительно расширены. Уже есть заказ от российского Министерства обороны, точнее - от авиации флота. Уже в ближайшее время, заверяет генеральный директор ТАНТК Виктор Кобзев, появится первый опытный самолет, а с 2011 года начнется его закупка.

На А-42 как самолет-противолодочник положили глаз индийские ВВС. Для Индии же фирмы "Вега", "Ильюшин" и ТАНТК совместно с рядом израильских компаний работают над поставкой самолета радиолокационного дозора А-50. Этот летающий командный пункт предполагается глубоко модернизированным: будет заменен двигатель, изменятся параметры планера, поскольку многое в нем не подходит для нового радиолокационного бортового комплекса.

Гражданское направление ТАНТК представлено прежде всего самолетом-амфибией Бе-200. Закончены его сертификационные испытания, осталось получить только один сертификат, который закрепит пассажирскую функцию самолета. Он способен перевозить 44 пассажира. На базе пассажирского планируется создать VIP-вариант, а также грузопассажирский. Поэтому привычный образ Бе-200 как чисто пожарный уходит в прошлое. Самолет уже демонстрировался в Италии, Греции, Португалии, Франции. В последние годы из-за резко увеличившегося числа пожаров все пристальнее присматриваются к Бе-200 в Юго-Восточной Азии. По предварительным расчетам, потребуется примерно 60 самолетов в пожарном варианте.

Компания добивается принятия правил, по которым Бе-200 можно было бы эксплуатировать в гражданских компаниях. Мешают разночтения между авиационным и морским регистром, в правилах использования воздушного пространства и водоемов: в одной стране можно для посадки, взлета, а также забора на борт для тушения пожара использовать и морскую воду, и пресную, в других - только одну из них. Морская вода, говорит Виктор Кобзев, для тушения пожаров нисколько не хуже пресной - канадцы в своих исследованиях это доказали.

Начато серийное производство самолета-амфибии Бе-103 на пять пассажиров. Получены различные сертификаты, в том числе в Китае и Бразилии, подана заявка на получение сертификации в Европе. Будущее Бе-103 - как пассажирского самолета и самолета специального назначения (оказание срочной медицинской помощи, противопожарный надзор, патрулирование, экологический контроль акваторий). Рынок Бе-103, по расчетам, довольно обширный: ТАНТК получил заявки из стран Латинской Америки и Юго-Восточной Азии. На фирме считают, что этот самолет будет производиться массово.

ТАНТК объявил о начале работ по созданию самолета Бе-101. Это маленький четырехместный самолет повышенной комфортности и скорости. Вероятно, вживую он будет показан через два года - на следующем гидроавиасалоне в Геленджике. Большинство тем, которые ведут таганрогцы, включены в

государственную программу вооружений и государственный оборонный заказ.

Совет директоров ТАНТК утвердил стратегию развития, которая предусматривает замкнутый цикл. То есть компания разрабатывает самолет, изготавливает его, представляет полный комплекс сервисных услуг и, наконец, утилизирует машину. Открыт авиационный учебный центр, который готовит летный и технический состав. Создана и сертифицирована авиационная база обслуживания самолетов. Получена лицензия на авиационные перевозки Бе-103 и Бе-200. Они могут быть использованы на возрождаемых сегодня местных авиалиниях: из Краснодара в Геленджик и Анапу, из Ростова-на-Дону в станицу Вешенская. Впечатляют и перспективные планы компании.

Новые технологии позволяют строить двигатели с тягой свыше 50 тонн, необходимые для гидропланов или экранолетов. Они же позволяют воплотить в жизнь идею конструкторов предыдущих поколений - строить сверхтяжелые самолеты с взлетной массой 1700-2500 тонн. Такие машины сегодня востребованы на бурно развивающемся (рост от 6 до 12% в год) рынке трансокеанских перевозок. Юго-Восточная Азия, Австралия, Япония, Китай, американское побережье - районы таких перевозок. Этот рынок требует даже не десятков, а сотен судов. Сегодня огромное количество самолетов Boeing и Airbus, поработавших какое-то время в качестве пассажирских, переводится в разряд грузовых. Стоимость грузовых перевозок по воздуху становится приемлемой для заказчика. На ТАНТК ведут речь о самолете, который заберет хотя бы 1% грузовых перевозок - для этого потребуется не много ни мало тысяча бортов. Есть уже конкуренты - Boeing не раз представлял на авиасалонах свой проект "Пеликан".

ТАНТК им. Бериева войдет в ОАК автоматически, поскольку его основные акционеры становятся системообразующими для новой госструктуры. Перейдет в ОАК и контрольный пакет акций завода "Тавия" - дочернего предприятия ТАНТК. На базе этих двух предприятий уже в 2007 г. планируется создать центр гидроамфибийной авиации. Это как раз и будет одна из бизнес-единиц, которые планируется внедрять в ОАК. Первой будет, видимо, транспортная компания (ее еще условно называют авиационной транспортной системой), затем идет гражданская авиация, гидроамфибийная, и пока неясно с боевой авиацией. Сегодня и "Сухой", и "МиГ" успешно работают на внешнем рынке, поэтому торопиться не стоит, чтобы, как говорит Алексей Федоров, "не зарезать курицу, несущую золотые яйца".

Из зарубежных партнеров ОАК г-н Федоров выделяет прежде всего европейский аэрокосмический концерн EADS: "У нас всегда было стремление к взаимопроникновению. Мы видим в будущем наиболее перспективное стратегическое партнерство между российским и европейским авиастроительным комплексом". EADS уже купил 10% акций "Иркут". Они, вероятно, будут трансформированы в акции Объединенной авиакорпорации.

Николай ПОРОСКОВ

*источник: газета "Время новостей"
10.10.06*

"РЕЧЬ МОЖЕТ ИДТИ О 45-50 САМОЛЕТАХ"

Куба планирует ежегодно закупать у России воздушные суда и запчасти на 120 млн. долл.

Договорившись с руководством Кубы о реструктуризации старого долга перед Россией на сумму 166 млн. долл. и одновременно о выделении дополнительного кредита в 355 млн. долл. на финансирование поставок оборудования, товаров и услуг российского производства на Остров Свободы, председатель правительства РФ Михаил Фрадков проинспектировал российский павильон на проходившей с 27 по 30 сентября в Гаване выставке FIT-2006.

Всего российский премьер пробыл на территории Cuba Expo почти час. Выслушав сообщение кубинского министра транспорта о характере и истории выставок FIT, Михаил Ефимович осмотрел стенды российских участников в павильоне №10.

Затем Михаил Фрадков заслушал гендиректора ИФК Александра Рубцова, который поведал премьеру о новых соглашениях с кубинскими партнерами. В частности, была упомянута сумма в 120 млн. долл., которую кубинцы намерены ежегодно тратить на программы приобретения новой и поддержки уже поставленной российской гражданской авиатехники. В этой связи корреспондент "ВПК" попросил генерального директора "Ильюшин Финанс" Александра Рубцова рассказать о предварительных итогах FIT-2006.

- По линии ИФК самое главное - соглашение по организации финансирования сделки по поставке двух Ил-96-300 и трех Ту-204, которую мы подписали весной этого года, - сообщил Александр Рубцов. - Подписанный документ закрепляет основные финансовые параметры синдицированного кредита российского "Росэксимбанка", который направляется на финансирование строительства самолетов для Кубы. Таким образом, ИФК получит необходимые для реализации сделки средства. Это была очень важная часть второй сделки с нашими кубинскими партнерами. Напомню, что по первому контракту, поставочная часть которого уже выполнена, национальная авиакомпания Cubana de Aviacion получила два самолета Ил-96-300.

Кроме того, мы договорились по вопросу организации системы послепродажного обслуживания российских самолетов на Кубе. Подписано рамочное соглашение о создании совместного предприятия - центра по обслуживанию на территории заказчика поставленных сюда наших самолетов. Это событие должно произойти до завершения поставки на Кубу второй партии самолетов, то есть до июля следующего года.

Третий вопрос - о модернизации и расширении парка пассажирских самолетов на Кубе. Договорились, что в течение семи лет, начиная с 2008 года, Республика Куба будет ежегодно тратить порядка 120 млн. долларов на закупку новых российских самолетов, двигателей, запасных частей, тренажеров и другого оборудования к ним. Вместе с нашими партнерами мы посчитали потребности и возможности кубинской гражданской авиации. Получилось, что вместе с самолетами небольшой вместимости для местных и регио-

нальных линий речь может идти об общей цифре в 45-50 самолетов.

- Во время выставки FIT-2006 стало известно о переговорах главы российского правительства об открытии для Кубы новой кредитной линии в 350 млн. долларов. Этот вопрос нашел какое-то отражение в ваших контактах с кубинскими партнерами?

- Нет, мы не касались этой темы. Кредит, о котором вы говорите, идет по линии государственных структур. Насколько мне известно, Куба, возможно, потратит часть этих денег на улучшение инфраструктуры гражданской авиации, в частности радиолокационного поля. Но это не входит в нашу компетенцию.

- Вы говорили о создании центра по техническому обслуживанию и ремонту вновь поставленных российских самолетов. Будет ли к этому проекту привлечен ремонтный завод имени Гагарина, расположенный в Гаване?

- Рассматриваются различные варианты. Окончательное решение пока не принято. Мы создаем совместную рабочую группу. Она будет готовить бизнес-план, ТЭО и другие документы с задачей создать к лету следующего года совместную компанию по ремонту и эксплуатации поставленных российских самолетов.

- Представители Cubana de Aviacion говорят о возможном пересмотре количества техники, которая будет поставляться в рамках второго поставочного контракта.

- Как известно, в данном контракте речь идет о двух Ил-96 и трех Ту-204. Поступила просьба с кубинской стороны по корректировке числа и типа самолетов, которые ей будут поставляться в ближайшие пару тройку лет через "Ильюшин Финанс". Есть вероятность, что они один "ил" поменяют на две "тушки". Если "обмен" состоится, то тогда Куба получит еще один, третий Ил-96-300, и пять Ту-204.

- В день открытия выставки министр транспорта Кубы особенно интересовался самолетом региональных линий Ан-140. Как отражена эта тема в ваших соглашениях?

- Действительно, у Кубы есть потребность в самолетах для региональных и местных линий. Есть перспектива поставки сюда российской техники данной размерности. Поэтому мы в рамочном соглашении прописали несколько типов региональных самолетов, которые будут рассматриваться сторонами в ходе дальнейших переговоров. В их число, помимо Ан-140, вошли еще Су-100 (Superjet), а также Ан-38 и Ан-148. Словом, вся наша "региональная линейка". Правда, на Кубе уже эксплуатируются европейские машины ATR-72, поэтому здесь нам будет непросто победить в конкурентной борьбе. Тем не менее на Кубе продолжают эксплуатироваться Ан-24, которые нуждаются в замене на более современные воздушные суда. Понимаете, Куба - остров, поэтому ей нужны самолеты, чтобы поддерживать связь с соседними островными государствами и материком.

Владимир КАРНОЗОВ

источник:
газета "Военно-промышленный курьер"
04.10.06

ВЫПРАВЛЯЕМ ТРАЕКТОРИЮ ПОЛЕТА

Состоялось расширенное заседание коллегии Минтранса России в Москве.

После более чем 10-летнего спада объемов перевозок, начиная с 2000 г., российский авиатранспортный рынок вступил в стадию устойчивого подъема. Ежегодный экономический рост экономики страны на 6% ведет к увеличению пассажирских перевозок на 10, а грузовых - на 6%. Вместе с тем объем авиаперевозок все еще на 40% ниже уровня 1992 г. При этом внутренние перевозки составляют всего 30% от уровня 1992 г., а рост произошел за счет международных перевозок, которые увеличились в 3 раза. Эти и другие статистические данные, а также авиационные катастрофы последнего времени заставляют по-новому взглянуть на состояние и перспективы развития гражданской авиации в Российской Федерации. Именно этот вопрос рассмотрен на расширенном заседании коллегии Минтранса России в Москве.

Особый статус мероприятию придало участие в нем заместителя председателя Правительства РФ - министра обороны России Сергея Иванова, министра финансов Алексея Кудрина и министра транспорта Игоря Левитина, а также более чем 300 руководителей, представителей организаций гражданской авиации, авиастроительной отрасли и профсоюзов.

"Вопросы развития гражданской авиации объективно перерастают ведомственные рамки и выходят на общегосударственный уровень", - заявил Сергей Иванов. По его мнению, комплексу мер, принимаемых в этой сфере, следует придать статус приоритетного национального проекта. Обозначенные им проблемы и предлагаемые пути их решения вызвали широкий отклик у специалистов. Это было видно по выступлениям участников коллегии.

Во-первых, авиастроение, каким бы ни было его нынешнее состояние, - это сплав фундаментальной науки и высоких технологий. "А значит, эта отрасль является одним из локомотивов нашей экономики", - говорил по этому поводу Сергей Иванов.

Следующий весомый довод. Авиастроение - это всегда двойные технологии. Не секрет, что одни и те же конструкторские бюро занимаются разработкой как военных, так и гражданских летательных аппаратов. Аналогичная ситуация и в сфере производства авиатехники. Это общепринятая мировая практика. Если мы сдадим свои позиции в отечественном гражданском самолетостроении, то это может привести к деградации и военной авиации.

"В-третьих, уровень развития авиапромышленности - это еще и важная составная часть престижа любого государства на мировой арене. - отметил Сергей Иванов. - Только немногие страны способны производить современные летательные аппараты по полному технологическому циклу - от разработки до серийного производства. Мы это можем. Необходимо, чтобы так было и дальше".

Как пояснил заместитель председателя Правительства РФ - министр обороны России, в нашей

стране очень много "медвежьих углов", в которые, как говорится, только самолетом и можно долететь. Авиация по-прежнему остается своеобразным транспортным фундаментом, который обеспечивает целостность страны как единого государства. Причем это в равной степени касается как экономического развития страны, так и обеспечения ее национальной безопасности. Помимо всего прочего гражданская авиация в условиях глобализации мировой экономики становится важным элементом интеграции России в современную систему международных экономических связей.

Вот почему необходима координация деятельности федеральных органов исполнительной власти по вопросам функционирования авиационной промышленности и авиации. Работа предстоит сложная и напряженная. Она потребует согласованных усилий и правительства, и авиапроизводителей, и авиаперевозчиков. За короткое время в рамках единого замысла необходимо определить перечень приоритетных мероприятий, сроки и стоимость их реализации.

В качестве первоочередной задачи, требующей незамедлительного решения, названо формирование примерного графика вывода воздушных судов из эксплуатации как по годам, так и по типам летательных аппаратов.

Затем необходимо провести детальную проверку существующих разработок в области гражданского самолетостроения - опытных и серийных - на предмет их соответствия российским и международным стандартам. Сделать это надо по всем типам летательных аппаратов - дальне-, средне- и ближнемагистральным. От этого зависит принятие последующих решений.

"В том числе о серийном производстве, дальнейших научно-исследовательских и опытно-конструкторских работах, проведении государственных испытаний и сертификации летательных аппаратов", - сказал Сергей Иванов. На заключительном этапе, по его словам, нужно провести оценку возможностей авиапрома по серийному производству необходимого нам количества самолетов.

Действительно, пора окончательно разобраться в целом клубке проблем. Например, до недавнего времени руководитель Роспрома Борис Алешин уверял, что Ту-334 и некоторые другие российские новинки авиапрома не пользуются спросом у авиакомпаний, что не позволяет сформировать портфель заказов.

Однако министр транспорта Игорь Левин заявил, что отечественным фирмам нужны Ил-96, Ту-204, RRJ и тот же Ту-334. Другое дело, что компании хотят получать самолеты в той комплектации, в которой заказывают.

Более того, для удовлетворения запросов авиакомпаний требуется наладить производство 100-115 самолетов в год. В настоящее время из 50 типоразмеров авиатехники отечественные производители могут предложить всего 11. Для налаживания серийного производства авиаперевозчики готовы принять

участие в формировании портфелей заказов. Этому будет способствовать и выделение государством средств на обеспечение лизинга.

На лидирующие позиции здесь выходит проект SuperJet 100. В ходе коллегии многие специалисты отмечали, что, помимо заслуг АХК "Сухой", немалая доля успеха принадлежит НПО "Сатурн". Пока руководители других двигателестроительных фирм строят прожекты, в г. Рыбинске реализуют проекты. Причем работы ведутся на международном уровне и по мировым стандартам. Еще вчера многие выражали сомнения в успешной реализации программы, а сегодня, когда уже пройден первый цикл испытаний двигателя, в числе сомневающихся остаются только конкуренты этого тандема.

Анализируя состояние рынка авиаперевозок, специалисты отмечают, что на 10 авиакомпаний приходится его 65 процентов, а 35 авиакомпаний обеспечивают почти весь объем перевозок пассажиров. При этом растет спрос на региональные авиасообщения, но авиакомпании страны в состоянии взять на себя только 3% перевозок.

Таким образом, "за бортом" остаются 12 млн. жителей нашей страны, для которых воздушное сообщение в подавляющем большинстве случаев - единственная дорога на "большую землю".

Крупные авиакомпании планируют обновление авиапарка и хотят иметь воздушные суда, отвечающие международным требованиям. При этом им, как и зарубежным конкурентам, необходима финансовая поддержка через лизинг, ведь новая техника окупается за несколько лет.

"Карманные" авиакомпании, имеющие в штате единичные экземпляры авиалайнеров, об обновлении авиапарка и не мечтают. Они не имеют достаточных финансовых ресурсов даже для обеспечения эксплуатации самолетов в соответствии с действующими авиационными требованиями.

Для снижения себестоимости эксплуатации самолетов они закупают контрафактные узлы и агрегаты. Точнее, приобретает несертифицированный товар с поддельными сопроводительными документами. В конце сентября правоохранительные органы обнаружили такое "производство" в... Государственном научно-исследовательском институте гражданской авиации.

В ходе обсуждения специалисты отметили, что необходимо проследить всю цепочку контрафакта. К тому же, в большинстве случаев авиаперевозчиков чуть ли не в приказном порядке заставляют приобретать запчасти у посредников, которые продают товар по завышенным ценам.

Сергей Иванов заявил, что отныне подобные закупки разрешается производить только у сертифицированного производителя. Планируется и объединение мелких компаний с более успешными и крупными конкурентами. Это позволит не только сделать более безопасными полеты, но и снизить цены на авиабилеты.

Однако 50, а порой и 65% стоимости авиаперевозок составляет цена топлива. И виновата в этом отнюдь не прозорливость отечественных авиадвигателей, как заявляют чиновники. В своем выступлении Сергей Иванов привел весьма яркий пример. Посетив недавно с инспекцией аэродром Кант, он услышал от экипажа военно-транспортного самолета, что запра-

вляться на аэродромах СНГ выгоднее - топливо там дешевле, чем в России. На фоне бодрых чиновничьих докладов об экономической стабилизации такие примеры из жизни заставляют задуматься об истинном состоянии дел и о том, как такие факты воспринимаются за рубежом. Поистине заоблачные цены на авиакеросин в государстве, которое считается одним из лидеров нефтедобычи и поставщиком этого сырья на мировой рынок, вызывают не только удивление во всех странах, но и дают повод для заявлений о нечистоплотности наших бизнесменов.

На коллегии приводились и другие примеры, когда чиновники хотят, ничего не делая, заработать деньги на авиакомпаниях, а точнее, на авиапассажирах. Как сообщил генеральный директор компании ЮТэйр Андрей Мартиросов, на днях Федеральная аэронавигационная служба планировала увеличить аэронавигационные сборы за полеты вертолетов в районах авиационных работ на... 2.900%.

Памятуя о недавнем заявлении господина Нерадько на заседании правительства об устаревших компьютерах, авиаперевозчики боятся, что чиновники нового ведомства, выбрав более удобный момент и прикрываясь популистскими лозунгами, реализуют свои планы. Хотя, по мнению министра финансов Алексея Кудрина, первопричина "зависания" компьютера, установленного на одном из авиадиспетчерских пунктов, кроется в неумении перераспределять полученную прибыль в соответствии с приоритетами.

