

БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

№ 2(14), февраль 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	37
ОБЗОР ПРЕССЫ	47
ИНТЕРВЬЮ	78
ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ	92
МАТЕРИАЛЫ КЛУБА	96

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 **39**
стр.



ДВИГАТЕЛИ 2006 IX МЕЖДУНАРОДНЫЙ САЛОН

11-15 апреля 2006, Москва, ВВЦ

подробности
на **88**
стр.

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Монополия на крылья: государственному авиапрому дан зеленый свет	3	У российских ВВС есть ответ на чудо-истребитель	13
Завершение формирования ОАК "передвинуто" на первую половину 2007 года	3	Самолет Су-35 будет востребован на внутреннем и внешнем рынках	13
А. Реус: кумулятивный эффект от консолидации активов самолетостроения будет охватывать более 300 компаний	4	Россию предлагают сбросить с высоты Ан-70 14	14
Татарстан предложил использовать Стабфонд на нужды авиастроения	4	Россия проведет модернизацию 67 истребителей МиГ-29 ВВС Индии	14
Федеральное агентство по промышленности призывает предприятия авиапрома "заморозить" цены	4	Омский "Полет" модернизирует легкую казахстанскую авиацию	14
Роспром признал интерес к "ВСМПО-Ависме"	5	Российско-украинский самолет Ан-148 завершил испытания в условиях сверхнизких температур	15
По итогам встречи Президента РФ В.В. Путина с президентом НАПП В.И.Лузяниным	5	Су-80 готовится к первому полету	15
Лизинговая компания уходит в дрейф	6	Астраханские летчики завершили учебные полеты на МиГх	15
Правительство РФ утвердило перечень госпредставителей для избрания в советы директоров "Ильюшин финанс ко." и "Финансовая лизинговая компания"	6	ОАО "Туполев" продолжает работы по самолету Ту-204-330	16
Правительство решило не менять Совет директоров АХК "Сухой"	7	Серийный выпуск Ту-324 на КАПО им. Горбунова возможен с 2007 года	16
Из Москвы не будут выводиться эффективные предприятия ОПК	7	Состоялся первый полет Ил-76МД-90	16
В 2005 году Минтранс подготовил 4 законопроекта, подписанных Президентом Российской Федерации	7	На КНААПО началась сборка панелей центроплана самолета RRJ	16
Бумажный истребитель?	8	Строительство самолетов на водородном топливе станет возможным, когда энергия водорода будет активно применяться в автомобилях и ЖКХ	17
ВВС России получат на вооружение самолет пятого поколения	8	"Аэрофлот" не верит в Ил-96	17
У российского авиапрома есть шансы выйти из "штопора"	9	Сэкономить \$100 млн	18
"Ильюшин финанс" продолжает борьбу	9	Предприятие "Авиастар-СП" поставит на Кубу три магистральных самолета Ту-204	18
Предприятиям ОПК России возместят государственную задолженность	10	Иран закупит у России три двухместных штурмовика Су-25УБТ	18
Правительство делает ставку на региональный самолет RRJ	10	Ту-214 догоняет Boeing	19
Итальянские специалисты считают самолет RRJ очень конкурентоспособным продуктом	11	Для ОАО "Туполев" 2005 год был успешным	19
Италия вложит 300 миллионов евро в проект по созданию самолета RRJ	11	Российские "Су" регулярно побеждают в небе американские самолеты	20
Новый региональный самолет RRJ обречен на успех	11	Концерн "Алмаз-Антей" получил возможность продавать ракеты без посредничества "Рособоронэкспорта"	21
RRJ улетает в Бахрейн через Саудовскую Аравию	12	ИФК получила первый аванс от "Атлант-Союза" в счет оплаты поставки Ил-96-400Т	21
Сербские истребители МиГ-29 будут модернизированы на российских предприятиях	12	Казанское моторостроительное объединение увеличило в январе выпуск продукции на 12,8%	21

ОБЗОР НОВОСТЕЙ

за февраль 2006 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

МОНОПОЛИЯ НА КРЫЛЬЯ: ГОСУДАРСТВЕННОМУ АВИАПРОМУ ДАН ЗЕЛЕНЬ СВЕТ

Президент России Владимир Путин подписал указ о создании ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация", сообщила сегодня пресс-служба Кремля. Доля государства в проекте по объединению российских производителей летательных аппаратов составит не менее 75%. Об этом президент попросил позаботиться правительство.