Зато некоторые главы муниципальных образований с большой выгодой для себя уже используют изменения в законодательстве. Например, аэродром, расположенный в Нижнем Новгороде, помимо основного предназначения, используется как запасной для самолетов, прибывающих в столичные аэропорты. В 2006 г. здесь уже совершили посадку 150 лайнеров, которые по метеословиям не могли ее выполнить по месту назначения. Компании оплатили эти услуги аэродрому.

Однако по действующему закону его руководство из 95 млн. руб. полученной прибыли обязано выплатить в местный бюджет 62 млн. руб. налога за 504 га занимаемого земельного участка. Хватит ли оставшихся средств на содержание аэродрома, развитие технического и технологического уровня наземной аэродромной техники и оборудования? Нет, не хватит. Значит, в ближайшее время у государства станет одним неподготовленным аэродромом больше.

На коллегии было объявлено, что в 1992 г. страна имела 1.302 аэродрома, теперь в наличии - 383. Из них только 59% имеют взлетно-посадочные полосы с искусственным покрытием, из которых 70% построены более 20 лет тому назад и нуждаются в реконструкции. Только 48% аэродромов имеют систему светосигнального оборудования, а 14% имеющихся систем требуют замены. Такое положение негативно сказывается и на возможностях переброски самолетами ВТА частей и соединений Вооруженных Сил России, что снижает мобильность войск, которую Президент России Владимир Путин назвал одним из приоритетов для нашей армии. Минтранс, Минэкономразвития и Минфин России сделали первый шаг для улучшения финансирования реконструкции и развития наземной базы аэропортов. Лимит государственных капитальных вложений по отрасли "Воздушный транспорт" увеличен с 1,947 млрд. руб. в 2004 г. до 10,940 млрд. руб. в 2005

г. Федеральным бюджетом на 2006 г. предусмотрены капитальные вложения в реконструкцию и строительство объектов инфраструктуры аэродромов в сумме 12,79 млрд., а в 2007 г. - 20,438 млрд. руб.

Система финансирования инвестиций в развитие аэропортов сформировалась в период дефицита инвестиционных ресурсов. Сегодня прорабатываются новые подходы к решению данных вопросов. Они основаны на принципах государственно-частного партнерства и проектного финансирования. Главное - учесть интересы государства, регионов и бизнеса.

Как рассказал заместитель председателя Правительства Российской Федерации - министр обороны России Сергей Иванов, многие военные летчики совместное базирование с гражданскими первоначально встретили с большой опаской. Однако сегодня, когда проработаны и решены все сопутствующие вопросы, учтены интересы всех сторон, от былых опасений не осталось и следа.

Необходимо отметить еще один немаловажный аспект. В настоящее время правительство страны кардинально меняет свой подход к решению вопросов развития гражданской авиации в России. В большинстве случаев, как выясняется, сказывается все тот же "человеческий фактор". Ряд руководителей рассматривает свои должности с позиции личной выгоды, а не государственных приоритетов. Министр транспорта И. Левитин в докладе подчеркнул: "Нам нужно пересмотреть кадровую политику и отказаться от услуг тех, кто вцепился в штурвал и не способен выправить траекторию полета. Время на принятие таких решений ограничено".

Юрий АВДЕЕВ

*источник: газета "Красная звезда"
13.10.06*

АМЕРИКАНЦАМ ИЩУТ ЗАМЕНУ

Санкции США в отношении АХК "Сухой" уже создали проблемы для регионального самолета SuperJet. Глава Федерального агентства по промышленности (Роспрома) Борис Алешин рассказал РБК daily о том, что американские чиновники не хотят выдавать лицензии американской компании, занимающейся поставкой комплектующих для двигателя SaM-146, которым будут оснащаться региональные самолеты. Сейчас чиновники прорабатывают вопрос о возможности проведения конкурса по выбору альтернативного поставщика.

В начале августа 2006 г. Госдепартамент США ввел санкции против ряда компаний, которые нарушили принятый в 2000 г. внутренний американский закон "О нераспространении в отношении Ирана", налагающий запрет на сотрудничество с этой страной в сфере распространения оружия массового уничтожения. В черный список попали индийские, северокорейские и кубинские компании, а также российские АХК "Сухой" и "Рособоронэкспорт" - всего семь компаний из четырех стран.

Помимо оборонных проектов эти санкции рискуют осложнить работу над гражданскими программами. "Несколько деталей в двигателе SaM-146 производится в США, но из-за введения санкций они перестали поставляться в Россию", - рассказал РБК daily Борис Алешин. По его словам, американское правительство пока не собирается отменять санкции, "поэтому Роспром и руководство НПО "Сатурн" будут вынуждены провести тендер на замещение поставщика комплектующих. Глава Роспрома все же уверен, что американская сторона выдаст лицензии на поставку запчастей для опытных образцов, что позволит провести летные испытания SaM-146: "Если санкции в отношении "Сухого" не отменят, то для серийного двигателя будут поставляться только европейские

комплектующие". При этом он отметил, что на сроках испытаний и серийного производства двигателя это не отразится.

Борис Алешин имел в виду продукцию британской компании BAe SYSTEM (имеет подразделение в США), которая поставляет вычислительные системы управления (FADES) двигателем совместного производства НПО "Сатурн" и Snecma. На НПО "Сатурн" отказались от комментариев, переадресовав вопросы российскому представительству компании Snecma, так как договоры о поставке американских запчастей заключались французской стороной.

Президент компании PowerJet (СП НПО "Сатурн" и Snecma) Мишель Дешелот вчера был недоступен для комментариев. В ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС, является производителем самолета SuperJet, на который и устанавливается двигатель SaM-146) эту ситуацию также не комментируют. "От поставщиков ГСС отказов не было", - отметила директор по связям с общественностью Ольга Каюкова. По ее словам, к концу года ГСС определит, кто из поставщиков сможет, а кто нет исполнить свои обязательства.

Впрочем, как сообщил РБК daily источник, знакомый с ситуацией, техническое решение этой проблемы уже найдено. Он пояснил, что речь идет о европейской альтернативе американским комплектующим. По мнению Константина Макиенко из Центра анализа стратегий и технологий, заменить американцев может та же Snecma. А вот НПО "Сатурн" сейчас этого не сделает. По его словам, когда двигатель будет проходить длительные ресурсные испытания, производители SaM-146 смогут параллельно заняться решением этого вопроса, что позволит не сдвигать сроки по сдаче двигателя в эксплуатацию.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета "RBC Daily"
10.10.06*

КИТАЙСКИЕ САМОЛЕТЫ ВСЕ ДОРОЖЕ РОССИИ

На пути реализации буксующего российско-китайского соглашения о поставке в Поднебесную крупной партии военно-транспортных самолетов возникли новые препятствия.

НПО "Сатурн" (оно должно изготовить двигатели для этих самолетов) известило исполнителя контракта - ФГУП "Рособоронэкспорт" - о том, что не сможет выполнить свои обязательства по ценам, зафиксированным в прошлом году. По расчетам "Сатурна", сейчас его продукция уже стоит на 20% дороже, а с течением времени разрыв между контрактными и текущими рыночными ценами будет только возрастать. А кроме того, российская сторона до сих пор не подтвердила, что контракт с Китаем вступил в законную силу.

Соглашение о поставке военно-воздушным силам КНР 34 военно-транспортных самолетов Ил-76МД и четырех самолетов-топливозаправщиков Ил-78 было подписано в Сочи в сентябре 2005 г. При подписании документа присутствовал министр обороны России Сергей Иванов. Стоимость сделки официально не была названа. В открытых источниках фигурировали оценки до 1,5 млрд долл. Хотя большинство узлов и комплектующих для Ил-76 изготавливается в России, конечная сборка этого самолета еще с советских времен осуществляется на Ташкентском авиационном производственном объединении им. В.П. Чкалова (ТАПОИЧ).

Довольно скоро выяснилось, что ТАПОИЧ не в состоянии изготовить такую крупную серию самолетов в установленный срок. Из-за этого Россия до сих пор, более чем через год после подписания контракта, не подтвердила вступление его в силу. Такое уведомление согласно взаимной договоренности стороны должны были направить друг другу после завершения процедуры, предусмотренных соответствующими внутренними законодательствами о военно-техническом сотрудничестве. Китай со своей стороны "подтвердил" контракт в феврале 2006 г. Россия, по неофициальным данным, опасается делать ответный шаг, так как не уверена, что сможет выдержать предусмотренный соглашением ритм поставок. Первый Ил-76 должен быть поставлен в Китай через 16 месяцев после взаимного подтверждения контракта, а остальные - в течение последующих четырех лет. Между тем выяснилось, что ТАПОИЧ может гарантировать производство только 16 самолетов - столько фюзеляжей осталось на заводе "в заделе" с советских времен. Техническую способность строить самолеты "с нуля" ТАПОИЧ, в основном протаивавшее после распада СССР, уже утратило.

Источники в отрасли утверждают, что правительство России приняло принципиальное решение перенести сборку Ил-76 на свою территорию. Согласно этому плану окончательная сборка будет организована на ульяновском заводе "Авиастар-СП", а крыло будет изготавливать Воронежское акционерное самолетостроительное общество (ВАСО). Однако многие вопросы в рамках этого проекта еще остаются нерешенными. По неофициальным же данным, к "разработке кооперации" (т.е. формированию сети поставщиков комплектующих) планируется приступить только в ноябре

2006 г. Развертывание производства Ил-76 в России должно быть синхронизировано с выполнением работ на ТАПОИЧ: чтобы сразу после сборки 16-го самолета в Ташкенте (а это произойдет примерно через два года после начала исполнения контракта) ульяновский завод готов был выдать первую машину собственного изготовления.

Китайцы всячески давят на Россию с требованием ускорить поставку самолетов. По этой причине было отменено намеченное на сентябрь заседание межправительственной комиссии по военно-техническому сотрудничеству в Пекине, на котором должен был председательствовать с российской стороны министр обороны Сергей Иванов. Мероприятие перенесено на декабрь. Однако китайцы дали понять, что если в судьбе контракта по Ил-76 к тому моменту не произойдет позитивных перемен, то и в декабре встречаться будет незачем.

Тем временем против контракта уже начал играть еще один фактор - ценовой. Как сообщил вчера "Времени новостей" коммерческий директор НПО "Сатурн" Василий Данилов, предприятие не может поставить двигатели к самолетам по ценам, зафиксированным в 2005 г. "Из-за роста себестоимости и курса рубля по отношению к доллару эти цены уже увеличились процентов на 20", - сказал он. НПО "Сатурн" уже известило об этом головного исполнителя контракта - "Рособоронэкспорт".

По условиям контракта "Сатурн" должен поставить 240 авиационных двигателей (по четыре на каждый самолет плюс резервные). "Мы уже потратили на подготовительные операции 800 млн руб., но дальше вкладываться до прояснения ситуации не можем", - сказал г-н Данилов. Коммерческий директор сообщил, что на долю двигателей в контракте приходится порядка 500 млн долл. и китайцы, по его глубокому убеждению, увеличивать стоимость заказа не станут. Тем не менее он выразил уверенность, что выход из ситуации будет найден с помощью "Рособоронэкспорта" и находящейся в процессе формирования Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК).

В неофициальных беседах с корреспондентом "Времени новостей" представители других предприятий, изготавливающих узлы и детали для Ил-76, признали, что рост себестоимости наблюдается и у них. Однако от официальных заявлений они предпочли воздержаться. Такую же позицию занял и "Рособоронэкспорт". "Мы не комментируем военно-технические контракты с КНР", - сообщили вчера корреспонденту "Времени новостей" в пресс-службе российского монопольного экспортера оружия.

Анонимный сотрудник некоммерческого партнерства ОАК, координирующего формирование одной из корпораций, сказал лишь: "Проблема роста цен присутствует. Она будет решаться "Рособоронэкспортом" и ОАК, если ОАК будет назначена изготовителем этих самолетов".

Михаил КУКУШКИН

источник: газета "Время новостей"
20.10.06

ПЕРСПЕКТИВНЫЙ ЗАКАЗЧИК

Традиционные и новые варианты сотрудничества Китая с НПО "Сатурн".

В московском филиале НПО "Сатурн" состоялась пресс-конференция на тему "Экспортный потенциал НПО "Сатурн" - рынок Китая". "Сатурн" рассматривает Китай как одного из самых перспективных заказчиков для своих двигателей, заявил коммерческий директор НПО Василий Данилов.

С 31 октября по 5 ноября в китайском городе Чжухай пройдет 6-й Международный аэрокосмический салон и выставка оборудования для аэропортов Airshow China-2006, где будет представлена продукция ведущих мировых производителей самолетов и авиационного оборудования. ОАО "Научно-производственное объединение "Сатурн" будет в ней участвовать.

"Сатурн" - ведущая двигателестроительная корпорация, специализирующаяся на разработке, производстве и сервисном обслуживании газотурбинных двигателей для военной и гражданской авиации, судов и кораблей, энергогенерирующих и газоперекачивающих установок. В сотрудничестве с КНР компания наибольшие надежды возлагает на двигатели АЛ-31Ф, АЛ-55 и ТРДД-55МТ. И, по мнению Василия Данилова, эти надежды имеют под собой серьезные основания: Китай обладает большим парком самолетов, оснащенных такими двигателями, некоторые из них нуждаются в ремонте и модернизации. Так что привлечение специалистов "Сатурна" для работ по модернизации двигателей выглядит вполне логичным.

Российское предприятие предложит КНР и свою новейшую разработку - двигатель АЛ-55, который может быть адаптирован для ряда самолетов китайского производства. По словам коммерческого директора НПО, уже есть контракты на поставку таких двигателей для ВВС Индии, с Китаем же пока - только предварительные договоренности.

Еще одним аспектом возможного сотрудничества может стать поставка двигателей класса тяги 500 кг для китайских беспилотных самолетов. Может, говорит Василий Данилов, если Россия в самое ближайшее время разрешит проблемы с выполнением контракта по поставке в Китай самолетов Ил-76 и Ил-78. В противном случае это отразится на судьбе всех остальных договоренностей с китайской стороной.

Напомним, контракт на поставку 34 транспортно-десантных самолетов Ил-76МД и 4 самолетов-заправщиков Ил-78 был подписан в сентябре 2005 г. в Сочи в рамках 12-го заседания российско-китайской Смешанной межправительственной комиссии по военно-техническому сотрудничеству. В начале этого года Пекин уведомил Москву о вступлении контракта в силу. Но по ряду серьезных причин российская сторона до сих пор не может начать выполнение обязательств. Китай приостановил все переговоры по новым соглашениям до тех пор, как "Рособоронэкспорт" официально объявит о вступлении в действие контракта, утверждает коммерческий директор НПО.

Василий Данилов так объяснил журналистам сложившуюся ситуацию: Ташкентское авиационное производственное объединение им. Чкалова (ТАПОИЧ), выпускающее Ил-76, не способно за столь короткие сроки выполнить такой объем работ. Реально этот завод может обеспечить поставку только 16 машин, по которым имеется задел, а с 17-й, по словам Василия Данилова, "у них начнутся проблемы, как минимум - штрафные санкции". Переносить сроки реализации договора китайская сторона не намерена. В поисках выхода из создавшейся ситуации Россия решила организовать окончательную сборку оставшихся 22 самолетов на заводе "Авиастар-СП" в Ульяновске. Планируется, что производство крыла обеспечит ВАСО, а шасси - самарский завод. Около 200 двигателей для 38 самолетов поставит "Сатурн" в кооперации с партнерами. Координирует проект компания "Ильюшин".

"Это очень интересный для нас проект сам по себе, - продолжал Василий Данилов, - а с учетом последующей поставки запчастей он приобретает особое значение. Мы сразу же приступили к его реализации и вместе со смежниками вложили в проект 800 млн. руб., из которых 400 млн. - непосредственно инвестиции НПО "Сатурн". Общая стоимость контракта - 3 млрд. долл."

Таким образом, объем финансирования работ определен, но пока нет официального документа российской стороны. Но, предупредил Василий Данилов, задержка с исполнением контракта приведет к удорожанию стоимости самолетов. Так, за прошедший год в России существенно подорожали материалы - титан, алюминий, никель - и энергоносители.

Естественно, выполнение контракта в ценах 2005 г. стало невозможным. В частности, двигатель Д-30КП2 подорожал примерно на 20%. Сроки же, определенные для "Сатурна", еще более жесткие, чем для ТАПОИЧ. Ситуация настолько серьезная, что к ее решению подключился президент России, призвал коммерческий директор НПО. И все же, подводя итоги этой темы, Василий Данилов заверил, что, несмотря на трудности, все обязательства по этому контракту будут выполнены.

Отвечая на вопросы журналистов, коммерческий директор НПО сообщил, что проведены расчеты по возможной привязке двигателя АЛ-55 к истребителям производства КНР типа К-8 и L-15, а это позволит значительно повысить их маневренные характеристики и качество подготовки летного состава ВВС НОАК. Как рассказал Василий Данилов, по линии "Рособоронэкспорта" консультативные переговоры по самолету L-15 ведутся с его разработчиком - компанией "Хунду", входящей в китайскую авиационно-строительную корпорацию "Авик-2". Рыбинские специалисты получили из "Хунду" предварительное техническое задание и, оценив свои возможности, дали положительный ответ. Теперь "Сатурн" ожидает официального ТТЗ от китайской стороны.

Самолет К-8 по классу аналогичен L-15, но на государственном уровне пока не решено окончательно, какая из двух машин будет выбрана в качестве

УТС для китайских летчиков. По данным Василия Данилова, китайские военные заинтересованы в двигателе с тягой 2500-2800 кг.

В то же время в рамках индийского контракта "Сатурн" разрабатывает для УТС НТ-36 модификацию АЛ-55 тягой 1760 кг. Этот двигатель в настоящее время проходит стендовые испытания. В следующем году начнутся его летные испытания, а с 2008 г. - поставки заказчику.

Параллельно ведутся переговоры о разработке более мощной модификации АЛ-55 для двухмоторного индийского УТС НТ-39. Его планируется оснащать двигателем тех же габаритов, но тягой 2000 кг.

Возможность создания модификаций АЛ-55 различной тяги обеспечивается выбранной стратегией разработки этого двигателя. НПО "Сатурн" поставило задачу создания унифицированного газогенератора, на базе которого теперь можно создавать моторы мощностью 1760-5000 кг с бесфорсажным и форсажным режимом.

Как стало известно на пресс-конференции, в начале этого года "Сатурн" заключил контракт на разработку малоразмерных двигателей для индийских беспилотных летательных аппаратов. Контракт вступит в силу в конце года, объявил Василий Данилов, и до сентября 2007 г. "Сатурн" должен провести ОКР по адаптации разработанного на предприятии двигателя ТРДД-50МТ под индийские БЛА.

Сегодня все разрабатываемые в России беспилотные комплексы используют малоразмерные двигатели "Сатурна". В текущем году портфель заказов предприятия по данному направлению составляет 80 единиц, на следующий год - около 200. Заказы в интересах Министерства обороны РФ составляют 30%, для инозаказчиков - 70%. НПО ведет также переговоры и с КНР о возможности оснащения китайских БЛА малоразмерными двигателями своего производства.

Помимо авиационных двигателей, "Сатурн" предлагает китайским партнерам наземную и мор-

скую газотурбинную технику. Это энергетические установки мощностью от 2,5 до 110 МВт для выработки электрической и тепловой энергии, и морские газотурбинные двигатели, и агрегаты на их основе, которые могут устанавливаться на катера и корабли водоизмещением от 60 до 14 000 тонн. А также на любые морские и приморские объекты общепромышленного назначения - плавучие электростанции, буровые платформы, быстроходные грузовые и пассажирские суда, корабли береговой охраны.

Российская сторона, как подчеркнул Василий Данилов, максимально учитывает в своей деятельности интересы иностранного заказчика. Сотрудничество может быть реализовано как в виде финансового участия партнера с передачей ему соответствующих прав путем создания совместных предприятий на территории РФ или заказчика, так и в любых других формах, удобных партнеру.

Кроме этого, заключил коммерческий директор "Сатурна", российская сторона имеет опыт и возможность обеспечения сервисного обслуживания, гарантийного и постгарантийного, парка двигателей группами специалистов, комплектованными по системам двигателя; оказания технической помощи при установке новых систем и оборудования; проведения восстановительных работ; обучения специалистов по техническому обслуживанию двигателя; оперативно-обеспечения запчастями, агрегатами и материалами для ремонта.

Светлана КУСКОВА

источник:
газета "Военно-промышленный курьер"
25.10.06

Отдельной, хорошо иллюстрированной книгой издана приключенческая повесть члена Клуба авиастроителей Владимира Николаевича Кондаурова, Героя Советского Союза, Заслуженного летчика-испытателя СССР - "БИЗНЕС И ВОЗДУШНЫЕ ПРИКЛЮЧЕНИЯ". Книга В.Н. Кондаурова является не только полезным и увлекательным чтением, но и послужит прекрасным подарком для детей и взрослых.

Книга интересно иллюстрирована, предназначена для широкого круга читателей. Объем - 208 страниц. Цена (при заказе от 100 экземпляров) - 100 рублей за экземпляр (включая НДС). Заявки направляйте по адресу: Москва, 127015, Бутырская улица, д.46, стр.1, Клуб авиастроителей. Тел./факс: +7 (095) 685-1930, 685-2630, E-mail: info@as-club.ru

**БИЗНЕС И
ВОЗДУШНЫЕ
ПРИКЛЮЧЕНИЯ**

РОССИЙСКИЕ КОМПАНИИ ПОДПИТЫВАЮТ МИРОВОЙ АВИАПРОМ

В 2000 г. многие российские авиакомпании и мечтать не могли о самолетах иностранного производства, пусть даже и подержанных. Сегодня бэушная иномарка есть практически у каждой уважающей себя авиакомпании. Более того, в этом году российские авиакомпании стали заказчиками новой иностранной техники. С одной стороны, это говорит об улучшении благосостояния перевозчиков, с другой – о глубоком кризисе отечественного авиастроения, из которого отрасль так и не смогла выйти за последние годы.

"Ввоз в Россию зарубежных судов стал необратимым процессом", - считают в Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ). Количество эксплуатируемых в России подержанных иномарок в этом году перевалило за сотню. Сохраняющиеся до сих пор пошлины на ввоз зарубежных самолетов уже не пугают отечественных перевозчиков. Они предпочитают приобретать машины семейств Boeing 737 и Airbus 320 - самые продаваемые в мире самолеты. По данным на 1 января 2006 г., в распоряжении российских авиакомпаний 18 машин типа Airbus 320 и 29 Boeing 737.

Первыми российскими эксплуатантами подержанных иномарок стали "Аэрофлот" и "Трансаэро", получив в конце 1999 г. освобождение от выплаты пошлин в обмен на закупку российских машин. Они же первыми в России заказывают новые зарубежные самолеты. За тендером "Аэрофлота" по выбору дальнемагистрального самолета между Boeing 787 и Airbus 350, затаив дыхание, наблюдал весь авиационный мир: склонение флагманского российского перевозчика в сторону того или иного производителя заметно усиливало бы позиции одного из вечных конкурентов. И Airbus, и Boeing пообещали размещать заказы на комплектующие в России, если "Аэрофлот" возьмет их самолеты. Теперь акционерам предстоит одобрить менеджерское решение поделить заказ между Airbus и Boeing почти на \$3 млрд (без учета скидок): 22 Boeing 787 - по твердому контракту и столько же Airbus 350 - в рамках опциона. Поставки первых машин начнутся уже после 2010 г. "Трансаэро" выступила скромнее. Авиакомпания заказала у Airbus восемь новых дальнемагистральных Airbus 330-200 с началом поставки в 2009 г.

Эти заказы, конечно, серьезно повлияли на имидж России, которую за рубежом считают страной авиационного секондхенда. Тем не менее от подержанной иностранной техники России, видимо, никуда не деться в будущем. По прогнозам старшего вице-президента по маркетингу и продажам компании Lufthansa Technik Вальтера Хеерда, с 2008 г., когда начнутся первые продажи Boeing 787, а затем и Airbus 350, большинство хорошо сохранившихся Boeing 757, Boeing 767 и Airbus 330 выйдут на вторичный рынок России, где для них найдут новые возможности. Этот процесс серьезно подстегнет отмена пошлин на те типы самолетов, аналоги которых в России не производятся, -

уже несколько лет обещают Минэкономразвития и Минтранс. Парки воздушных судов отечественных авиакомпаний по-прежнему в большей степени сформированы из самолетов еще советского производства.

В рамках объявленной недавно борьбы за безопасность полетов пошлины на иностранные самолеты в ближайший год действительно могут отменить, поскольку потребности авиакомпаний в новой технике российский авиапром пока удовлетворить не сможет. Российские заводы смогут перейти от единичной сборки самолетов к серийному выпуску не раньше 2008 г.

Надежды отечественного авиапрома на будущее в большей степени связываются с прорывным авиационным проектом Russian Regional Jet (RRJ), переименованным недавно для ясности в Sukhoi SuperJet-100. Эту машину строит "дочка" ОАО "Компания "Сухой"" - "Гражданские самолеты Сухого", созданная в 2000 г. Три года назад генеральный директор "Сухого" Михаил Погосян заявил, что переговоры о заключении контрактов ведутся с "Аэрофлотом" и "Красноярскими авиалиниями". Они-то и стали стартовыми заказчиками Sukhoi SuperJet-100.

Параллельно авиационное сообщество занято созданием Объединенной авиационной корпорации (ОАК) - российского аналога европейской EADS. EADS будет одним из акционеров ОАК, в свою очередь акционером EADS стал недавно российский Внешторгбанк. Это может быть решающим аргументом в споре Airbus с Boeing.

Аналитики считают, что отечественные авиастроители сближаются с европейским авиапромом, а это предопределяет и будущий выбор авиакомпаний.

Под крышей ОАК планируется объединить все российские КБ и авиазаводы, в той или иной степени производящие воздушные суда: "Ильюшин", "Туполев", "Сухой", "Иркут", МиГ. Наряду с ведущими предприятиями авиастроительной отрасли в ОАК должны войти лизинговые компании - Финансовая лизинговая компания (ФЛК) и "Ильюшин финанс Ко" (ИФК). Первая была создана в 1997 г., вторая - двумя годами позже.

Последние шесть лет можно считать годами зачатия авиационного лизинга в России. ФЛК и ИФК в 2001 г. стали победителями государственного конкурса по отбору лизинговых компаний для участия в программе правительства по развитию российского авиапрома. С тех пор капитализация этих компаний наращивалась, государство вложило в эти две компании около 10 млрд руб. Впрочем, если одной рукой государство поддерживает авиационный лизинг, то другой рукой мешает его развитию. С 1 января 2006 г. был введен налог на имущество, переданное в лизинг. Этот налог отнимает до 20% оборота лизинговых компаний. Но в рамках ОАК у них будет разная специализация: ИФК будет по-прежнему специализироваться на лизинге авиационной техники, а ФЛК будет работать с технологическим оборудованием.

Ирина РУСАНОВА

*источник: газета "Бизнес"
06.10.06*

ЗА ОДНОГО НЕ НАШЕГО – ДВУХ НАШИХ

Авиаторы раскритиковали идею Сергея Миронова изменить схему закупки самолетов.

Спикер Совета Федерации Сергей Миронов предложил решить проблему безопасности полетов в России, обязав авиакомпанию покупать по два самолета отечественного производства на каждый иностранный.

Эту идею немедленно и единодушно раскритиковали и производители, и эксплуатанты отечественной авиатехники, а также Министерство транспорта. Зато другое предложение спикера - увеличить размер обязательного страхования жизни авиапассажиров с нынешних 1000 МРОТ (100 тыс. руб.) до 10 млн руб. (75 тыс. долл.) - наоборот, получило полную поддержку Минтранса.

"В первую очередь мы выступаем за страхование ответственности авиаперевозчиков. Это заставит их вкладывать средства в обеспечение безопасности пассажиров", - сказал г-н Миронов, указав, что необходимое законодательство Совет Федерации разработает совместно с правительством.

О том, как следует стимулировать закупки российских самолетов, он высказался в пятницу после правительственного часа, посвященного состоянию безопасности полетов в стране.

"Я напомним, что в 1999 году правительство приняло правильное решение, разрешив "Аэрофлоту" ввозить некоторое количество авиационной зарубежной техники беспошлинно, но обязав приобрести шесть Ил-96. К сожалению, эти соглашения не были выполнены, но принцип, думаю, можно было бы восстановить", - сказал спикер журналистам. - Условно говоря, за беспошлинный ввоз одного импортного самолета приобретаются (заинтересованной авиакомпанией. - Ред.) два отечественных".

Министр транспорта Игорь Левитин, который отчитывался перед сенаторами в рамках правительственного часа и вместе с г-ном Мироновым вышел к прессе, не стал скрывать свой скептицизм.

"Предложение, которое только что сделал Сергей Михайлович по поводу пакетного соглашения по беспошлинным (импортным. - Ред.) самолетам и российским, имело свою историю. Как "Аэрофлот" ввез свои самолеты, так же ввезла их компания "Трансаэро". Они должны были заказать в России самолеты на ту сумму пошлин, которую они не платили. На шесть Ил-96 "Аэрофлот" до сих пор не подписал контракт. "Трансаэро" разместила заказ на Казанском авиазаводе на Ту-214.

Если пакетное соглашение у этих двух компаний сработает, мы готовы рассмотреть ваше предложение. Оно интересное".

Постановление правительства России от 1998 г. "О дополнительных мерах по государственной поддержке гражданской авиации России", которое, очевидно, имел в виду г-н Миронов, предусматривало несколько иную формулу зачета наших само-

летов за импортные. Согласно документу, для освобождения от таможенных пошлин от авиакомпании требовалось "наличие заключенных... с отечественными производителями авиационной техники договоров о закупке... техники на сумму, которая до трех раз превышает сумму, образующуюся в результате предоставления таможенных льгот". На основании этого документа Министерство экономики заключило тогда два инвестиционных соглашения - с "Аэрофлотом" и "Трансаэро" (которые и упомянул г-н Левитин). Ни по одному из соглашений поставки отечественных самолетов пока не состоялись, а само постановление было отменено правительством России в августе 2001 года.

Возвращаться к той схеме ни поставщики, ни покупатели авиатехники сегодня не хотят.

"Мы выступаем за отмену импортных пошлин без всяких условий и за налаживание в нашей стране производства авиатехники такого уровня, которую не надо будет насильно навязывать авиакомпаниям", - сказал корреспонденту "Времени новостей" замгендиректора "Аэрофлота" Лев Кошляков. Он сообщил, что готовящийся сейчас "Аэрофлотом" контракт на закупку дальнемагистральных лайнеров нового поколения (сумма этой сделки может составить 3-6 млрд долл.) рассчитан исходя из предположения, что эти самолеты будут ввезены в Россию беспошлинно. "В противном случае контракт будет для нас абсолютно нерентабельным", - сказал г-н Кошляков.

"Предлагаемая схема уже доказала свою неэффективность", - согласен с г-ном Кошляковым генеральный директор лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК) Александр Рубцов. Именно с нею "Аэрофлот" уже шесть лет ведет безрезультатные пока переговоры о поставке шести Ил-96.

"Опыт показал, что если авиакомпании получают импортные машины, то покупать российские они потом могут годами. Это никому не нужно", - заявил он корреспонденту "Времени новостей".

Но насчет того, что нужно, у него есть свое мнение, отличное от мнения "Аэрофлота". Немедленная отмена импортных пошлин не представляется руководителю ИФК целесообразной.

"Надо ставить вопрос о стартовом государственном заказе отечественной авиатехники на сумму 2-3 млрд. долл. Это позволит загрузить авиазаводы и передать авиакомпаниям 100-200 новых самолетов разных типов. И только после этого можно подумать об отмене пошлин на те воздушные суда, аналогов которых у нас не делают", - считает г-н Рубцов.

Михаил КУКУШКИН

*источник: газета "Время новостей"
09.10.06*

АВИАТОРЫ ДВУХ СТРАН, ОБЪЕДИНЯЙТЕСЬ!

Лидеры авиапрома предлагают создать российско-украинскую управляющую компанию.

Авиапроизводители России и Украины задумались об объединении. Причем речь идет не о кооперации в рамках отдельных проектов, а об объединении отрасли в целом. По крайней мере, об этом шла речь на последнем заседании подкомиссии по вопросам сотрудничества в области авиапромышленности Российско-украинской межгосударственной комиссии. Но объединиться в рамках проектов пока смогут только производители Ан-124.

Украинский и российский авиапром связаны тесными узами еще со времен Советского Союза. Несмотря на то что в последнее время наметились определенные разногласия, до сих пор авиастроители двух стран работают вместе в рамках нескольких проектов. В их числе программа по возобновлению производства самолетов семейства Ан-124 "Руслан", совместное производство Ан-148 и Ан-140, создание и сборка на предприятиях двух стран авиационных двигателей АИ-222-25 и АИ-222-25Ф и семейства авиадвигателей Д-436 и АИ-450.

Впрочем, даже такой уровень кооперации уже не устраивает авиастроителей. Как рассказал РБК daily топ-менеджер одной из авиастроительных компаний, на проходившем 10 октября заседании подкомиссии по вопросам сотрудничества в области авиапромышленности Российско-украинской комиссии руководители предприятий двух стран договорились о том, чтобы рекомендовать правительствам обеих стран рассмотреть возможность создания российско-украинского объединения в области авиастроения. "Сейчас непонятно, на каких принципах будет строиться это объединение в свете того, что в России создается ОАК, а на Украине - его аналог на базе корпорации "Антонов". Поэтому было предложено премьерам двух стран рассмотреть вопрос создания совместного управляющего органа, который займется механизмом объединения", - отметил источник.

По словам источника РБК daily, речь об объединении авиапромов двух стран возникла во время обсуждения предложения совладельца и президента авиакомпаний "Волга-Днепр" Алексея Исаякина по созданию управляющей российско-украинской компании по управлению проектом возобновления строительства самолета Ан-124 "Руслан". "Председатель украинской части подкомиссии, первый заместитель мини-

стра промышленной политики Владимир Рыжов отметил на том совещании, что делать управляющую компанию ради одного проекта бессмысленно, и предложил включить в сферу деятельности компании проекты Ан-140 и Ан-148", - отмечает источник РБК daily.

Правда, в итоговом протоколе заседания (его копия имеется в распоряжении РБК daily) это предложение изложено в более мягкой форме: "Стороны признали целесообразным активизировать работу по углублению сотрудничества предприятий авиационной промышленности России и Украины, поиску новых направлений сотрудничества...". Больше всех пока повезло проекту Ан-124, поскольку в протоколе отмечено, что "стороны признали целесообразным продолжить работу по созданию совместного предприятия - компании, управляющей проектами совместного серийного производства самолетов".

"Мы готовы самым активным образом участвовать в реализации проекта по Ан-124. У нас возникает принципиальный вопрос: будет или нет создана управляющая структура по проекту Ан-124 "Руслан"?" - поясняет РБК daily Алексей Исаякин.

"Самарский "Авиакор" был одним из инициаторов идеи создания не комиссий и комитетов, а образования юридического лица для реального управления разработкой и производством авиационной техники, - говорит РБК daily гендиректор этого авиазавода Сергей Лихарев. - Контрактных отношений уже недостаточно".

"Мы подписали протокол, в котором определили направление работы авиационных отраслей России и Украины, и подготовили все материалы, и будем их готовить для встречи на высшем уровне премьер-министров двух стран", - заявил в свою очередь глава корпорации "Антонов" Анатолий Мяслица, слова которого цитирует РБК-Украина. Глава "Антонова" считает, что надо рассматривать двустороннее сотрудничество в авиастроении в комплексе, не выделяя какие-то отдельные проекты. В НП "ОАК" говорить об объединении авиапромов двух стран пока отказываются. "Пока не создан ОАК, объединять еще нечего. Только после его создания будет понятно, объединяться в рамках совместных проектов или вводить перекрестное владение акциями", - говорит РБК daily представитель НП "ОАК" Максим Сысоев.

Сергей СТАРИКОВ

источник: газета "RBC Daily"
19.10.06

ИСТОРИЯ АВИАЦИИ И КАМУФЛЯЖ



WWW.WP.SCN.RU

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 авиамodelистов и любителей авиации. Форум. Русская и английская версии.

ХОТЕЛИ ПРЯМОГО КОНКУРЕНТА? ПОЖАЛУЙСТА!

Обнародовано предложение по лайнеру Ту-204СМ – доработанному варианту наиболее востребованного отечественного самолета.

На всероссийском форуме "Крылья России" впервые прошла официальная презентация Ту-204СМ, к разработке которого приступило КБ им. А.Н. Туполева. Это новый, улучшенный вариант уже хорошо известного как у нас в стране, так и за рубежом среднемагистрального самолета Ту-204. В случае одобрения со стороны авиакомпаний и государственных структур разработчик готов сосредоточить усилия своего коллектива на данном проекте. Смысл создания "СМ" – предложить эксплуатантам самого массового отечественного магистрального лайнера Ту-154 подходящую замену в ближайшие два-три года. По отношению к серийному Ту-204 вариант "СМ" имеет уменьшенный взлетный вес за счет сниженной дальности и облегченной конструкции, а также перехода на двигатели меньшей размерности V2500.

Остроту дискуссии по "СМ" придают последние события на авиационном рынке России, а именно усиливающийся приток в нашу страну "сильно поддержанных" "авиаинмарок". Особенно популярны у любителей "авиахлама" американские 737 classics – такие машины вместимостью 110-180 пассажиров уже имеются в составе десятка авиаперевозчиков. А в этом году в Россию стали поступать их европейские аналоги – А319 и А320. Российские авиапроизводители до настоящего момента не могли предложить прямого конкурента этим моделям: стоместный Ту-334 был несколько меньше, а двухсотместный Ту-204-100 – крупнее. Это использовалось некоторыми игроками рынка, утверждавшими, что, мол, поскольку "российского аналога" нет, то надо-де дать "аэробусам" зеленую улицу. Предложение по Ту-204СМ лишает их данного аргумента.

Поскольку эта машина полностью сохраняет внешний облик серийного Ту-204, программа его создания и сертификации выполняема в очень сжатые сроки: документация готовится в этом и следующем году, параллельно идет строительство опытных машин для проведения сертификационных испытаний в период с середины 2007 г. по середину 2008-го. Так, чтобы успеть с поставками товарной продукции к третьему кварталу 2008 г. Поскольку Ту-204СМ – не новая конструкция, а всего лишь вариант исполнения базового Ту-204, какой-то специальной подготовки производства не потребуется. По окончании сертификации "СМ" просто войдет в число возможных исполнений Ту-204, дополнив серийные варианты Ту-204-100/200/300.

По мнению инициаторов проекта – лизинговой компании "Ильющин Финанс" – расширенный модельный ряд семейства Ту-204 дает эксплуатантам Ту-154 исчерпывающий набор опций при составлении плана переоснащения флота. При этом ИФК готова предложить специальную программу trade-in с учетом остаточной стоимости выводимых из эксплуатации Ту-154. Там уверены, что данный подход позволит решить проблему замены Ту-154 в течение ближайших десяти лет.

Ту-204СМ призван предотвратить массовое проникновение на наш рынок "иномарок" типа А321 и

А320 путем заполнения "вакуума" в продуктовом ряду отечественных авиапроизводителей. Тогда как базовые Ту-204-100/200 проектировались как прямые конкуренты Boeing-757, машины с индексом "СМ" "специально заточены" под А321 и А320. Этим объясняется и выбор силовой установки – в качестве основного мотора предполагается V2500 (им оснащена половина сходящих с конвейера "аэробусов") при возможности установки CFM56 ("альтернативный" мотор для "аэробусов" и "безальтернативный" для Boeing-737) по требованию заказчика.

Ту-204СМ будет существовать в двух видах – Ту-204-100СМ и Ту-204-300СМ. В основе первого – облегченный планер Ту-204-100, второго – Ту-204-300 с укороченным фюзеляжем. Оба типа разрабатываемых самолетов оптимизируются под самую востребованную авиаперевозчиками дальность полета – 3600 км. Снижение веса пустого снаряженного самолета на 6 т, замена двигателей и другие мероприятия обещают снижение расхода топлива на 12-17%. К 2008 г. подоспеет очередной доработанный отечественный комплекс авионики, рассчитанный на двух членов экипажа. Отдельные его элементы уже "летают" на Ту-204-300 "Владивосток Авиа" и Ил-96-300 Cubana de Aviacion.