В состав учреждаемой компании войдут научно-производственная корпорация "Иркут", унитарные предприятия "Казанское авиационное производственное объединение имени С.П.Горбунова" и московская самолетостроительная корпорация "МиГ". Туда же включат на 100% принадлежащий государству авиационный холдинг "Сухой" и контролируемый Кремлем авиационный комплекс имени С.В.Ильюшина. Попадут в ОАК и Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение имени Ю.А.Гагарина (у государства - блокирующий пакет), Нижегородский авиастроительный завод "Сокол" (у правительства 38% акций), Новосибирское авиационное производственное объединение имени В.П.Чкалова (с госдолей - 25,5%) и столичная компания "Туполев" (с госдолей - 65,8%).

Войдя в национальный проект, эти авиастроительные компании по отдельности потеряют статус стратегических объектов. Зато президент поручил правительству внести в список стратегических предприятий новую национальную монополию в целом.

Унитарные предприятия "МиГ" и КАПО им. С.П.Горбунова станут акционерными обществами со 100%-ной госдолей. Заниматься интеграцией столь разных компаний до 1 апреля 2007 года будет специально созданная правительственная комиссия.

Как говорится в подписанном президентом указе, приоритетными направлениями деятельности ОАК станут разработка, производство, реализация, сопрово-

ждение, эксплуатация, гарантийное обслуживание, модернизация и утилизация авиационной техники военного и гражданского назначения "в интересах государственных и иных заказчиков, включая иностранных, а также внедрение новых технологий и разработок в области самолетостроения".

Создание нового госхолдинга в сфере самолетостроения вписывается в стратегию развития авиационной промышленности России, которую еще в прошлом году после десятилетней работы представило правительство. По мнению чиновников, интеграция позволит отрасли выйти из кризиса и сохранить такие национальные компоненты, как конструирование и производство самолетов. По мнению главы Минпромэнерго Виктора Христенко, за 10 лет авиастроительные компании должны как минимум в два с половиной раза увеличить выпуск техники - до 7 млрд. долл. Из трехлетнего бюджета на эти цели выделят 20 млрд. руб.

Как пишет сегодня издание "Ведомости", перечень и модельный ряд самолетов, которые выйдут с конвейера новой монополии, уже известен. Семь из 11-ти перспективных проектов достанутся альянсу "МиГ" и корпорации "Иркут". Еще одним перспективным направлением останется реализуемый в "Сухом" проект строительства российского регионального самолета RRJ и истребителя пятого поколения ПАК ФА. Президент поручил премьеру Михаилу Фрадкову определиться с кандидатурой менеджера, которому доверят возглавлять новую монополию до конца этой недели. Как сообщает источник "Ведомостей" в авиапроме, одним из наиболее реальных претендентов может быть возглавляющий и "Иркут" и "МиГ" Алексей Федоров.

источник: сайт "Svobodanews.Ru"
21.02.06

ЗАВЕРШЕНИЕ ФОРМИРОВАНИЯ ОАК "ПЕРЕДВИНУТО" НА ПЕРВУЮ ПОЛОВИНУ 2007 ГОДА

Срок завершения формирования ОАО "Объединенная авиастроительная компания" (ОАК) переносится на первую половину 2007 года. Такое мнение высказал в беседе с журналистами Президент некоммерческого партнерства "Объединенный авиастроительный консорциум" Валерий Безверхний.

По его словам, задержка с выходом указа Президента РФ о создании ОАК, безусловно, сдвигает сроки формализации создания объединенной компании. Если в первом проекте указа, который был вынесен на обсуждение в министерствах в начале лета прошлого года, говорилось, что завершение процесса формирования ОАК должно состояться в

конце 2006 года (предполагалось, что в 2005 году выйдет указ Президента о создании ОАК), то на сегодня срок "сдвинут" на более позднее время.

В. Безверхний отметил, что вне зависимости от выхода распорядительных документов (указа Президента РФ и распоряжения правительства РФ), ведется определение продуктового ряда, реструктуризация основных мощностей. Проведен технический аудит всех отечественных конструкторских бюро по многим аспектам, прошел подготовительный цикл оценки бизнеса и активов.

источник: AVIAPORT.RU
06.02.06

А. РЕУС: КУМУЛЯТИВНЫЙ ЭФФЕКТ ОТ КОНСОЛИДАЦИИ АКТИВОВ САМОЛЕТОСТРОЕНИЯ БУДЕТ ОХВАТЫВАТЬ БОЛЕЕ 300 КОМПАНИЙ

Целью консолидации активов самолетостроения является сохранение и развитие научно-производственного потенциала авиастроительного комплекса России, обеспечение безопасности и обороноспособности страны и концентрация интеллектуальных, производственных и финансовых ресурсов для разработки новых программ создания самолетов. Так прокомментировал указ президента России о создании ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" замминистра промышленности и энергетики Андрей Реус, высказывания которого опубликованы пресс-службой Минпромэнерго. Президентским указом предусматривается реализация ряда последовательных корпоративных процедур по объединению в единой структуре основных разработчиков и конечных производителей авиационной техники - АХК "Сухой", РСК "МиГ", ОАО "Туполев", АК им. С.В.Ильюшина, НПК "Иркут", ННАЗ "Сокол" и Казанского авиапроизводственного объединения (КАПО). Указом также предусматривается включение в состав ОАК структур, непосредственно связанных с процессом продвижения гражданской продукции на российский и международный рынок - лизинговых компаний "Ильюшин

Финанс" и "Финансовой лизинговой компании", а также государственного пакета ВО "Авиаэкспорт".

В стратегии развития авиационной промышленности для самолетостроения сформулированы амбициозные цели, указал Реус. Предполагается увеличить объем продаж в гражданском секторе в 5-7 раз к 2015 году, в секторе транспортной авиации в 2-3 раза и в секторе военной авиации в 1.5-2 раза. В совокупности, достижение этих показателей обеспечит трехкратный рост отрасли к 2015 году.

В результате создания ОАК отрасль получит квалифицированного заказчика, который будет способствовать развитию ключевых поставщиков, прежде всего в области двигателестроения и радиоэлектронного оборудования, а также будет заказчиком комплекса научных исследований в целом ряде областей. "Кумулятивный эффект от консолидации будет охватывать более 300 компаний - поставщиков различного уровня и должен повысить занятость и рост производительности труда в отрасли", - говорится в комментарии А.Реуса.

*источник: ИА "Финмаркет"
22.02.06*

ТАТАРСТАН ПРЕДЛОЖИЛ ИСПОЛЬЗОВАТЬ СТАБФОНД НА НУЖДЫ АВИАСТРОЕНИЯ

Как стало известно вчера, первый заместитель премьер-министра РТ - министр экономики и промышленности Борис Павлов принял участие в заседании экспертного совета по проблемам законодательного обеспечения развития оборонно-промышленного комплекса при председателе Совета федерации РФ по теме "Законодательное обеспечение реформирования и развития гражданского авиастроения и авиационного лизинга".

Как сообщает пресс-служба МЭП РТ, Борис Павлов обратился к спикеру Совета федерации Сергею Миронову с предложением о создании национального коммерческого проекта развития авиастроения России, предусматривающего выделение средств из Стабилизационного фонда страны на возвратной основе в течение 10 лет.