В коммерческом плане идея Ту-204СМ идет в контексте национальной программы по гражданской авиации, о необходимости которой говорил на прошлой неделе заместитель председателя правительства – министр обороны России Сергей Иванов. Проект программы, подготовленный "Ильющин Финанс", предполагает строительство в 2007-2012 гг. 20 (из них 7 на экспорт) Ил-96-400, 100 Ту-204 (35), 80 (20) Superjet, 70 (20) Ан-148-100, 100 (20) Ан-140 и Ил-114 и до 300 (100) Ан-38, Су-80 и Ан-3. На ее реализацию требуется 230 млрд. руб. Часть из них, до 15%, составят собственные средства ИФК, а остальное должно прийти с рынка инвестиций под гарантии правительства РФ. С учетом улучшения ситуации в авиационной промышленности России (рост экспорта, в том числе по линии ВТС, образование единой авиастроительной корпорации в лице ОАК и т.д.), повышения ликвидности банковской системы страны и роста золотовалютных резервов государства стоимость финансирования лизинга отечественных воздушных судов в случае запуска столь масштабной программы должна сократиться с 11-12% до 7%.

На первом этапе речь идет о ежегодном строительстве в Ульяновске 12-15 среднемагистральных авиалайнеров и еще 6-8 в Казани, с выходом на 40 и 12 соответственно к 2015 г. Постоянная модернизация Ту-204, в том числе и по линии "СМ", позволит поддерживать его конкурентоспособность еще 10-15 лет, до появления абсолютно нового МС-21. В таком случае можно говорить о выпуске 200-300 самолетов семейства Ту-204.

В этом году КБ им. А.Н. Туполева также предложило на суд специалистов НП "ОАК" проект глубокой модернизации Ту-204. Он получил обозначение Ту-204NG, суффикс как у последнего варианта Boeing-737 – "Next Generation". Проект предполагал, кроме прочего, установку "скоростного крыла" меньшей площади, использующего последние достижения в области

аэродинамики. При сохранении аэродинамического качества (порядка 20 единиц) эта мера позволит увеличить крейсерскую скорость на типовом маршруте до числа Маха полета 0,83-0,85. Предложение по Ту-204NG продолжает рассматриваться. Но оно не противоречит идее проекта "СМ": фактически NG получится при установке на Ту-204-100СМ нового "скоростного крыла".

Как стало известно "ВПК", руководство Минпромэнерго, Росавиации и ОАК понимает необходимость принятия некоего государственного решения по поддержке находящихся в эксплуатации самолетов типа Ту-204 и других современных отечественных воздушных судов. Одна из его важнейших частей предполагает выделение бюджетного финансирования на доведение до нового серийного облика всего "летающего" парка "двестичетверок", а это порядка двух десятков

машин. Предварительные расчеты показывают, что для этого потребуется потратить порядка одного миллиона долларов на самолет. В случае материализации этой очень интересной идеи будет достигнут большой "PR-эффект": существующие и потенциальные операторы этого типа получают ясный сигнал, что государство и промышленность готовы оказывать им поддержку в эксплуатации "двестичетверки", поддерживать их на уровне современных требований. И тогда выбор в пользу отечественной продукции сделают те многие авиакомпании, которые сегодня еще колеблются при выборе основного среднемагистрального самолета.

Владимир КАРНОЗОВ

*источник:
газета "Военно-промышленный курьер"
18.10.06*

РУЛЕВОЙ "САЛЮТА"

Роль генерального директора в судьбе любого предприятия оборонно-промышленного комплекса (ОПК), особенно такого крупного, как ФГУП "ММПП "Салют", трудно переоценить. Особенно, если нет госзаказа, если разрушена отлаженная система управления отраслью и предприятия ОПК брошены в пучину рыночных реформ.

Такая ситуация в "оборонке" была, напомним, всего пять лет назад. И если предприятие выжило, смогло сохранить научный, производственный и кадровый потенциал, то заслуга в этом в первую очередь генерального директора и его команды. Юрий Сергеевич Елисеев именно такой руководитель, прошедший огонь, воду и медные трубы. На прошлой неделе Федеральное агентство по промышленности провело заседание конкурсной комиссии на замещение должности генерального директора ФГУП "Московское машиностроительное производственное предприятие "Салют". Победителем объявлен действующий директор Юрий Елисеев. Комиссией Роспрома предложено заключить договор с Ю.С. Елисеевым на замещение должности генерального директора предприятия сроком на 5 лет.

ПРОХОДНАЯ ЮНОСТИ

Юрий Елисеев принадлежит к плеяде генеральных, которые всю свою жизнь неразрывно связаны с родным предприятием. Он чувствует себя частицей "Салюта", знает наизусть каждый цех, закуток. Юрий Сергеевич пришел на ММПП "Салют" сразу после окончания кузницы оборонщиков - МВТУ им. Н.Э. Баумана и службы в армии в 1975 г. Работать в "почтовом ящике" тогда было не только почетно, но и ответственно.

Он начинал карьеру с низов - простым слесарем механосборочных работ. Работу свою любил и отдавал ей всего себя. Поэтому перед молодым и настойчивым сотрудником открывались перспективы профессионального роста.

Уже в 1981 г. он вырос до начальника цеха, в 1988 г. стал заместителем главного инженера по механизации и автоматизации, а в 1994 г. занял должность технического директора предприятия.

С октября 1996 г. Юрий Елисеев директор, а с 1997 г. - генеральный директор ФГУП "ММПП "Салют". Он доктор технических наук, профессор, действительный член Российской инженерной академии, лауреат премии Правительства РФ за разработку и создание новой техники, почетный авиастроитель.

ПРИКАЗАНО ВЫЖИТЬ

Вот уже тридцать лет работает на "Салюте" Юрий Сергеевич. Срок немалый, и было в этот период всякое. Конечно, особняком стоят времена после развала Советского Союза. Тяжело тогда пришлось. Все незыблемые устои рушились на глазах. "Оборонка" вдруг стала никому не нужна, и экономический кризис поражал самые, казалось бы, стабильные и успешные предприятия.

Юрию Елисееву "повезло", он возглавил "Салют" в самый разгул рыночных "реформ". Тогда-то судьба и проверила его на излом. Отступить и сдаваться было нельзя, за генеральным директором был многотысячный коллектив, родное предприятие, с которым была связана вся жизнь, находилось в критическом состоянии. Бросить "Салют" на произвол судьбы нельзя было и потому, что с заводом неразрывно связана вся история отечественной авиации. Предприятие возникло в 1912 г., когда на Николаевской улице (ныне Ткацкая) создали первый в России специализированный завод по производству авиационных моторов. На нем из узлов и деталей, поставляемых из Франции, собирали моторы "Гном" мощностью 80 л.с., которые устанавливали на самолеты "Ньюпор-4", "Фарман" и другие. Потом здесь освоили первые отечественные моторы М-4 и М-5 мощностью до 400 л.с. Их устанавливали на самолеты-разведчики Р-1, Р-2, бомбардировщики ТБ-1, истребители И-1, И-2.

В 1927 г., по решению правительства, заводы "Икар", "Мотор" и "Сальмсон" были объединены в один завод, который получил название "Завод № 24 имени М.В. Фрунзе". Это был уже крупносерийный завод по

производству авиамоторов. В 1933 году на заводе началось серийное производство двигателей М-34 конструкции А.А. Микулина. В то время он являлся лучшим поршневым двигателем в мире и устанавливался на бомбардировщики ТБ-3, самолет-разведчик Р-7, пассажирские П-7 и МП-1, специальные АНТ-25, а двигатель ГАМ-34 - на торпедные катера и морские охотники.

В тридцатые годы на самолетах с двигателями завода № 24 было совершено 110 выдающихся перелетов и установлено 20 мировых рекордов. В их числе полет экипажа В.П. Чкалова - впервые в мире через Северный полюс в Америку на самолете АНТ-25 конструкции А.Н. Туполева с двигателями АМ-34 конструкции А.А. Микулина.

В предвоенные годы завод выпускал, кроме того, двигатели конструкции А.Д. Швецова М-62, М-63 для истребителей И-16, И-153.

Предприятие внесло значительный вклад в победу в Великой Отечественной войне. Тогда оно было эвакуировано в Куйбышев. Многие работники завода мужественно сражались и пали смертью храбрых, их имена увековечены на заводском памятнике, у которого горит Вечный огонь. И всякий, кто приходит сейчас на завод, видит этот обелиск. Другие самоотверженно трудились и выпускали столь нужные стране авиадвигатели и, кстати, минометы. В 1943 году завод освоил производство и серийно выпускал двигатель АМ-38Ф для бронированного штурмовика Ил-2. За годы войны было произведено более 36 тыс. штурмовиков. Более чем на 10 тыс. были поставлены моторы завода.

После победы в 1947 г. на "Салюте" начато серийное производство первого в России турбореактивного двигателя генерального конструктора академика Архипа Михайловича Люльки.

В 1962 г. освоено серийное производство реактивного двигателя Р-15Б-300 генерального конструктора Сергея Константиновича Туманского. Его устанавливали на самолеты МиГ-25. Достигнуты рекорд скорости - 3.000 км/ч и потолок высоты - 37.000 м, а всего более 20 мировых рекордов. А в 1984 г. начато серийное производство реактивного двигателя АЛ-31Ф для самолета Су-27, на котором установлено более 30 мировых рекордов. Конечно, сохранить такое предприятие было для Ю.Елисеева делом чести. И, несмотря на все трудности, это удалось.

ВНОВЬ НА ЛИДИРУЮЩИХ ПОЗИЦИЯХ

Так, уже в 2005 г. объем реализации выпущенной продукции составил 13,4 млрд. рублей. 80 процентов станочного парка было обновлено. Работать на заводе вновь стало престижно, а средняя зарплата достигла 18.000 руб., что для столичной "оборонки" очень неплохо, а для региональной и вовсе недостижимый показатель.

Под руководством Юрия Елисеева в последние годы проведены серьезные реформирование и реструктуризация ФГУП "ММПП "Салют". Известно, что западные оборонные концерны практикуют соотношение военной и гражданской продукции 50 на 50. Это позволяет внедрять чрезвычайно дорогостоящие ниюкровские военные разработки в гражданское производство и гибко и своевременно реагировать на изменения на рынке сбыта. Сегодня на "Салюте" это соотношение составляет 70 к 30, а совсем недавно оно было 90 к 10.

Внутри предприятия созданы конструкторские бюро перспективных разработок авиадвигателей, промышленных газотурбинных установок и автоматики. Кстати, Юрий Елисеев одним из первых в "оборонке" реализовал эту идею. Так, одним из таких КБ при предприятии в 2005 г. разработана полностью цифровая система управления авиадвигателем САУ-235. Она позволила в пять раз повысить надежность двигателя и более чем в 2,5 раза снизить трудоемкость технического обслуживания.

В 2006 г. создано уникальное оборудование по газостатической обработке под давлением отливок рабочих лопаток турбины авиадвигателей. Тем самым механические свойства лопаток улучшены на 20%, а их ресурс теперь достигает 2.000 часов и выше.

Кстати, возродили на "Салюте" и производство авиационных графитов, которое в России было утрачено. Теперь оно стало экологически чистым.

И еще, раз уж речь зашла об экологии, на предприятии создан и действует уникальный завод по утилизации отходов, переработке твердых топлив методом паровоздушной газификации. На нем не только утилизируются отходы, но и получается электрическая и тепловая энергия.

Также в настоящее время на базе ФГУП "ММПП "Салют" формируется крупная интегрированная промышленная структура, в состав которой входят МКБ "Горизонт", МКБ "Гранит", АО "НИИД", Гаврилов-Ямский и Воскресенский машиностроительные заводы, ОАР "Агрегат" (г. Сим), заводы "Топаз" (г. Кишинев) и "Прибор" (г. Бендеры).

Эти предприятия работают по замкнутому циклу, начиная с НИОКРов и заканчивая утилизацией продукции. Всего в орбиту "Салюта" вовлечено более 20 тысяч специалистов!

Таким образом, сегодня ФГУП "ММПП "Салют" является одним из крупнейших двигателестроительных предприятий России. Предприятие специализируется на разработке, изготовлении и сервисном обслуживании авиадвигателей АЛ-31Ф, АЛ-31ФП, АЛ-31ФН для самолетов семейства Су-27, ремонте АЛ-21Ф для Су-22, Су-24 и Р-15Б-300 для МиГ-25, изготовлении узлов и деталей для Д-43БТ (модификаций двигателя для самолетов Бе-200, Ту-334 и Ту-230), Д-27 для самолетов Ан-70, Ан-180 и Бе-42. А также на производстве и последующем техническом обслуживании газотурбинных установок и газоперекачивающих станций ГТЭ-25У, ГТУ-10-31С, ГТУ-89-СТ-20.

В ГОСТЯХ У "САЛЮТА"

Продукция ФГУП "ММПП "Салют" сегодня востребована Вооруженными Силами России и гражданскими потребителями, а у самого предприятия, занимающего лидирующие позиции в отрасли, — хорошее будущее и прекрасные перспективы. Об этом заявил заместитель председателя Правительства РФ - министр обороны России Сергей Иванов летом с.г., посещая завод.

Как подчеркнул он, в настоящее время идет процесс реформирования авиационной промышленности, создается авиастроительная корпорация, объединяющая авиастроительные предприятия. Рассматриваются возможные направления дальнейшей интеграции предприятий, в частности предприятий авиационного двигателестроения.

Цель визита на Московское машиностроительное производственное предприятие "Салют" - ознакомление с крупнейшим двигателестроительным предприятием авиационной промышленности России. Конкурентоспособность страны напрямую зависит от развития таких высокотехнологичных отраслей, как двигателестроение, а значит, в наших интересах поддерживать такие эффективные предприятия, как ФГУП "ММПП "Салют".

Во время визита на предприятие Сергей Иванов ознакомился с производственными мощностями, работой сборочных цехов, парком высокотехнологичного оборудования и широким спектром готовой продукции завода.

Он оценил глубокую технологическую модернизацию, проведенную на предприятии, а также высокую квалификацию персонала.

В ходе визита С. Иванов заслушал доклад руководства ФГУП "ММПП "Салют" о реализации программы серийного производства турбореактивного двухконтурного двигателя АИ-222-25 для учебно-боевых самолетов Як-130, поставленных на вооружение ВВС России, о новом двигателе для истребителей-бомбардировщиков ВВС Индии МиГ-27, а также о программе модернизации двигателя АЛ-31Ф-М1 для самолетов семейства "Су".

После осмотра цехов заместитель председателя Правительства РФ - министр обороны России провел совещание с руководством завода "Салют" в конструкторском бюро предприятия, где заслушал доклад об основных направлениях модернизации и расширения номенклатуры выпускаемых авиадвигателей, а также перспективных разработках конструкторского бюро.

Также во время совещания генеральный директор "Салюта" Юрий Елисеев доложил об участии предприятия в программе создания двигателя нового поколения. А Сергей Иванов в свою очередь отметил, что "направление создания двигателя пятого поколения, принятое на предприятии, является правильным, оно заключается в том, что двигатель модернизируется поэтапно. Какие-то узлы, элементы, агрегаты модернизируются, повышается эффективность, и мы идем дальше". Кроме того, генеральный директор "Салюта" заявил о завершении государственных стендовых и летных испытаний двигателя АЛ-31Ф-М1 и сообщил, что "государственная комиссия удовлетворена результатами испытаний и в настоящее время готовится отчет о результатах испытаний двигателя АЛ-31Ф-М1". Ю. Елисеев также отметил, что "все работы по разработке и производству двигателя были осуществлены за собственные средства предприятия, без привлечения бюджетного финансирования, затраты при этом составили около 40 млн. долл." По словам Юрия Сергеевича, "двигатель предназначен как для установки на новые самолеты типа Су-34, так и для модернизации уже существующего парка самолетов семейства "Су", находящихся на вооружении российских ВВС и ВВС других стран".

Побывал этим летом на "Салюте" и главнокомандующий Военно-воздушными силами генерал армии Владимир Михайлов. В ходе визита он заявил, что мощности предприятия полностью удовлетворяют потребности ВВС в модернизации и ремонте двигателей. Достаточно сказать, что только в 2005 г. на заводе было отремонтировано 364 двигателя.

В настоящее время основным заказчиком ММПП "Салют" - Военно-воздушные силы России. Предприятие участвует в создании двигателя пятого поколения. Говоря о самолете пятого поколения, главком ВВС генерал армии В. Михайлов заявил, что опытные образцы этой машины поднимутся в воздух в 2007 году и на них будут установлены промежуточные двигатели АИ-222-25 от самолета Як-130. Требования, которые будут предъявляться к двигателю пятого поколения, — надежность и ресурсность. По словам генерала армии В. Михайлова, уже много идей воплощено в жизнь. Отметим, что 13 октября сего года главком ВВС вновь подтвердил, что авиадвигатели "Салюта" АЛ-31Ф-М1 будут устанавливаться на боевые самолеты пятого поколения, а также серийные машины Су-34 и Су-27СМ. Этот двигатель, по мнению Владимира Михайлова, "соответствует требованиям сегодняшнего дня, отличается высокими характеристиками по тяге, экономичности, продолжительности эксплуатации и пр." Примечательно, что сегодня главкомом ВВС РФ Владимиром Михайловым уже утверждён акт Государственной комиссии по приемке на вооружение модернизированного двигателя АЛ-31Ф-М1. Его подписание означает завершение всех стендовых и летных испытаний двигателя.

КАДРЫ РЕШАЮТ ВСЕ

Плох тот гендиректор, который не заботится о своих людях. Но на "Салюте" не так, и поэтому коллектив любит и уважает Юрия Сергеевича.

На предприятии удалось сохранить социально-бытовые объекты, созданные еще в советские времена. На балансе завода - оздоровительные лагеря на Черном море и в Подмосковье, санаторий-профилакторий, медсанчасть, детские сады, Дом культуры. Гордость заводчан - прекрасный спортивный комплекс, на котором проводятся и общегородские мероприятия. Кстати, мэрия Москвы неоднократно благодарила руководство "Салюта" за последовательную и ответственную социальную политику.

С 2000 года на предприятии создано более 5.000 рабочих мест, среди которых 600 рабочих мест для подростков и инвалидов.

Созданы и условия для профессионального роста. В коллективе "Салюта" сегодня трудятся 14 докторов наук, 122 кандидата и более 150 аспирантов. Более половины работников имеют высшее и среднее профессиональное образование. Не случайно предприятию единственному в отечественном авиапроме присвоен статус Федерального научно-производственного центра.

У Юрия Сергеевича, которому 28 июля 2006 г. исполнилось 55 лет, много творческих планов. За те тридцать лет, которые он руководит "Салютом", немало удалось сделать, но многое еще предстоит. Главное, что удалось собрать коллектив единомышленников от руководителей до рабочих, который готов идти за своим генеральным и трудиться на благо России.

Андрей ГАРАВСКИЙ

источник: газета "Красная звезда"
18.10.06

ЧТОБЫ НЕ ОПОЗДАТЬ НАВСЕГДА

Гражданская авиация России должна как можно скорее начать обновление своего авиапарка. Иначе в ближайшие пять лет в авиакомпаниях образуется острая нехватка необходимого количества современных воздушных судов.

Наши авиазаводы еще сохраняют способность серийно производить современные магистральные авиалайнеры, и эту способность необходимо развивать путем обеспечения крупным заказом авиатехники. Сегодня одно из основных препятствий в этом - отсутствие эффективных условий финансирования строительства гражданских самолетов на заводах.

Так считает генеральный директор лизинговой компании ОАО "Ильюшин Финанс Ко." Александр Рубцов. В ближайшее время наша компания представит в Правительство РФ предложения по устранению существующих проблем, основная идея которых состоит в том, что до конца текущего года необходимо создать механизм финансирования строительства самолетов путем привлечения кредитных средств под государственные гарантии.

Новые российские самолеты, безусловно, могут удовлетворить значительную часть спроса российского авиарынка на провозные мощности. Например, весьма эффективным показали себя в эксплуатации новые самолеты семейства Ту-204, в частности Ту-204-300. На базе этого самолета в настоящий момент создается среднемагистральный Ту-204СМ. Конкурентоспособными являются новые региональные модели RRJ и Ан-148. На рынке грузовых самолетов перспективны самолеты Ил-96-400, новая модификация Ил-76, Ту-204С. Мы уже получили заказы на 120 самолетов разного класса от российских и зарубежных авиакомпаний.

Сегодня создалась уникальная возможность перейти от единичных поставок новой техники к крупному заказу на большую партию самолетов. Он может быть выполнен в течение 2007-2010 гг. авиазаводами в Ульяновске, Воронеже, Самаре, Комсомольске-на-Амуре и Казани и включать не менее 150 самолетов всех модификаций. Стоимость заказа - около 3,6 млрд долл.

Такой объем работ будет выполнимым при условии решения нескольких задач. Необходимо финансирование крупного заказа на существующие модели

самолетов с использованием принятых в мировой практике механизмов лизинга (для внутренних продаж) и экспортного финансирования (для продаж за рубежом). Заемное финансирование уже позволило возобновить сбыт российской авиатехники как внутри России, так и за рубежом. Объем продаж можно увеличивать, используя различные инструменты государственной поддержки, например предоставление государственных гарантий по кредитам на лизинг новых самолетов. Для финансирования предлагаемого крупного заказа потребуются гарантии на 2 млрд долл. (80% стоимости самолетов, поставляемых на внутренний рынок). Для обеспечения экспортной части заказа объемы гарантий должны составить около 0,8 млрд долл. (85% стоимости экспортируемых самолетов).

И наконец, следует отказаться от введенного в 2006 г. обложения объектов лизинга налогом на имущество. Парадоксальная ситуация - государство сначала вкладывает средства в организацию лизинга самолетов, а затем изымает 20% выручки лизинговой компании в форме налога на имущество. Крупносерийное производство возможно только при условии технологического и производственного обновления авиазаводов и КБ, а также при восстановлении кадрового потенциала отрасли. Для этого потребуется 1 млрд долл.

Потенциальные источники финансирования - инвестиции федерального бюджета, организация долгосрочного лизинга технологического оборудования для авиапрома, кредиты банков и экспортно-кредитных агентств (для иностранного оборудования). Крайне необходимо и наращивание объемов бюджетного финансирования научных разработок по модернизации существующих моделей авиатехники и разработке новых.

Отдача не заставит себя долго ждать: сумма налоговых поступлений в течение 2007-2020 гг. составит около 2126 млн долл. Решение же проблемы пополнения авиапарка открытием свободного доступа на российский рынок поддержанных иностранных самолетов будет означать ликвидацию собственного гражданского авиастроения.

*источник: газета "Экомоника и жизнь"
16.10.06*



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

"ДЛЯ НАС ТУ-204-300 – ОПТИМАЛЬНЫЙ ВАРИАНТ"

Авиакомпания "Владивосток Авиа" первой в России освоила новый тип дальнемагистрального пассажирского самолета Ту-204-300. Сейчас в парке перевозчика четыре таких машины, однако авиакомпания намерена увеличить их количество. Об опыте их эксплуатации рассказывает заместитель генерального директора, начальник Инженерно-авиационной службы (ИАС) "Владивосток Авиа" Игорь Маценко.

- Скажу свое мнение: мы довольны этой машиной. Мы получили параметры соответствующего коммерческого проекта, близкие к тем, на которые рассчитывали. Добились того, что дальние линии из Владивостока в Москву, Санкт-Петербург и Екатеринбург мы смогли обеспечить достаточным уровнем регулярности и экономической эффективности именно с помощью самолета Ту-204-300. Мы убедились, что для российской маршрутной сети такая компоновка самолета для дальних линий наиболее приемлема. То есть емкость 250-300 посадочных мест (широкофюзеляжные самолеты Ил-96-300, Boeing 767) излишняя. А вот 140 для этой дальности оказалась "то, что нужно", - как мы и рассчитывали.

Скажем, на московском направлении необходимо очень гибко маневрировать провозными емкостями в зависимости от спроса. Например, летом, когда потребность большая, мы ставили на Москву девять рейсов в неделю и добивались загрузки более 90%. Сейчас, в осенний сезон, потребность в перевозках несколько сократилась и мы снижаем частоту рейсов. Тем не менее, поддерживаем высокую загрузку кресел. Таким образом получается, что расходы на одного перевезенного пассажира не возрастают, потому что сохраняется высокая коммерческая загрузка рейсов. А нашим конкурентам, например "Аэрофлоту" на своей машине Boeing 767-300ER, это сделать трудней. Получается, что они и летом, и зимой "возят" 230 кресел, которые далеко не все заняты в низкий сезон, когда большого спроса нет. В этом плане самолет Ту-204-300 оказался более коммерчески эффективным.

И с технической стороны в общем-то все оказалось неплохо. Даже лучше, чем мы ожидали. Налет в среднем у нас получился больше 300 часов на спи-

сочный самолет. Могу сказать, что в сентябре при среднем налете на одну машину более 300 часов, на самолете 64040 налет составил 450 часов - показатель достаточно большой. И это для самолета Ту-204, о котором столько много говорили что он, якобы, "не может летать с регулярностью, эффективностью и степенью исправности, соответствующей западным типам". На собственном опыте мы убедились, что это не так.

- Некоторые специалисты, в том числе и КБ им. А.Н.Туполева, называют Ту-204-300 "летающим чудом", поскольку у него выпадающие из ряда отечественных и зарубежных самолетов характеристики - столь большая дальность (св. 8500 км) при сравнительно небольшом объеме пассажирской кабины (8 кресел бизнес-класса и 134 экономического). Пока кроме "Владивосток Авиа" никто на "трехсотую" версию Ту-204 не решился - другие предпочитают варианты "-100", "-120" и "-200" (дальность 5-6 тыс км, до 210 кресел экономического класса). У вас что, такая уникальная маршрутная сетка?

- Мне трудно сказать, какие критерии при выборе самолета принимает та или иная авиакомпания. Для нас этот самолет на маршрутах повышенной дальности по пассажироместимости, цене, эффективности оказался оптимальным

- Есть ли проблемы при выполнении полетов на Ту-204 за рубеж?

- "Владивосток Авиа" ставит эти самолеты на рейсы в Японию, Китай, Корею, выполняли чартерные программы в другие страны. И не испытывает с этим никаких проблем. Проблемы могли бы возникнуть, если самолет показывал низкую надежность. У нас проблем с надежностью Ту-204-300 не было.

- Многие авиакомпании, осваивающие авиатехнику нового поколения, говорили о многочисленных трудностях "переходного периода". Насколько тяжелым он был для "Владивосток Авиа"?

- Не хочу хвастаться, но мы, пожалуй, подготовились лучше к началу эксплуатации Ту-204, чем те авиакомпании, которые первыми начинали осваивать данный тип воздушного судна. Мы смогли предвидительно создать неплохой склад запасных частей. В этом вопросе лизинговая компания пошла нам навстречу и помогла с его организацией. Он шел вместе с самолетом и пока является собственностью "Ильюшин Финанс Ко.". Но с выплатой лизинговых

платежей он перейдет к "Владивосток Авиа" вместе с самолетами. Благодаря ИФК и нашей настойчивости данный склад был своевременно и основательно организован и послужил хорошим залогом того, что регулярность выполнения рейсов на этом самолете с самого начала эксплуатации была достаточно высока. Но могу сказать и то, что и такого количества отказов, которые бы потребовали 100% использования технической аптечки, не наблюдалось.

Есть, конечно, и больные места на этом самолете. Это тормоза, в частности тормозные диски, гидравлический привод ГП-26. Считаю, что это самые больные места на самолете, поскольку за короткий (один год) срок эксплуатации мы неоднократно их заменяли. Пока эти проблемы остаются серьезными. С проблемой тормозных дисков мы расстались на Ту-154М после того, как стали закупать их в Китае. А на Ту-204 эта проблема опять возникла - диски не вырабатывают назначенного ресурса, разрушаются раньше времени...

- В "Аэрофлоте" сетуют на то, что двигатели ПС-90А имеют малый срок службы и часто становятся причиной задержек с вылетом...

- Не совсем это так, конечно. Конечно, к двигателю ПС-90 есть вопросы, но они не столь принципиальные, чтобы влиять на эффективность самолета. При этом хочется отметить вопрос организации поддержки двигателей в эксплуатации со стороны Пермского моторного завода (ПМЗ). Она близка к тому, что хотелось бы видеть с стороны всех производителей авиационной техники. После того как мы поработали с производителями и разработчиками двигателей Д-30КУ-154, Д-30КП, НК-8-2У, ТВЗ-117, ТА12-60, то, что мы встретили со стороны пермяков - это почти идеальные отношения.

- А что говорят цифры по отказам, досрочным съемам с крыла? У ПС-90 они уже достигли уровня, скажем, одного из самых распространенных в российской гражданской авиации двигателя Д-30КУ, установленного на Ту-154М?

- Если мы обращаемся к цифрам, то пока показатели надежности на ПС-90 поменьше

- Были ли в Вашей авиакомпании случаи отказа двигателей ПС-90 в полете?

- У нас не было ни одного случая выключения двигателя в полете. Все те отказы, которые были, не приводили к ухудшению показателей безопасности полета. Будем говорить, что это были "штатные отказы".

- Авиакомпания, эксплуатирующая Ил-96-300, жалуется на насосы НП-123. Они, якобы, в полете перегреваются и преждевременно выходят из строя. Вы тоже ими недовольны?

- Пока мы не почувствовали проблемы с гидронасосами ПН-123, которые также устанавливаются и на Ту-204. Таких проблем, чтобы они влияли на регулярность полетов, мы не наблюдаем. Не могу сказать, что они на наших самолетах плохо работали, перегревались. В этой части за данный период у нас проблем не было.

- А как показывает себя доработанная ВСУ ТА12-60?

- Вопросы по ВСУ остаются. Самолет не будет полностью конкурентоспособным, если на данном типе воздушного судна сохранится ТА12-60 в его современном виде. Очень маленький ресурс. Надеюсь, что его разработчики что-то сделают для повы-

шения ресурса. А пока получается, что за год мы "вылетали" весь ресурс. И с его продлением возникли большие проблемы, которые мы до сих пор полностью не разрешили.

А если говорить о стоимости ремонта, то это особый разговор. Для сравнения, стоимость капитального ремонта в Lufthansa Technik аналогичного по характеристикам ВСУ APS 320, который стоит на А320, в разы меньше, чем на заводе-изготовителе ТА-12-60, при том что ресурсы после ремонта у APS 320 в разы выше, чем у ТА12-60.

Самолет новый, и, конечно, возникает много замечаний. Не принципиальных, но мешающих нормальной эксплуатации этого самолета. Хотелось, чтобы меньше было нареканий пассажиров, более комфортные условия работы экипажа... С устранением нареканий у нас возникают проблемы. Есть вопросы по температуре в салоне - не очень эффективно сделана система поддержания градиента температур по длине фюзеляжа.

- "Туполев" хотел установить французскую систему кондиционирования воздуха...

- Хотели, но пока не сделали... А устанавливаемая по сей день отечественная система уменьшает комфорт на борту воздушного судна. Много нареканий по аварийным трапам. Во многих полетах идет заедание механизма отключения аварийных трапов. Это система, которая отключает аварийный трап, чтобы он не сработал как в аварийной ситуации. С подключением-то проблем нету. Но если не отключить, то при открытии двери аварийный трап самопроизвольно выпускается. Мы убеждаем, договариваем КБ "Туполева" - ну сделайте хоть что-то! Первые шаги есть, но пока результата не видим.

Возникает вопрос: а кто должен платить за эти доработки? Мы пытаемся говорить, что речь идет об устранении недостатков этого самолета, допущенных при проектировании и изготовлении. Речь идет об улучшении типовой конструкции. Авиакомпания нашла эти проблемы - что, ей теперь за их устранение еще и платить?

- С учетом этих проблем, самолет рентабелен? Прошел год, можно ли сделать вывод?

- Эти проблемы по большому счету не влияют на экономику самолета. Это ухудшает использование этой машины, но не экономическую эффективность. По той информации, что идет от финансистов нашей авиакомпании, я знаю, машина вписывается в параметры, которые ставились в бизнес-плане. Эксплуатация самолета идет с прибылью. Остается проблема, с которой мы с самого начала проекта боремся - увеличение коммерческой загрузки при выполнении дальних полетов. Это, конечно, влияет на экономическую эффективность самолета. Могли бы возить в Москву не только пассажиров, но и груз. Но его в большом количестве в грузовые отсеки заложить пока не получается: фактическая полезная нагрузка на этом самолете получается меньше предельной, которая была заявлена разработчиком. В соответствии с контрактом, ИФК компенсирует нам невыполнение пунктов технической спецификации к самолету. Вместе с тем, доход авиакомпании был бы больше, если бы мы могли возить больше груза.

- Но ведь "Туполев" на пару тонн увеличил максимальный взлетный вес Ту-204-300, что имело целью поднять величину полезной нагрузки...

- Увеличить-то они увеличили, до 107 т, но по нашему требованию и после того, как мы получили коммерческую загрузку совсем маленькую. Мы их попросту заставили хоть какие-то шаги предпринять... Первопричина - вес пустого снаряженного самолета оказался намного больше, чем они первоначально планировали. В результате вес конструкции "съел" коммерческую нагрузку. Выход из данной ситуации - не дальнейшее увеличение максимального взлетного веса, а уменьшение массы конструкции. Надеемся, что разработчик и изготовитель самолета в конце концов реализуют мероприятия, позволяющие достичь ранее заявленной цифры максимальной коммерческой нагрузки в 13,6 тонны. Так, что мы сможем при выполнении московского рейса дополнительно брать на борт 1,5-2 т груза.

Тем не менее, даже с учетом допущенных разработчиком самолета ошибок, самолет оказался для нас прибыльным. Мы сейчас ведем переговоры с "Ильюшин Финанс" о заключении контракта на лизинг еще на двух самолетов Ту-204-300. Обсуждается срок поставки - апрель-май 2008 г.

- Кроме Ту-204, имеются ли у "Владивосток Авиа" планы по обновлению самолетно-моторного парка?

- Несмотря на то, что мы планируем взять дополнительно два Ту-204-300, нам нужны новые самолеты для замены парка Ту-154. "Владивосток Авиа" планирует приобрести на условиях оперативного лизинга до 6 самолетов А320, первый из которых поступит в январе 2007 г. Эта машина будет использоваться на коротких и средних дальностях, до 4 500 км. Потому что на коротких маршрутах Ту-204-300 не столь эффективен, как "аэробус". Компоновка пассажирской кабины А320 будет близка к компоновке салона Ту-204-300. Европейская машина будет летать в основном из Владивостока за рубеж, а потом на тех внутренних трассах, где сегодня стоит Ту-154.

Программа Ту-204 открыла для нас абсолютно новый рынок - дальние полеты. И этот рынок мы будем развивать. Рынок средних и ближнемагистральных полетов, который мы сейчас обеспечиваем самолетами Ту-154, мы посчитали неэффективным развивать при помощи Ту-204-300, учитывая повышенный расход топлива и расход ресурса в посадках.

У Ту-154М расход топлива таков, что сводит все усилия коммерческого подразделения "Владивосток Авиа" на ноль. Рентабельность использования этого типа воздушного судна на сетке маршрутов "Владивосток Авиа" близка к нулю. Это одна проблема. Вторая - ужесточение требований к этим самолетам на более

полное соответствие нормам ИКАО. Чтобы добиться полного соответствия, требуется понести очень большие расходы - на работы по компоновке пассажирского салона, замене авионики и так далее. В какой-то части это придется делать, но решиться на полную доработку самолета мы не можем. По нашим расчетам, это потребует полмиллиона долларов и несколько месяцев простоя на выполнение доработок на одну машину.

- А что по региональным самолетам?

- В настоящее время "Владивосток Авиа" эксплуатирует два типа воздушных судов регионального класса, Як-40 и Ан-24. Як-40 - это, вообще-то, "планово-убыточная" машина. Она пока еще летает, но на регулярных рейсах она не эффективна. Мы пока используем Як-40 на чартерных рейсах и регулярных маршрутах, которые субсидируются краевой администрацией. В этом году мы прекращаем эксплуатацию Ан-24. Пока менять его на что-то новое не будем. Пока будем летать на Як-40. Убытки сравнимые - хотя Ан-24 потребляет меньше топлива, у него на порядок больше расходы на поддержание летной годности.

- Работает ли постановление по поддержке лизинга?

- Мы получаем предусмотренную постановлением компенсацию в полном объеме. Правда, на начальном этапе все давалось большим трудом, были большие задержки. Достаточно тяжело дело трогалось с мертвой точки, но сейчас все вопросы урегулированы (были задержки), мы получили положенные компенсации в полном объеме и вопрос закрыт.

- Что бы Вы хотели сказать в завершении нашей беседы?

- У меня хорошее мнение о Ту-204-300. Я рад, что наконец-то появился отечественный самолет, который соответствует международным требованиям. Никаких претензий в зарубежных аэропортах к оборудованию Ту-204-300 нет. Ни один полевой инспектор не предъявляет претензий, поскольку самолет полностью соответствует тому, что должно быть на самолетах данного класса в соответствии с требованиями ИКАО. Если бы такие самолеты раньше запустили в производство и эксплуатацию, то многие проблемы разрешились бы. И не было бы того коллапса, с которым сегодня столкнулась система воздушного транспорта России.

Владимир КАРНОЗОВ

*источник: AVIAPORT.RU
23.10.06*



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 Интернет: WWW.AS-CLUB.RU/BULL

УТЕЧКА МОЗГОВ ДОСТИГЛА ОПАСНЫХ МАСШТАБОВ

Интервью с ректором Самарского государственного аэрокосмического университета имени С.П. Королева Виктором Сойфером.

Споры о выделении части высших школ из общего числа вузов России ходили давно. В прошлом году в результате победы на конкурсе 17 вузов получили 10 млрд.руб. Один из победителей - Самарский государственный аэрокосмический университет имени С.П. Королева. С ректором СГАУ Виктором Сойфером беседует "НГ".

- Виктор Александрович, СГАУ был третьим вузом (после МГТУ имени Баумана и Московской медицинской академии имени Сеченова), который набрал самое большое количество голосов независимой экспертной комиссии. Вы получаете 500 млн.руб. На что потратите? Успеете ли реализовать транш?

- Сразу скажу, выделенные средства не предусмотрены на содержание дирекции. Структура вуза после гранта не меняется. А проект, который мы разработали, рассчитан на реализацию на два года. Осуществлять его мы будем в сжатые сроки.

Почему? Большую роль играет здесь фактор времени. Первый транш (98 млн.) поступил к нам в июле. Все закупки необходимого оборудования для реализации проекта мы можем осуществить только по тендерам и по конкурсу. На каждый конкурс уходит более месяца времени.

Проект носит название "Развитие Центра компетенции и подготовки специалистов мирового уровня в области аэрокосмических и геоинформационных технологий". В нем мы попытались сфокусировать все хорошее, что делалось в аэрокосмической отрасли нашими предшественниками. В Самаре, например, создавали уникальные спутники, которые позволяли получать изображение из космоса.

Мы работаем сегодня в тесной связи с заводами космической тематики. Нам интересны проекты в области автоматизированного проектирования аэрокосмических объектов (трехмерное прототипирование) и образовательных технологий.

Сегодня в образовании, как вы знаете, все большее значение приобретает дистанционное обучение. Мне жаловался один мой американский коллега, что ему отстроили в университете целый новый корпус, а здание пустует. Студенты предпочитают заниматься в тиши собственных кабинетов.

Но чтобы перейти на "дистанционку", нам, например, нужно иметь соответствующего уровня программное обеспечение. Это актуально и в связи с тем, что уникальный профессорско-преподавательский состав стремительно стареет. Уходят мастодонты из нашей области, и важно сохранить их знания для будущих поколений. Преемственность в передаче знаний - для нас задача номер один.

- Вы назвали главное направление - подготовка кадров мирового уровня. А востребованы ли ваши выпускники сегодня?