"Республика Татарстан предлагает инициировать принятие федерального закона о поддержке предприятий-экспортеров в части компенсации им процентных ставок по привлекаемым коммерческим кредитам, взятым для производства техники, в размерах не менее 2/3 ставки рефинансирования в целях повышения конкурентоспособности продукции на мировых рынках", - сказал господин Павлов. Кроме того, для стимулирования несырьевого экспорта он не исключил возможность использования и другого законодательного решения - возврата производителю НДС в полном объеме. "В настоящее время возврат НДС осуществляется только в размере налога на сырье и материалы", - отметил Борис Павлов.

*источник: газета "Коммерсантъ-Казань"
16.02.06*

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ПО ПРОМЫШЛЕННОСТИ ПРИЗЫВАЕТ ПРЕДПРИЯТИЯ АВИАПРОМА "ЗАМОРОЗИТЬ" ЦЕНЫ

Участники совещания, прошедшего в Федеральном агентстве по промышленности (Роспром) Министерства промышленности и энергетики, обсудили вопросы, связанные с поставкой в эксплуатацию новых отечественных самолетов. Об сообщил информированный источник в области авиастроения.

В совещании приняли участие представители ряда заинтересованных ведомств, руководители предприятий авиационной промышленности и авиакомпаний. По словам собеседника, совещание приняло решение обратиться с призывом ко всем поставщикам предприятий авиапрома, выпускающим комплектующие изделия, "заморозить" на 2-3 года цены на выпускаемую продукцию, включая и самолеты.

"Только принятие такого решения позволит реализовывать долгосрочные планы поставки отече-

ственных самолетов авиакомпаниям", - считает источник. По его сведениям, оформляется соглашение, которое должны подписать сборочные авиазаводы, ОКБ и комплектаторы авиапрома, берущие на себя добровольные обязательства по приостановке роста цен на свою продукцию на ближайшие годы.

Кроме того, решено создать рабочий комитет при Управлении авиационной промышленности Роспрома, в состав которого должны войти представители авиапрома, авиакомпаний, государственных органов. "Будет создано также несколько рабочих групп", - сказал источник. Он подчеркнул, что практически это первый совместный шаг во взаимодействии авиакомпаний, авиазаводов и Минтранса.

*источник: AVIAPORT.RU
16.02.06*

РОСПРОМ ПРИЗНАЛ ИНТЕРЕС К "ВСМПО-АВИСМЕ"

Слухи о том, что государство намерено взять под контроль крупнейшего производителя титана "ВСМПО-Ависму", впервые получили официальное подтверждение. Об интересе к компании заявил глава Роспрома Борис Алешин.

"Государство заинтересовано во вхождении в капитал крупнейшего мирового производителя титана "ВСМПО-Ависмы", - заявил Борис Алешин агентству Reuters.

При этом одной "Ависмой" государство, похоже, ограничиваться не намерено - речь идет о создании интегрированной корпорации, работающей на рынке специальной металлургии. По мнению Алешина, в нее, например, могло бы войти ФГУП "Всероссийский институт авиационных материалов" (ВИАМ).

"Лично я выступал сторонником внесения в капитал корпорации таких предприятий, как ВИАМ, чтобы обеспечить полный цикл", - сказал Борис Алешин.

Он отметил, что в случае с ВСМПО речь может идти о покупке акций предприятия государством и стратегическом инвестировании. Другим, по его словам, вариантом получения государством контроля над ВСМПО может стать вхождение в капитал компании через проведение допэмиссии акций.

"Однако, - уточнил Алешин, - ничего определенного сказать не могу". К откровенности главу Роспрома, вероятно, подтолкнула вчерашняя пресс-конференция президента России, на которой неоднократно поднималась тема контролируемых государством отраслевых холдингов.