- Мы выпускаем ежегодно полторы тысячи студентов, и 500 из них - по космической специальности. Востребованы ли они - да. Идут ли они работать туда, где они нужны, - нет. Молодой специалист хочет получать от 12 тысяч рублей в месяц, а ему предлагают - от 5 тысяч рублей. Поэтому идут в логистику, финансово-промышленные группы. И там достигают больших успехов.

- Как много выпускников не работают по своей специальности?

- Точной статистики я не приведу, но где-то около 40%. Между тем наших специалистов готовы прибрать к рукам зарубежные компании, такие как "Boeing", NASA. Они предлагают молодому специалисту сразу зарплату от 700 долларов.

- Вы не боитесь, что грант может пойти на подготовку специалистов для заграницы?

- Вся задача, собственно, и состоит в том, чтобы создать специалистов для новой экономики. Экономики, основанной на знаниях. Сегодня за рубеж уезжают примерно 15-20% специалистов. Гораздо больший процент составляет "скрытая" утечка мозгов (работа не по специальности, о которой мы только что говорили). Кстати, примерно через три года после окончания института, не работая по своей специальности, молодой человек может и вовсе выбыть из своей профессии навсегда.

- Создание выгодных условий для талантливой молодежи - кто это сделает? Понимает ли эту задачу, например, бизнес?

- Вложение средств в образование и науку - не быстрые деньги. Влияние их долгосрочное. Понимает ли это бизнес? Наверное, нет. Ему надо понять, что многие наши проекты носят уже сегодня прикладной характер. Например, Центр приема космической информации, который мы хотим создать. Геоинформация сегодня интересна всем и очень хорошо продается. Она востребована многими структурами. Например, МЧС может с ее помощью отслеживать природные катаклизмы. Наблюдение может вестись с разрешением до одного метра.

- Если бы не был объявлен конкурс инновационных вузов, родился бы этот ваш проект?

- Разумеется, нет. Вряд ли нам удалось бы сподвигнуть коллектив собраться, встряхнуться и объединить усилия на создание такого проекта. А главное, вряд ли кто-то был заинтересован в написании проекта, реализовать который не было возможности.

источник: Независимая газета
29.09.06

*новости переведены с зарубежных web-сайтов
специально для Клуба авиастроителей*

ГАЗИФИЦИРУЮЩЕЕ ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ БИОТОПЛИВА ВТОРОГО ПОКОЛЕНИЯ

Центр технических исследований VTT в Финляндии создал новое газифицирующее оборудование, предназначенное для развития электростанций второго поколения на биотопливе.

В процессе работы оборудования синтезированный газ отделяется от биомассы и используется для создания дизельного топлива. В настоящее время идут интенсивные тестовые испытания разработанной системы, которые предоставят базовую информацию. На ее основании будет разработана конструкция промышленной демонстрационной электростанции. В дополнение к созданию устройств для синтеза газа исследование включает разработку новых решений для электростанций, использующих газовые тур-

бины и топливные элементы. Газифицирующая установка будет в состоянии перерабатывать любое органическое сырье, например, отходы лесной промышленности, кору, биомассу с полей, вторичное топливо и торф. Одной из важнейших проблем энергетики Финляндии является использование отходов лесной промышленности и побочных продуктов без ущерба для поставок сырья лесной промышленности. В связи со сложившимися логистическими схемами газифицирующие установки будут разрабатываться и применяться в комплексе с деревоперерабатывающими фабриками.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.innovations-report.de
12.10.06*

ГАЗОВАЯ МИНИ-ТУРБИНА ВМЕСТО АККУМУЛЯТОРОВ МОБИЛЬНЫХ ТЕЛЕФОНОВ И НОУТБУКОВ

Крошечная электростанция поставляет в десять раз больше энергии, чем равная ей по массе батарейка.

Исследователи Массачусетского института технологии разработали почти микроскопическую газовую турбину, которая в будущем сможет заменить аккумуляторы мобильных телефонов и портативных компьютеров. Коллектив из двадцати человек под руководством Алана Эпштейна (Alan Epstein) сконструировал мини-турбину длиной 25 миллиметров. По данным разработчиков, устройство с массой, примерно равной массе батареи, производит в десять раз больше энергии и таким образом позволяет сделать мобильные терминалы менее зависимыми от постоянного источника энергии.

Финансирование проекта осуществлялось Исследовательской лабораторией армии США. Как и многие другие технические новшества, эта разработка также имеет военное назначение, так как солдатам в полевых условиях приходится носить на себе все большее количество оборудования, требующего энергообеспечения. В этом случае газовая мини-турбина может заменить батареи весом несколько килограммов и сделать солдата не зависимым от розетки на более длительный срок.

"Большие газовые турбины могут снабжать энергией целый город. Мы уменьшили их и теперь можем покрыть потребность одного человека в электричестве", - объясняет Эпштейн. Устройство миниатюрной электростанции похоже на "взрослый" образец. Здесь

также присутствует компрессор, камера сгорания, турбина и другие компоненты, которые есть и в большой электростанции. Однако, конечно же, речь не идет об уменьшенной копии, так как производство деталей из металла в таком масштабе, по словам Эпштейна, невыполнимо. Вместо этого турбина и другие компоненты изготовлены из кремния, подобно компьютерному чипу.

Мини-мотор состоит из шести кремниевых дисков, соединенных друг с другом. Турбина будет достигать скорости в 20 000 оборотов в секунду, что позволит генератору вырабатывать 10 ватт электричества. Охлаждение осуществляется при помощи воздуха. Однако одна проблема - финальная сборка - все еще ждет своего решения.

"Конечно, горячий газ, выходя из камеры сгорания, должен заставлять вращаться турбину и таким образом вырабатывать ток", - говорит Эпштейн. Однако как именно реализовать связку всех элементов, пока неясно. "Это проблема, которую мы, тем не менее, собираемся решить до конца года", - убежден исследователь.

Пока что все детали отлично функционируют по отдельности. Турбина вместе с генератором должна быть готова к концу 2006 года. Исследователи исходят из того, что при массовом производстве можно будет достичь той же стоимости электричества, как у электростанции, оснащенной большой газовой турбиной.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.mit.edu
20.09.06*

ИНИЦИАТИВА "ЭЛЕКТРОСТАНЦИИ 21 ВЕКА"

Для того чтобы справиться с увеличивающимся спросом на электроэнергию в течение ближайших 20 лет, Еврокомиссия предусматривает запуск новых станций в Европе общей мощностью до 200 ГВт.

Основанием для предстоящего структурного изменения энергоотрасли является повышение срока эксплуатации электростанций, тенденция развития нефтяного и газового рынков, а в случае с Германией - и запланированный отказ от использования ядерной энергии. Необходимость в принятии стратегических решений, направленных на обеспечение будущего развития, назрела прежде всего для компаний, эксплуатирующих электростанции. Однако принятие таких решений сопряжено с высокими рисками, поскольку требует немалых капиталовложений.

Эти причины побудили правительства двух германских земель, Баден-Вюртемберга и Баварии, в 2004 году начать реализацию рассчитанной на четыре года исследовательской инициативы "Электростанции 21 века". Исследование охватывает 36 отдельных проектов - от экономического анализа до исследований в области симуляционного и процессного мониторинга и открытий в области технологии и материалов. Первые итоги были подведены 20 сентября 2006 года.

Компания EnBW, будучи инновационной компанией в области энергетических вопросов (например, она эксплуатирует одну из самых современных угольных электростанций в Европе, расположенную в Альбахе под Штуттгартом), содействует пяти из 36 проектов. Среди них:

- критерии для принятия стратегических решений на электростанциях;
- оптимизация рабочего процесса обычных электростанций при помощи основанного на симуляции процессного мониторинга;
- оптимизация и повышение срока службы деталей котла;
- поведение природных газов в камере сгорания турбины;
- разработка системы контроля смешения газов в реальном времени, основанная на использовании лазера.

В какой момент времени и в какую технологию необходимо инвестировать? Этот вопрос определяет все. Созданный для поиска ответа проект компании EnBW сосредоточен на исследованиях в области анализа рисков. Кроме ценовых и количественных рисков в расчет принимаются, в том числе, и такие факторы, как, например, возможность политической нестабильности.

Общеэкономический анализ позволяет сделать уверенный прогноз относительно как парка электростанций в целом, так и каждой конкретной энергетической компании.

В рамках проекта будет создано репрезентативное портфолио оборудования и технологий, предназначенное компаниям, занимающимся эксплуатацией электростанций. Результатом станут конкретные

инвестиционные рекомендации с прогнозируемыми рисками.

Разрабатываемая в рамках данного проекта программа компьютерной симуляции позволит контролировать процессы поджига и получения пара в промышленных электростанциях.

На основании оценок и сравнения данных, полученных в течение долгого периода времени, могут быть приняты необходимые улучшения, например, изменена концентрация вредных веществ в выбросах турбины. Таким образом, система должна помочь снизить производственные риски, вызванные, например, усталостью продукта, и создать локальную систему менеджмента знаний. Первый прототип будет создан к концу 2006 года, после чего вплоть до конца 2008 будет происходить его поэтапное тестирование.

Для современных электростанций, использующих газовые турбины, решающими являются три фактора:

- небольшой выброс вредных веществ,
- высокая эффективность,
- высокая надежность.

В связи с уменьшением запасов традиционных ископаемых энергоносителей в будущем все большее значение будет приобретать возможность гибко менять виды используемого топлива.

Для сокращения выброса вредных веществ в так называемом "пресмешивателе" происходит смешение топлива с воздухом. При этом происходят сложные химические реакции, и возможность их контроля является решающим фактором, влияющим на эксплуатацию всей электростанции. Институт техник сгорания в Штуттгарте (ФРГ) разрабатывает технологии, которые в будущем позволят не только анализировать процессы поджига, происходящие в работающих камерах сгорания, но и управлять ими. Проект нацелен на решение задач по стабилизации процесса возгорания и контролю процессов горения.

В зависимости от времени и места добычи природного газа наблюдаются колебания в его составе, а значит, и в его потенциальном КПД.

Инновационная система измерения в реальном времени на базе лазерного луча, в разработке которой приняла участие компания EnBW, позволяет измерять данные непосредственно в процессе эксплуатации турбины. Отличие системы от обычных газовых хроматографов состоит в большем удобстве управления, нечувствительности к воздействиям окружающей среды и меньшем весе.

Полученные в результате использования этой системы данные помогут экспертам в разработке мер по предотвращению возможностей повреждения деталей турбин вследствие превышающих норму температур в камере сгорания и колебаний самой камеры.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.enbw.com
13.10.06*

ТВЕРДЫЕ СНАРУЖИ И УПРУГИЕ ВНУТРИ

Турбинные лопасти подвергаются огромным нагрузкам. Новая технология позволяет продлить срок эксплуатации паровой турбины. Входные края сделаны твердыми, а внутренняя часть – упругой и эластичной.

Паровые турбины являются основой энергетической отрасли. От их надежности и срока службы зависит надежность всей системы энергообеспечения. Во время эксплуатации турбины подвергаются огромным нагрузкам, и прежде всего это относится к огромным лопастям турбины, расположенным в области низкого давления. С одной стороны, на них действуют высокие статические и циклические механические нагрузки, с другой стороны, интенсивный износ обеспечивают мельчайшие капельки воды. Капельки конденсируются из пара, с большой скоростью врезаются в края турбины и разрушают их.

"Для того чтобы турбины дольше выдерживали эти нагрузки различной природы, необходимо применение материалов упругой и твердой структуры, которые, будучи прочными, тем не менее, будут и достаточно пластичными", - объясняет доктор Берндт Бреннер (Berndt Brenner) из Института материалов и лучевой техники им. Фраунгофера в Дрездене. Поэтому лопасти, которые подвергаются особенно высоким нагрузкам, производятся из специальных способных к усадке и одновременно твердых сталей. Однако технологии, позволяющей повысить прочность входных краев, до сих пор не существовало.

Для того чтобы решить эту дилемму, коллектив дрезденских ученых в рамках выполнения заказа

компании Siemens Power Generation разработал новую технологию закаливания входных краев. На первых двух этапах процесса при помощи полного раскаливания всей турбинной лопасти и следующего за ним отвердевания при очень высоких температурах получается состаренный, мягкий и достаточно пластичный материал. На третьем этапе происходит повторное расплавление при помощи высокотемпературного лазера и закалка области входных краев, то есть только той зоны, которая подвергается максимальным нагрузкам. Затем вся лопасть турбины еще раз подвергается закаливанию, но уже при гораздо более низкой температуре. Таким образом, твердым становится только поверхностный слой, в то время как внутри материал остается упругим. "Связанное с этим повышение прочности показывает уменьшение износа при кавитационном тесте почти в три раза. Это позволит нам повысить продолжительность срока службы турбинных лопастей", - комментирует результаты проекта другой участник рабочей группы, Франк Титц (Frank Tietz).

Между тем технология уже прошла свое промышленное "боевое крещение". С ее использованием были изготовлены 23 большие паровые турбины, работающие на электростанциях Германии, Европы, Ближнего и Дальнего Востока. За свои разработки в области "закаливания краевых областей при помощи локального нанощкалированного осаждения" профессор Бреннер и дипломированный инженер Франк Титц получили Фраунгоферовскую премию 2006 года.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.fraunhofer.de
19.10.06*

МИТ СОЗДАСТ "НЕВИДИМЫЕ" ПЛАВУЧИЕ ВЕТРЯНЫЕ ТУРБИНЫ

Мечта исследователей из Массачусетского института технологий (MIT): четыре сотни огромных ветряных турбин, расположенных в море, снабжают потребителей на берегу электричеством, которого хватает на несколько сотен тысяч домов.

При этом никто на берегу не видит турбин - фокус в том, что они должны плавать на платформах в сотнях километров от берега, где более сильный и продолжительный ветер.

Сегодняшние ветряные турбины обычно стоят на специальных башнях, врытых глубоко в океанское дно. Однако такие устройства можно устанавливать только на глубине до 15 метров.

Пол Скловунос (Paul D. Sclavounos), профессор механической инженерии и морской архитектуры, в течение нескольких десятилетий занимался разработкой плавающих конструкций для открытого моря и добычи газа.

В 2004 г. Скловунос вместе со своими коллегами из MIT, а также экспертами по ветряным турбинам из Национальной лаборатории возобновляемой энергии США (NREL) приступил к проекту интегра-

ции ветряной турбины с плавучей базой. Платформа и турбина держатся на воде за счет плавучести, не используя дорогих башен.

По данным ученого, такие турбины могут работать в водоеме глубиной от 30 до 200 метров. Это означает, что, например, на северо-востоке США электростанции могут быть размещены на расстоянии 50-150 километров от берега. Каждая турбина, расположенная на платформе, может обеспечить большое экономическое преимущество: экспериментальная конструкция Массачусетского института вырабатывает 5 мегаватт тока, в то время как береговые станции - 1,5 МВт, а наводные станции других конфигураций - 3,5 МВт.

Сборка плавающих турбин в океане была бы непропорционально дорогой из-за их размера: ветряная башня достигает 90 метров в высоту, роторы - 140 метров в диаметре. Поэтому инженеры разработали конструкции так, чтобы их можно было собирать на берегу, а затем на буксире выводить в открытое море.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.mit.edu
19.09.06*

ПЕРВАЯ СОЛЯРНАЯ ЭЛЕКТРОСТАНЦИЯ ПАРАБОЛЬНОГО ТИПА В ЕВРОПЕ

Самая большая в мире соляная электростанция строится в Андалусии.

20 августа был заложен фундамент соляно-термической электростанции "Андасол-1" в Андалусии, на юге Испании. Первая электростанция в Европе, основанная на использовании параболических каналов, была разработана компанией Solar Millennium AG из г. Эрланген (Германия). Министр экономики Андалусии Франсиско Валлехо Серано (Francisco Vallejo Serrano) и заместитель германского министра Маттиас Махниг (Matthias Machnig) присутствовали на европейской премьере технологии, которая в будущем сможет заменить ископаемое и ядерное топливо. Площадь коллектора более чем 510.000 квадратных метров делает "Андасол-1" самой большой соляной электростанцией в мире. Электрическая мощность в 50 мегаватт и термические аккумуляторы позволят получать примерно 179 гигаваатт-часов ежегодно и снабжать экологически чистым током около 200 000 человек. Станция будет построена в течение ближайших двух лет. В отличие от фотовольтажной технологии, позволяющей получать электроэнергию непосредственно из солнечного света, соляно-термические электростанции производят ток из тепловой энергии захваченных солнечных лучей.

"Сегодняшняя закладка фундамента "Андасол-1" стала важным сигналом мировому рынку соляно-термического производства электроэнергии. Компания Solar Millennium планирует дальнейшее строительство крупных электростанций как в Испании, так и по всему миру. Здесь же, в Андалусии, вскоре будут построены еще три солнечных электростанции", - говорит Кристиан Бельтле (Christian Beltle), председатель правления Solar Millennium AG. Разработка проекта станции "Андасол-1" была начата компанией в начале 90-х годов. В качестве партнера по осуществлению проекта ценой в 300 миллионов евро компании удалось привлечь испанскую группу ACS/Cobra, крупнейшего застройщика страны. Испанская компания вошла в проект в декабре 2004 и контролирует 75 % капитала совместной компании Andasol 1 S.A. Оставшиеся 25 % принадлежат германской инвестиционной группе, представляемой компанией Solar Millennium. Группа ACS/Cobra осуществляет строительство установки, обращаясь при этом к опыту Solar Millennium; так, компания Flagsol GmbH, дочернее предприятие Solar Millennium, поставляет услуги инжиниринга соляного поля, а также планирование, прокладку коммуникаций и надзор за строительством.

Соляно-термальные электростанции производят ток из тепловой энергии "захваченных" солнечных лучей. В электростанции параболического типа зеркала в форме канавок направляют солнечные лучи на трубу, установленную в коллекторе. Находящаяся в трубе жидкость, работая как проводник тепла, нагревается, а затем в специальном блоке электростанции при помощи преобразователей производится пар. Полученный пар используется в турбине для получения тока подобно тому, как это происходит в обычных электростанциях. Такой способ позволяет эффективно и достаточно экономно использовать солнечную энергию. Конструкция параболических электростанций

является признанной и надежной технологией, и в течение последних 20 лет они коммерчески используются в пустынях штата Калифорния, США.

При помощи резервуаров с жидкой солью, которые служат термическими аккумуляторами энергии, ток поставляется в нужный момент и в нужном количестве. Такие соляные электростанции могут поставлять ток и в ночные часы. Соляно-термальная электростанция "Андасол-1" призвана покрыть пики дефицита в испанской электросети, которые вызываются прежде всего большим потреблением электроэнергии при использовании климатических установок.

Сегодняшние политические условия в Испании делают возможной успешную реализацию проектов по добыче электроэнергии. В течение 25 лет закон гарантирует возмещение расходов на подводу тока, произведенного при помощи соляно-термальной технологии, в размере примерно 21 евроцента за киловатт-час. Так как технология соляно-термического производства тока гарантирует достаточно высокое снижение издержек на производство, уже в ближайшие десять лет она может стать конкурентоспособной заменой традиционных технологий переработки ископаемого топлива для производства тока при пиковых и полупиковых нагрузках энергосети. По оценкам Greenpeace, к 2015 году в мире можно будет создать совокупную мощность в 36 850 МВ, что обеспечит создание 54 000 рабочих мест. К 2020 году соляно-термальные электростанции могут достигнуть совокупной мощности в 600 000 МВ. Это обеспечит покрытие 5 % мирового потребления электроэнергии, что превышает сегодняшнюю долю гидроэнергии или атомной энергии.

Германский центр авиации и космонавтики исходит из того, что к 2050 году в странах средиземноморского бассейна возобновляемые источники энергии серьезно потеснят ископаемое топливо, так как соляно-термальные электростанции будут производить в два раза больше электричества, чем станции, основанные на использовании энергии ветра, биомассы, земных недр, и солнечные фотовольтажные станции. В среднесрочной перспективе эксперты рекомендуют импорт соляно-термального тока из стран Средиземного моря в Германию.