Отвечая на ряд вопросов, касавшихся, в частности, возможности слияния в одном холдинге АвтоВАЗа, КамАЗа и ГАЗа, Путин заметил, что курс на объединение должны определять собственники этих компаний, но дал понять, что не видит ничего плохого в образовании в России крупных корпораций, так или иначе контролируемых государством.

Так или иначе, об интересе государства к "ВСМПО-Ависме" государственный чиновник открыто заявил впервые - до сих пор сообщения СМИ о наличии подобных планов официально не комментировались.

"Уже около двух недель муссируются слухи о том, что основным акционерам компании Вячеславу Брешту и Владиславу Тетюхину было сделано предложение продать акции государству, - говорит аналитик ИК "Брокеркредитсервис" Вячеслав Жабин. - И вот наконец сделано официальное заявление".

Но даже если эта сделка состоится, никаких резких перемен в жизни компании не произойдет, считает Жабин. "В связи с тем, что у "ВСМПО-Ависмы" много крупных зарубежных клиентов, таких как Boeing и Airbus, к процессу смены собственников подойдет предельно осторожно", - говорит он.

Впрочем, исход переговоров по приобретению государством акций "ВСМПО-Ависмы" пока неясен - тем более что ранее также сообщалось, что интерес к покупке контрольного пакета акций "ВСМПО-Ависмы" проявляет "Рособоронэкспорт", монопольный экспортер российского вооружения, заинтересованный в корпорации как в поставщике цветных металлов для авиастроительной отрасли.

Эксперт ИК Financial Bridge Игорь Васильев предполагает, что сейчас стороны ищут компромисс по сумме. "Ранее "Рособоронэкспорт" предлагал \$700 млн за пакеты основных акционеров, - говорит Васильев, - потом поднял цену до \$1 млрд". По мнению Васильева, компанию можно оценить примерно в \$2,2 млрд. Соответственно, пакеты Брешта и Тетюхина, которым принадлежат по 30% акций, в сумме могут оцениваться в \$1,32 млрд. "Можно предположить, что еще какое-то время торг будет продолжаться", - считает Игорь Васильев.

*источник: газета "Бизнес"
02.02.06*

ПО ИТОГАМ ВСТРЕЧИ ПРЕЗИДЕНТА РФ В.В. ПУТИНА С ПРЕЗИДЕНТОМ НАПП В.И. ЛУЗЯНИНЫМ

16-го февраля 2006 года во время посещения Президентом РФ выставки информационных технологий в Нижнем Новгороде губернатор Нижегородской области В.П. Шанцев представил В.В. Путину президента Нижегородской ассоциации промышленников и предпринимателей, председателя совета директоров Нижегородского ОАО "Гидромаш" В.И. Лузянина.

В короткой беседе с Президентом РФ Владимир Лузянин обратил его внимание на недогрузку предприятий машино-перерабатывающего комплекса в Нижегородской области и Приволжском Федеральном округе.

В частности, была высказана просьба о возможности выделения средств на серийное производство авиационной техники. Речь шла о производстве учебно-боевого самолета Як-130 (производитель - Нижегородский авиастроительный завод

"Сокол"), который сегодня остро необходим ВВС РФ для подготовки летчиков. Собеседники коснулись вопроса производства самолета Ту-334 (производство осваивается на Казанском авиастроительном заводе), который должен заменить исчерпавший свой технический ресурс самолет Ту-134, имеющийся в России в настоящее время.

Кроме того, Владимир Лузянин высказал просьбу о восстановлении серийного выпуска самолета Ан-124 "Руслан", который не превзойден по грузоподъемности ни одним самолетом в мире, что подтверждается фактом использования этих самолетов НАТО, имеет большую нишу на мировом рынке перевозок крупногабаритных грузов, а, значит, способен принести России большую прибыль.