Компания Solar Millennium AG размещает свои акции на бирже и является исследовательским и технологическим предприятием в области возобновляемых источников энергии, работающим по всему миру. Совместно с рядом дочерних компаний и партнерами компания осуществляет проектирование и строительство соляно-термальных электростанций. При строительстве этих крупных электростанций компания использует технологию параболических зеркал, доказавшую свою эффективность. Solar Millennium также совершенствует электростанции на восходящем воздушном потоке с целью сделать возможным их рыночное применение. Основными рынками компании являются Испания, США и Китай. Solar Millennium является ведущей компанией на рынке электростанций параболического типа.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.innovations-report.de
12.09.06*

РЕЗОЛЮЦИЯ ВТОРОГО ВСЕРОССИЙСКОГО ФОРУМА БУХГАЛТЕРОВ АВИАСТРОЕНИЯ



Клуб авиаторов создан по инициативе руководителей предприятий авиационной отрасли и ведущих технических вузов, объединивших свои усилия с целью развития авиационной отрасли России.

Деятельность Клуба включает в себя:

- повышение привлекательности авиационных профессий в общественном сознании, популяризацию достижений отрасли;

- профессиональное ориентирование молодежи с целью обеспечения притока квалифицированных кадров в отечественное авиационное;

- поддержку и развитие системы профессионального образования в отрасли с учетом мирового опыта и задач развития отрасли.

Официальный веб-сайт Клуба: WWW.AS-CLUB.RU

28–29 сентября 2006 г. в Москве, в отеле "Золотое Кольцо", прошел Второй всероссийский форум бухгалтеров авиационного. В этом году тема форума была определена как "Роль бухгалтерской службы в системе управления конкурентоспособностью предприятия в современных условиях". Форум принял резолюцию, содержащую профессиональное мнение участников по ряду вопросов повестки дня форума.

Мы, участники Второго всероссийского форума бухгалтеров авиационного, отмечаем, что на протяжении последних лет в России происходит активное реформирование бухгалтерского учета в соответствии с требованиями рыночной экономики и международными стандартами финансовой отчетности (МСФО).

К настоящему времени:

- одобрена Концепция развития бухгалтерского учета и отчетности в Российской Федерации на среднесрочную перспективу, предусматривающая формирование базовой инфраструктуры применения МСФО и изменение всей системы регулирования бухгалтерского учета и отчетности с широким привлечением к этому процессу участников профессиональных объединений страны;

- разработаны и опубликованы для широкого обсуждения профессиональной общественностью проекты Федеральных законов "Об официальном бухгалтерском учете" и "О консолидированной финансовой отчетности" (последний прошел второе чтение в Государственной думе).

Обсудив проекты законов на форуме, мы считаем важным:

1. Согласиться с необходимостью сближения системы бухгалтерского учета и отчетности в России с международными стандартами финансовой отчетности (- МСФО). При этом мы считаем, что:

- индивидуальная бухгалтерская отчетность должна представляться в соответствии с требованиями Российского законодательства по бухгалтерскому учету, а консолидированная финансовая отчетность организаций, ценные бумаги которых допущены к обращению на рынке ценных бумаг, - в соответствии с МСФО;

- нормы и правила, устанавливаемые национальными и отраслевыми стандартами по бухгалтерскому учету и отчетности, должны быть приближены к требованиям МСФО настолько, насколько это возможно без риска утери национальных и отраслевых достижений в области бухгалтерского учета и отчетности;

- текст МСФО должен иметь официальный перевод на русский язык, и актуальность этого перевода должна обеспечиваться постоянно с учетом вносимых в МСФО дополнений и изменений.

2. Поддержать в целом проект Федерального закона "Об официальном бухгалтерском учете". Однако, для обеспечения интересов всех пользователей бухгалтерской отчетности и правильной организации объективного бухгалтерского учета в стране, мы считаем важным обеспечить:

- наличие в законопроекте достаточного количества норм, устанавливающих требования к бухгалтерскому учету, обеспечивающих достоверность и надежность формируемой в учете и представляемой в финансовой отчетности информации и их взаимосвязь с нормами, регулирующими систему учета и отчетности в стране;

- непротиворечивость норм закона нормам другого законодательства страны (в частности, в отношении порядка составления и представления бухгалтерской отчетности);

- сохранение норм, определяющих статус, права и обязанности главного бухгалтера как гаранта объективности учета и отчетности, его подчиненность непосредственно руководителю организации в целях обеспечения независимости учета от внутрислужебных интересов подразделений и их руководителей;

- сохранить подпись главного бухгалтера на финансовой отчетности и на сводной финансовой отчетности в целях реализации требований объективности учета и контроля;

- установить обязательность представления годовой бухгалтерской отчетности собственнику организации и ее утверждения в порядке, определяемом учредительными (уставными) документами;

- установить, что вопрос составления и представления промежуточной бухгалтерской отчетности полностью относится к компетенции экономического субъекта и регламентируется учетной политикой организации.

3. Поддержать в целом проект Федерального закона "О консолидированной финансовой отчетности". Однако, для правильного понимания норм закона пользователями, в понятии консолидированной финансовой отчетности недостаточно одной отсылки на МСФО. Необходимо четко и однозначно определить участников консолидации с учетом норм гражданского законодательства.

4. Рекомендовать Правительству Российской Федерации продолжить процесс передачи функций по регулированию бухгалтерского учета и отчетности саморегулируемым профессиональным организациям. В связи с этим, создать условия для активной деятельности этих организаций по разработке нормативных правовых актов по бухгалтерскому учету и отчетности, подготовке и переподготовке бухгалтерских кадров, контролю за соблюдением норм профессиональной этики.

5. Продолжить в Клубе авиастроителей работу по созданию профессиональной секции бухгалтеров авиастроения, имея в виду создание саморегулируемого профессионального сообщества, одними из важнейших задач которого должны стать задачи формирования профессионального мнения по важнейшим вопросам бухгалтерского учета в авиастроении, разработки отраслевых норм и правил бухгалтерского учета, создания эффективной профессиональной среды для подготовки и профессионального роста кадров.

Мы, участники Второго всероссийского форума бухгалтеров авиастроения, поручаем организаторам форума:

1. Направить настоящую резолюцию в федеральные органы законодательной и исполнительной власти, отвечающие за регулирование бухгалтерского учета.

2. Организовать публикацию настоящей резолюции и других материалов форума в Бюллетене клуба авиастроителей и других печатных изданиях, принять другие меры по доведению нашего профессионального мнения до всех заинтересованных пользователей.

3. Обратиться от нашего имени ко всем членам Клуба авиастроителей, его Президенту, с настоятельным предложением поддержать наши инициативы и принять все возможные меры к их осуществлению. В рамках созданной в клубе Секции бухгалтеров авиастроения организовать постоянно действующую группу экспертов по выявлению наиболее острых проблем в области бухгалтерского учета в отрасли, поиску и обобщению методов и способов их решения и доведению их до бухгалтерских служб предприятий. К работе в экспертной группе привлечь как ведущих специалистов в области теории бухучета, так и бухгалтеров авиастроительных предприятий.

Мы приглашаем всех специалистов, профессиональная деятельность и интересы которых связаны с бухгалтерским учетом в авиастроении, присоединиться к нам с целью расширения и развития нашего профессионального сообщества.

источник: Клуб авиастроителей
02.10.06

НОВАЯ ИНИЦИАТИВА КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Уважаемые дамы и господа!

Членами нашего клуба рождена новая замечательная инициатива: создать при нашем подшефном Лицее №1550 Музей истории авиации и новый раздел книг в лицейской библиотеке, собранный силами членов нашего клуба.

Цель Музея заключается в следующем: создать условия для самостоятельной творческой деятельности ребят по изучению истории авиации и воздухоплавания, сбора экспонатов, их изучения и систематизации, организации экскурсий для сверстников и взрослых и т.д.

В лицее давно ведется работа, создающая начальные условия для развития такой инициативы. Именно силами преподавателей лицея созданы и продолжают разрабатываться курсы дистанционного обучения "История авиации и воздухоплавания", "Люди и судьбы российской авиации", "Теоретические и инженерные основы авиационной техники". Лицей уже в течение трех лет является методологическим центром проводимой нашим клубом Ежегодной Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания для русскоговорящих юношей и девушек в возрасте от 12 до 18 лет.

Что касается нового раздела библиотеки, то здесь идея не столько в том, чтобы подарить лицу книги, сколько в том, какие именно книги мы, члены клуба, считаем важными для формирования личности представителя нового поколения, приходящего к нам на смену.

Инициатива уже поддержана некоторыми членами нашего клуба, и мы уже получаем предложения. Думаю, что эту инициативу поддержат многие из нас и передадут лицу одну или несколько книг из своей библиотеки с напутственной надписью, а также подлинники или копии интересных экспонатов для формирования экспозиции лицейского музея.

Если Вы присоединяетесь к этим инициативам, поддерживаете их, пожалуйста, свяжитесь с аппаратом клуба по телефону 685-1930 или 685-2630 в Москве или напишите по адресу: 127015, Москва, Бутырская улица, д.46, строение 1. Можно также присылать свое письмо электронной почтой по адресу: info@as-club.ru

**С уважением,
С.В. Гвоздев,
Исполнительный Вице-президент Клуба авиастроителей**

ОБРАЩЕНИЕ К БУХГАЛТЕРАМ АВИАСТРОЕНИЯ

Коллеги!

**К вам обращаются участники
Первого и Второго всероссийских
форумов бухгалтеров авиастроения,
изъявившие желание создать в
рамках Клуба авиастроителей
Секцию бухгалтеров авиастроения и
воплотившие это решение в жизнь.**

Мы создали эту секцию потому, что:

- считаем нашу профессию важной и нужной людям;
- считаем бухгалтерскую службу неотъемлемой составной частью авиастроительной отрасли промышленности;
- считаем постоянный рост своих профессиональных качеств важным залогом успеха наших предприятий, всей промышленности, одним из условий конкурентоспособности авиастроительных предприятий на внутреннем и внешнем рынках;
- считаем свою совместную среду профессионалов единственно возможной средой решения наших профессиональных задач, включая задачу повышения квалификации и задачу подбора и воспитания новых кадров;
- считаем, что, объединившись, мы сможем повысить престижность нашей профессии и, таким образом, лучше реализовать себя во благо развития российской промышленности.

Сегодняшняя ситуация в промышленности такова, что наши предприятия работают зачастую в очень сложных условиях. Требуется значительные капитальные вложения на создание новых типов продукции, реконструкцию основных средств, модернизацию производства, создание новых технологий, информатизацию, подготовку и переподготовку кадров и пр. Это порождает необходимость концентрации средств на решении самых неотложных проблем основного производства, ставя, подчас, в сверхсложные условия работу бухгалтерской службы.

Мы понимаем, что современные рыночные условия развития наших предприятий, конкуренция устанавливают принципиально новые требования к работе бухгалтерий. Сегодня мы должны не только тщательно и грамотно, в соответствии с правилами и нормативами, «просчитать» работу предприятия в прошлом, но и дать реальную картину - финансово-экономическую модель - состояния нашего предпри-

ятия СЕЙЧАС, в реальном времени, обеспечив руководителей предприятий и экономические службы «живой» информацией для принятия решений.

Бухгалтерская служба по своему определению призвана концентрировать и отображать ВСЮ информацию о финансово-хозяйственной деятельности предприятия. Наша информация должна быть основой для принятия наиболее важных решений о деятельности предприятия, и мы понимаем, что это будет иметь место лишь тогда и постольку, когда и поскольку мы сможем решать эту задачу профессионально, то есть быстро и качественно. Это зависит как от квалификации и опыта сотрудников нашей службы, от мотивации их труда, от их способности к совместной системной работе, так и от готовности других служб предприятия к эффективной совместной работе с нами.

Стандартизация бухгалтерской информации, безусловно, требует активной роли государства. Мы признаем право государственных уполномоченных организаций на разработку и утверждение нормативных документов, регламентирующих бухгалтерский учет и отчетность предприятий. Однако мы также понимаем, что никто кроме нас не знает особенности учета в авиастроении. Объединяясь, мы ставим задачу выработки предложений по специфическим для нашей отрасли проблемам, поиску их решений и доведению нашего профессионального мнения до сведения государственных регулирующих органов и организаций.

Мы уверены также, что наше объединение позволит решить и ряд других задач, которые актуальны для нас в силу общности как профессиональных, так и общечеловеческих интересов.

Уважаемые коллеги!

**Мы заявляем, что наше
объединение носит добровольный и
открытый характер и призываем вас
в наше сообщество.**

От аппарата Клуба авиастроителей:

Все вопросы и пожелания в связи с этим обращением мы ждем по телефону (факсу) (495) 685-1930 в Москве или электронной почтой по адресу: info@as-club.ru.

**В НОЯБРЬСКОМ НОМЕРЕ БЮЛЛЕТЕНЯ
ЧИТАЙТЕ:**

**Подробный отчет о Втором
всероссийском форуме бухгалтеров
авиастроения.**

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

КЛУБ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ объявляет о начале

ЧЕТВЕРТОЙ ЕЖЕГОДНОЙ ОЛИМПИАДЫ ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ!

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

ОРГАНИЗАТОРЫ

Клуб авиастроителей
Департамент образования города Москвы
Департамент науки и промышленной политики города
Москвы

БАЗОВЫЕ УЧЕБНЫЕ ЗАВЕДЕНИЯ

Московский государственный технический университет
им. Н.Э.Баумана
Московский авиационный институт (Университет)
Московский авиационно-технологический институт (Уни-
верситет) им. К.Э.Циолковского
Российский государственный гуманитарный университет
Московский институт открытого образования
Лицей № 1550, город Москва

ОРГКОМИТЕТ ОЛИМПИАДЫ

ГУП ММПП "Салют" - Заместитель директора по науке,
д.т.н., профессор, Действительный член Клуба авиастроителей
Крымов Валентин Владимирович - Председатель Оргкомитета
Клуб авиастроителей - Первый Вице-президент, д.т.н.,
профессор Зазулов Виктор Иванович
НО "Авиакосмофонд" - Управляющий Гвоздев Сергей
Валентинович
МГТУ им.Баумана - Руководитель НУК "Машинострои-
тельные технологии" Колесников Александр Григорьевич
Департамент образования г. Москвы - Заместитель
начальника Управления науки и профобразования Потапов
Александр Степанович
Департамент науки и промышленной политики города
Москвы - Начальник отдела координации Струсовский Вик-
тор Григорьевич
МАИ (Университет) - Заместитель первого проректора
Тихонов Алексей Иванович
МАТИ (Университет) им. К.Э. Циолковского - Руководитель
Управления по работе со студентами Герцев Павел Степанович
РГГУ - Проректор по информационным и новым техноло-
гиям образования, доцент, к.т.н. Кувшинов Сергей Викторо-
вич
Московский институт открытого образования, «Центра
методики работы с одаренными детьми» - Руководитель Саха-
рова Ольга Юрьевна
Лицей 1550 г.Москвы - Директор Жилияков Виктор
Михайлович
Московский колледж авиационного машиностроения
им.Баранова - Заместитель директора Петрова Валентина
Григорьевна
КБ «Нацпромбанк» (ЗАО) г. Москвы - Начальник управле-
ния по работе с физическими лицами Грачева Елена Юрьевна
АСТО-Гарантия - Генеральный директор Громов Алек-
сандр Владимирович.

МЕТОДИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Кувшинов Сергей Викторович - Председатель комиссии,
Кандидат технических наук, Проректор РГГУ по информатиза-
ции и новым технологиям образования, доцент кафедры
«История техники»
Багдасарьян Надежда Гегамовна - Доктор философских
наук, профессор, Заведующая кафедрой социологии и культу-
рологии МГТУ им. Баумана
Бельковец Лидия Петровна - Кандидат психологических
наук, доцент, Заведующая учебно-научной лабораторией раз-
вивающихся технологий ИНОТ РГГУ
Жилияков Виктор Михайлович - Отличник народного обра-
зования, Заслуженный учитель Российской Федерации,
Директор Лицея №1550 города Москвы
Жилиякова Анна Викторовна - Учитель, Лауреат конкурса «-
Грант Москвы» в области наук и технологий в сфере образова-
ния, Автор курса «История авиации и воздухоплавания»
Питерская Вера Анатольевна - Учитель, Лауреат конкурса
«Грант Москвы» в области наук и технологий в сфере образо-
вания, Автор курса «Люди и судьбы российской авиации»

ЖЮРИ ОЛИМПИАДЫ

Специалисты, направленные от всех учебных заведений,
участвующих в Олимпиаде;
Ведущие специалисты в области истории авиации и возду-
хоплавания
Председатель жюри - Заведующая кафедрой социологии
и культурологии МГТУ им. Н.Э. Баумана, доктор философских
наук, профессор Багдасарян Н.Г.

КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Для почтовых отправлений:
127015, Москва, ул. Бутырская, дом 46, стр.1, Клуб авиа-
строителей (на конверте должна быть пометка: "Олимпиада").
Электронная почта: olymp@as-club.ru (поле "тема" должно
содержать пометку: "Олимпиада").
Телефонные консультации: (495) 945-86-00 (Лицей
1550), (495)685-1930 (Клуб авиастроителей).
Интернет: olymp.as-club.ru

ВНИМАНИЕ!
ЧТОБЫ СТАТЬ СПОНСОРОМ
ОЛИМПИАДЫ,
ОБРАЩАЙТЕСЬ В КЛУБ
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ!



Телефон/факс: (495) 685-19-30; 685-26-30

ПОЛОЖЕНИЕ О ЕЖЕГОДНОЙ ОЛИМПИАДЕ ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Настоящее Положение о Ежегодной Олимпиаде по истории авиации и воздухоплавания для русскоговорящих юношей и девушек в возрасте от 12 до 18 лет (далее - Положение) определяет порядок организации и проведения Ежегодной Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания для русскоговорящих юношей и девушек в возрасте от 12 до 18 лет (далее - Олимпиада), ее организационное и методическое обеспечение, порядок участия в Олимпиаде конкурсантов и порядок определения победителей и призеров.

1.2. Основными целями Олимпиады являются:

- популяризация достижений человеческой технической мысли в области авиации и воздухоплавания;
- профессиональная ориентация подрастающего поколения на специальности и профессии, связанные с наукой и техникой в области конструирования и строительства летательных аппаратов;
- поиск молодежи, мотивированной на трудовую деятельность на предприятиях авиационного машиностроения и организация помощи им в профессиональной подготовке и профессиональном росте;
- обращение внимания руководителей предприятий авиационного машиностроения на необходимость создания на новом уровне системы работы по профессиональной подготовке и переподготовке кадров через развитие сотрудничества с учреждениями общего среднего, начального, среднего и высшего профессионального образования.

1.3. Олимпиада проводится ежегодно Некоммерческим партнерством "Клуб авиастроителей" как Организатором Олимпиады, при участии высших, средних и средних специальных учебных заведений, государственных органов и организаций, органов местного самоуправления, предприятий и организаций, изъявивших желание участвовать в организации и проведении Олимпиады (соорганизаторы Олимпиады).

1.4. Олимпиада проводится на основе курсов "История авиации и воздухоплавания" и "Люди и судьбы российской авиации", разработанных Лицеом Авиакосмофонда.

1.5. Олимпиада проводится для русскоговорящих юношей и девушек в возрасте от 12 до 18 лет независимо от гражданства и места проживания, добровольно изъявивших желание принять участие в Олимпиаде, зарегистрировавшихся для участия в ней и успешно сдавших специальные тесты.

1.6. Олимпиада проводится в два тура: заочный (в сети Интернет) и очный (в виде Молодежного симпозиума).

1.7. О начале Олимпиады информируются потенциальные участники через сеть Интернет, специальной рассылкой информационных листовок в школы Москвы, а также через средства массовой информации.

2. ПОРЯДОК ОРГАНИЗАЦИИ И ПРОВЕДЕНИЯ ОЛИМПИАДЫ

2.1. Регистрация участников на сайте Олимпиады
2.1.1. Юноши и девушки, пожелавшие участвовать в Олимпиаде, должны зарегистрироваться в сети Интернет на сайте Олимпиады.

2.1.2. При регистрации участники сообщают о себе следующие сведения:

- фамилию, имя, отчество;
- гражданство;
- дату рождения;
- контактные данные для связи по сети, телефону и обычной почтой.

Данная информация принимается на доверии. Документы, подтверждающие информацию, не предоставляются.

2.1.3. Всем зарегистрированным участникам при подготовке к Олимпиаде предлагаются для изучения специально разработанные курсы дополнительного дистанционного образования в соответствии с п. 1.4 настоящего Положения. На основе знаний, полученных при изучении указанных курсов, участники сдают тесты, опубликованные на сайте Олимпиады. Тестирование осуществляется дистанционно через сеть Интернет в полностью автоматическом режиме.

2.1.4. Тестирование начинается не позднее 1 октября каждого года. К этой дате на сайте публикуются вопросы тестов и предоставляется возможность ответить на них.

2.1.5. Тестирование проводится как тестирование с фиксированными вариантами ответов (укажите правильный вариант, укажите несколько вариантов ответа). До даты завершения тестирования участник может неограниченное количество раз проходить тестирование, в зачет идет только последний вариант ответа. Дата завершения тестирования - 15 января каждого года.

2.1.6. Результаты тестирования сообщаются всем участникам одновременно 16 февраля каждого года путем размещения соответствующей информации на сайте Олимпиады.

2.2. Первый тур Олимпиады

2.2.1. Первый тур Олимпиады проходит в виде заочного конкурса рефератов.

2.2.2. Каждый участник Олимпиады должен предоставить реферат на одну (по выбору) из предложенных тем. Темы рефератов публикуются на сайте Олимпиады в срок до 1 октября каждого года.

2.2.3. Предоставление рефератов участниками происходит путем размещения рефератов на сайте Олимпиады с использованием специальных возможностей размещения с последующим редактированием.

2.2.4. Редактирование рефератов может производиться участником неограниченное число раз до 15 января каждого года включительно.

2.2.5. Каждый из участников вправе разместить

свой реферат независимо от будущих результатов тестирования или нет. Однако, в первом туре Олимпиады участвуют только рефераты участников, успешно прошедших тестирование.

2.2.6. Удачно подготовленные рефераты участников, не прошедших тестирование, могут быть поощрены по специальному решению Жюри.

2.2.7. Рефераты, размещенные на сайте, доступны для всеобщего обсуждения. На сайте может быть организовано рейтинговое голосование болельщиков в поддержку опубликованных рефератов.

2.2.8. Ежегодно 16 января прием рефератов завершается. Участники, не успевшие разместить на сайте свои рефераты к этой дате, считаются выбывшими из участия в Олимпиаде. Редактирование рефератов начиная с этой даты запрещается.

2.2.9. С 16 января до 15 февраля каждого года с рефератами работает Жюри. 16 февраля каждого года результаты работы Жюри публикуются на сайте в виде списка участников, разделенных на четыре категории:

- участники первого тура, приглашенные ко второму туру Олимпиады с возможностью публичного выступления со своим докладом;

- участники первого тура, приглашенные ко второму туру Олимпиады с возможностью стендового размещения своего доклада;

- участники первого тура, не прошедшие во второй тур Олимпиады;

- участники Олимпиады, не прошедшие тестирование.

2.2.10. Участники, приглашенные ко второму туру Олимпиады, считаются победителями первого тура Олимпиады.

2.2.11. Победители первого тура Олимпиады получают Сертификаты победителей и приглашаются к участию во втором туре.

2.3. Второй тур Олимпиады

2.3.1. Каждый из участников второго тура Олимпиады вправе сам определить, работает он над своим докладом по теме первого тура или меняет ее. В случае выбора темы работы, не указанной в списке тем, опубликованном на сайте, участник должен согласовать ее с Методической комиссией Олимпиады.

2.3.2. Каждый участник второго тура при подготовке доклада может получить консультации либо в центрах по подготовке к Олимпиаде, либо через сеть Интернет.

2.3.3. Второй тур проходит в форме очного Молодежного симпозиума, на котором часть участников, в соответствии с результатами первого тура, выступает публично, остальные представляют свои работы на стендах.

2.3.4. Все участники второго тура представляют организаторам Олимпиады тезисы своих докладов на симпозиуме.

2.3.5. Предоставление тезисов докладов участниками второго тура происходит путем размещения их на сайте Олимпиады с использованием специальных возможностей размещения с последующим редактированием.

2.3.6. Редактирование тезисов может производиться участником неограниченное число раз до 15 апреля каждого года включительно.

2.3.7. Тезисы докладов, размещенные на сайте, доступны для просмотра и обсуждения только членам Методической комиссии и Жюри.

2.3.8. Не позднее 16 апреля каждого года каждый участник второго тура должен сообщить в Оргкомитет о своей готовности к участию в Молодежном симпозиуме.

2.3.9. О дате и месте проведения Молодежного симпозиума Оргкомитет сообщает участникам второго тура не позже 1 апреля каждого года путем размещения информации на сайте Олимпиады и направления индивидуальных писем электронной почтой по адресам, указанным при регистрации.

2.3.10. Оплата дорожных расходов и сопровождения для иногородних участников и сопровождающих лиц (родитель, законный представитель, учитель) из расчета одно сопровождающее лицо на одного участника, производится за счет средств спонсоров Олимпиады.

2.2.11. Молодежный симпозиум проходит в течение 2-х дней:

- в первый день работы симпозиума проходят публичные выступления докладчиков. В зале - участники Олимпиады, студенты и школьники из учебных заведений, так или иначе связанных с авиацией и авиастроением, представители авиастроительных предприятий, предприятий-спонсоров, организаторы Олимпиады, Жюри и представители прессы. По окончании первого дня - работа Жюри;

- во второй день работы симпозиума для всех участников организуются экскурсии на авиастроительные предприятия и в авиационные музеи Москвы, проводится подведение итогов, вручение дипломов, призов и подарков, организуется культурная программа и торжественное закрытие Олимпиады.

2.2.12. Тезисы докладов второго тура Олимпиады открываются для публичного просмотра на следующий день после завершения работы симпозиума.

2.2.13. Весь ход Олимпиады и ее результаты освещаются на сайте Олимпиады в сети Интернет, а также в средствах массовой информации.

3. ОРГАНИЗАЦИОННО-МЕТОДИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ОЛИМПИАДЫ

3.1. Для организационно-методического обеспечения проведения Олимпиады создается постоянно действующий Оргкомитет, состоящий из представителей организаций, участвующих в организации и проведении Олимпиады.

3.2. Для методического обеспечения Олимпиады создается постоянно действующая Методическая комиссия, в состав которой входят специалисты в области истории авиации и воздухоплавания, инженеры, педагоги, преподаватели вузов.

3.3. Для подведения итогов первого и второго туров Олимпиады Оргкомитетом по предложению Методической комиссии утверждается состав Жюри, в который входят ведущие специалисты в области истории техники, известные авиастроители, педагоги, деятели науки и культуры, а также победители предыдущих Олимпиад.

4. ФУНКЦИИ ОРГКОМИТЕТА, МЕТОДИЧЕСКОЙ КОМИССИИ И ЖЮРИ

4.1. Оргкомитет Олимпиады:

- определяет форму проведения Олимпиады и осуществляет ее организационно-методическое обеспечение;
- утверждает (вносит изменения) в настоящее Положение, персональный состав Методической комиссии и Жюри Олимпиады;
- утверждает финансовый план и смету затрат на организацию и проведение Олимпиады;
- определяет источники финансирования Олимпиады;
- определяет численность участников второго тура Олимпиады в зависимости от числа поданных заявок и размера полученного финансирования;
- утверждает сценарий проведения Олимпиады;
- определяет порядок проведения учебно-тренировочных мероприятий;
- рассматривает конфликтные ситуации, возникшие при проведении всех этапов Олимпиады;
- организует освещение Олимпиады в средствах массовой информации;
- публикует ежегодный отчет об Олимпиаде.

4.2. Методическая комиссия:

- разрабатывает тесты для допуска к Олимпиаде;
- определяет темы рефератов и докладов;
- определяет критерии оценки работ;
- разрабатывает методические рекомендации по проведению Олимпиады;
- вносит предложения в Оргкомитет по составу Жюри Олимпиады;
- вносит предложения в Оргкомитет по вопросам, связанным с совершенствованием организации проведения и методического обеспечения Олимпиады;
- участвует совместно с Оргкомитетом в рассмотрении конфликтных ситуаций, возникающих при проведении Олимпиады;

4.3. Жюри

- оценивает предоставленные участниками первого тура рефераты, определяет победителей первого тура;
- определяет победителей и призеров Олимпиа-

ды, готовит предложения по награждению победителей и призеров.

5. ПРАВА ПОБЕДИТЕЛЕЙ И ПРИЗЕРОВ ОЛИМПИАДЫ

5.1. Победителями Олимпиады считаются участники второго тура, чьи доклады на симпозиуме заняли первое, второе и третье место.

5.2. Победителям Олимпиады вручаются Дипломы первой, второй и третьей степени и подарки спонсоров.

5.3. Победители Олимпиады получают специальные привилегии от Клуба авиастроителей, а именно:

- становятся членами клуба (с согласия победителей);

- освобождаются от уплаты вступительных взносов в клуб;

- получают рекомендации клуба для поступления в вузы.

5.4. Призерами Олимпиады считаются участники Молодежного симпозиума, в отношении которых Жюри Олимпиады вынесло специальное решение о награждении их поощрительными призами.

5.5. Призерам Олимпиады вручаются призы, учрежденные спонсорами.

6. ФИНАНСОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ОЛИМПИАДЫ

6.1. Финансовое обеспечение Олимпиады осуществляется за счет средств, выделяемых организаторами Олимпиады, ее спонсорами и меценатами.

6.2. Организаторы Олимпиады вправе обращаться за поддержкой (в том числе и финансовой) в государственные органы и организации, муниципальные образования.

6.3. Взимание оплаты с участников (в какой-либо форме) за участие в Олимпиаде не допускается.

*источник: Клуб авиастроителей
25.10.06*

ЛИЦЕЙ 1550 ГОРОДА МОСКВЫ СТАЛ ФИНАЛИСТОМ КОНКУРСА "ШКОЛА БУДУЩЕГО"

Лицей 1550 города Москвы стал финалистом конкурса "Школа будущего", организованного Департаментом образования Правительства г. Москвы.

На отборочном этапе оценивались заявки, поданные участниками конкурса. Лицей предложил свою программу развития, разработанную совместно с Клубом авиастроителей, в которой основные акценты ставятся на создание комплексной образовательной среды, развивающей личностные и над-профессиональные качества учащихся и готовящей их к профессиональному самоопределению в инженерно-технических сферах.

В полуфинал конкурса вышли 34 лучших школы Москвы, которые соревновались между собой за

выход в финал. Участники выступали с трехминутной презентацией школы, работали в группах над формулировкой различных аспектов школы будущего. Лицей участвовал в группе "Профессиональное самоопределение и взаимодействие школы с научными структурами и вузами".

По итогам первого дня Лицей 1550 вошел в тридцатку лучших школ-финалистов конкурса. Именно эти школы образуют сеть, на опыте работы которой московское образование будет строить школу будущего.

*источник: Клуб авиастроителей
29.10.06*

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА - 2006 НА БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ!



Подписка оформляется на желаемое количество месяцев.

Цена подписки определяется из расчета 750 руб.
(включая НДС) за 1 экземпляр в месяц.

Для того, чтобы подписаться на Бюллетень, отправьте
ЗАЯВКУ по факсу (495) 685-19-30 или 685-26-30

ЗАЯВКА

НАИМЕНОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ	
ЮРИДИЧЕСКИЙ АДРЕС (ВКЛЮЧАЯ ИНДЕКС)	
АДРЕС ДЛЯ ДОСТАВКИ (ВКЛЮЧАЯ ИНДЕКС)	
ИНН/КПП	
РАСЧЕТНЫЙ СЧЕТ	
БАНК	
КОРРЕСПОНДЕНТСКИЙ СЧЕТ БАНКА	
БИК	
ФАМИЛИЯ, ИМЯ, ОТЧЕСТВО КОНТАКТНОГО ЛИЦА	
ТЕЛЕФОН/ФАКС	
E-MAIL для КОНТАКТОВ	

КОЛИЧЕСТВО ЭКЗЕМПЛЯРОВ

Месяц	Янв.	Февр.	Март	Апр.	Май	Июнь	Июль	Авг.	Сент.	Окт.	Нояб.	Дек.
Кол-во экземпляров												

Подпись ответственного лица: _____ / _____ / Дата: _____

ФАКС (495) 685-19-30, КЛУБ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

IV МЕЖДУНАРОДНЫЙ СИБИРСКИЙ АВИАКОСМИЧЕСКИЙ САЛОН "САКС-2006"

С 1 по 3 декабря 2006 года при поддержке Правительства Российской Федерации, Министерства транспорта РФ, Государственной Службы Гражданской Авиации, Российского Авиационно-Космического Агентства пройдет Четвертый Международный Сибирский Авиакосмический салон (Красноярск, о. Отдыха, ВК "Красноярская ярмарка" и Аэропорт "Емельяново").

ОРГАНИЗАТОРЫ

Межрегиональная ассоциация "Сибирское соглашение", Администрации Красноярского края и города, открытое акционерное общество авиакомпаний "Красноярские авиалинии", ЗАО "Красноярская ярмарка", Научно-производственное объединение Прикладной механики им. Академика М.Ф. Решетнева, Сибирский государственный аэрокосмический университет.

ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ

- Представление продукции авиационно-космической и оборонной индустрии.
- Демонстрация результатов научных исследований, опытных работ, новых технологий и материалов, передовых методов проектирования и испытаний авиационной и космической техники.
- Выработка согласованной политики взаимодействия авиакомпаний с промышленными структурами.
- Обеспечение притока инвестиций для реализации проектов и программ развития авиации.
- Обмен мнениями по проблемам преодоления кризиса авиационных предприятий России.

ПРОГРАММА САЛОНА

САКС - это крупное авиашоу с возможностью показа авиационной техники и единственный в мире салон, где демонстрация проводится в условиях низких температур.

В программе Авиакосмического салона планируется проведение показательных полетов воздушных судов отечественного и зарубежного производства на летном поле аэропорта "Емельяново". Для Аэрошоу будут выставлены пассажирские и транспортные самолеты и вертолеты, образцы малой авиации.

На закрытой площадке ВК "Красноярская ярмарка" планируется разместить отечественных и зарубежных представителей космических и авиационных предприятий, производителей летательных аппаратов, моторов и оборудования, аэронавигационного и аэродромного оборудования и техники.

В работе аэрокосмического салона примут участие представители отраслевых министерств и ведомств, руководители крупнейших авиакомпаний России, представители крупнейших авиационно-промышленных компаний, министерства обороны, ученые, общественные деятели.

КОНТАКТЫ

ЗАО "Красноярская ярмарка",
а/я 25226, Красноярск, 660049, Россия
тел./факс: (3912) 36-19-05, 36-24-25, 36-33-29
e-mail: kashirina@krasfair.ru
<http://www.krasfair.ru/saks>

Клуб авиастроителей представляет
НОВОЕ ИЗДАНИЕ ИЗВЕСТНОЙ КНИГИ В.Н. КОНДАУРОВА

ВЗЛЕТНАЯ ПОЛОСА ДЛИНОЮ В ЖИЗНЬ

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

**Книга издана в подарочном исполнении,
содержит большое количество иллюстраций,
предназначена для широкого круга
читателей.**

Цена книги: 420 руб (включая НДС). Заявки направляйте по адресу: 127015 Москва, Бутырская улица, д.46, стр.1, Клуб авиастроителей. Телефон/факс: (495) 685-19-30, 685-26-30, e-mail: info@as-club.ru

НОВЫЕ КНИГИ И УЧЕБНЫЕ ПОСОБИЯ

авторы – специалисты ФГУП "ММП" Салют" и ученые ведущих вузов Москвы

ФИЗИКО-ХИМИЧЕСКИЕ МЕТОДЫ ОБРАБОТКИ В ПРОИЗВОДСТВЕ ГАЗОТУРБИННЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ Учебное пособие

Ю.С. Елисеев, В.В. Крымов, А.А. Митрофанов и др.; под ред. Б.П. Саушкина. – М.: Дрофа, 2002. – 656 с.: ил., 16 с., цв. вкл.

В книге изложены основы теории и рассмотрены вопросы практического применения физико-химических методов обработки материалов, получивших значительное распространение в технологии авиадвигателестроения. Книга будет полезна студентам старших курсов и аспирантам машиностроительных специальностей высших учебных заведений.

ПРОИЗВОДСТВО ЗУБЧАТЫХ КОЛЕС ГАЗОТУРБИННЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ

Ю.С. Елисеев, В.В. Крымов, И.П. Нежурин и др.; Под ред. Ю.С. Елисеева. – М.: Высшая школа, 2001. – 493с., ил.

В книге изложена технология изготовления зубчатых колес ГТД. Рассмотрены конструктивные особенности, вопросы профилирования, технологичности, точности и контроля. Большое внимание уделено зубошлифованию, как наиболее сложной операции. Особенно подробно представлены вопросы профилирования и изготовления конических колес, входящих в наиболее сложные узлы двигателей. Значительная часть посвящена химико-термической обработке. Книга будет полезна инженерным и научным работникам.

CALS В АВИАСТРОЕНИИ Continuous Acquisition and Life cycle Support – непрерывная информационная поддержка жизненного цикла продукции

Научный. ред. А.Г. Братухин. – М.: Изд-во МАИ, 2002. – 676с.: ил.

В книге обобщены последние результаты работ в области научного и практического компьютерного обеспечения процессов жизненного цикла сложных машинотехнических систем, и интегрированного информационно-технического взаимодействия на принципах виртуального предприятия, реализованные во всемирно известных комплексах наукоёмкого машиностроения: российских и украинских корпорациях, предприятиях, высших учебных заведениях. Пособие предназначено для студентов, магистров, аспирантов технических университетов и институтов.

ТЕПЛОБМЕННЫЕ АППАРАТЫ И СИСТЕМЫ ОХЛАЖДЕНИЯ ГАЗОТУРБИННЫХ И КОМБИНИРОВАННЫХ УСТАНОВОК Учебник для вузов

В.Л. Иванов, А.И. Леонтьев, Э.А. Манушин, М.И. Осипов; под ред. А.И. Леонтьева. – М.: Изд-во МГТУ им. Н.Э. Баумана, 2003. – 592с.

Изложены основы расчета и проектирования теплообменных аппаратов и систем охлаждения газовых турбин, как элементов газотурбинного комплекса, все агрегаты которого влияют друг на друга, и их параметры взаимосвязаны. Для студентов высших учебных заведений энергомашиностроительных специальностей.

МАТЕРИАЛОВЕДЕНИЕ. ТЕХНОЛОГИЯ КОНСТРУКЦИОННЫХ МАТЕРИАЛОВ Учебник для вузов

Абраимов Н.В., Елисеев Ю.С., Крымов В.В. – М.: МГТУ им. Н.Э. Баумана, 2005. – 600с.

В учебнике изложены вопросы теории металлов и сплавов, методы испытаний и исследований конструкционных материалов, рассмотрены основные типы диаграмм состояния сплавов, механические свойства материалов при статическом, динамическом и переменном нагружении, основы теории газовой и электрохимической коррозии, методы защиты конструкционных материалов. Учебник предназначен для студентов, магистров, аспирантов технических высших учебных заведений, а также для специалистов НИИ, КБ, предприятий авиационно-космического комплекса.

ИСПЫТАНИЕ, ОБЕСПЕЧЕНИЕ НАДЕЖНОСТИ И РЕМОНТ АВИАЦИОННЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ И ЭНЕРГЕТИЧЕСКИХ УСТАНОВОК

Колл. авторов: Ю.С. Елисеев, В.В. Крымов, К.А. Малиновский, В.Г. Попов, Н.Л. Ярославцев. – М.: МАИ, 2005. – 537с.

Изложены вопросы надежности, эксплуатационной технологичности и увеличения ресурса, авиационных газотурбинных двигателей (ГТД), описаны современные методы контроля и технической диагностики ГТД. Книга предназначена для студентов вузов и средних учебных заведений авиационных специальностей, а так же может быть полезна для инженерно-технических работников, занимающихся эксплуатацией и ремонтом газотурбинных двигателей.

По вопросам приобретения книг обращайтесь: 105118, Москва, пр-т Буденного, дом 16. ФГУП ММП "Салют". Институт целевой подготовки специалистов по двигателестроению. Научно-техническая библиотека. Тел. (095) 369-85-98, факс: 369-80-45