*источник: компания "ОАО "Гидромаш"
17.02.06*

ЛИЗИНГОВАЯ КОМПАНИЯ УХОДИТ В ДРЕЙФ

Глава Федерального агентства по промышленности ("Роспром") Борис Алешин заявил вчера, что в отечественном авиастроении останется только одна лизинговая компания, пользующаяся государственной финансовой поддержкой. Сейчас в России таких компаний две, и в обеих слова чиновника восприняли скептически.

Принципиальная позиция г-н Алешина насчет того, что больше одной лизинговой компании отечественному авиапрому не требуется, известна участникам рынка как минимум с 2004 года. Новостью вчера стало то, что глава "Роспрома" сказал, какую именно компанию он видит в этой роли.

В 2001 году конкурс на получение государственной финансовой поддержки для организации выпуска отечественных воздушных судов выиграли две фирмы: "Ильюшин-финанс Ко" (ИФК) и "Финансовая лизинговая компания". В соответствии с условиями конкурса обе компании продали контрольные пакеты своих акций государству. Именно таким образом, через увеличение уставного капитала, они и получают госфинансирование. В бюджете 2005 года на это было выделено 6 млрд рублей.

Комментируя ход создания Объединенной авиастроительной компании (ОАК), в которой должны слиться все основные профильные предприятия страны, г-н Алешин сказал вчера: "ОАК придется решать проблему двух лизинговых компаний. Одна из них, скорее всего, будет дрейфовать к другому виду бизнеса". Он добавил, что, учитывая "небольшой объем заказов и проблемы с акциями", дрейфовать, вероятно, придется ИФК. По мнению главы "Роспрома", она может трансформироваться в подразделение ОАК по маркетингу гражданских самолетов. Таким образом, он дал понять, что продолжать лизинговые проекты при господдержке будет доверено ФЛК.

В ИФК слова г-на Алешина вчера встретили с недоумением. Генеральный директор компании Александр Рубцов передал через пресс-секретаря, что г-н Алешин изложил один из вариантов будущего развития ОАК, который обсуждался, однако не был официально принят. Руководителя ИФК особенно удивило заявление чиновника о "небольшом объеме заказов". По данным самой компании, портфель ее заказов на начало 2006 года состоял (включая твердые заказы и опционы) из 15 дальнемагистральных лайнеров Ил-96-300, семи среднемагистральных Ту-204 различных модификаций и 28 региональных Ан-148. Интересно, что конкурирующая ФЛК, в общем, тоже оценила многообещающее для нее заявление г-на Алешина довольно скептически. Замгендиректора ФЛК Сергей Гальперин вчера сказал "Времени новостей": "Существует много разных вариантов вхождения лизинговых компаний в ОАК. Лизинговая компания по отношению к авиапрому выступает как заказчик. Главный вопрос заключается в том, насколько вообще целесообразно включать ее в состав производителя. Он пока не решен, а следовательно, все дальнейшие организационные и структурные решения, касающиеся лизинговых компаний, и вовсе относятся к сфере чистых предположений".

В качестве одного из вариантов, сообщил г-н Гальперин, рассматривается объединение государственных пакетов акций ФЛК и ИФК под управлением новой компании. В рамках такой холдинговой структуры обе они смогли бы продолжить те проекты, финансированием которых занимаются сейчас. Государство прямо или косвенно контролирует 78% акций ФЛК и 54% акций ИФК.

*источник: газета "Время новостей"
09.02.06*

ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ УТВЕРДИЛО ПЕРЕЧЕНЬ ГОСПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ ДЛЯ ИЗБРАНИЯ В СОВЕТЫ ДИРЕКТОРОВ "ИЛЬЮШИН ФИНАНС КО." И "ФИНАНСОВАЯ ЛИЗИНГОВАЯ КОМПАНИЯ"

Правительство РФ утвердило перечень представителей государства для избрания в советы директоров двух авиационных лизинговых компаний - "Ильюшин финанс ко." и "Финансовая лизинговая компания". Соответствующее распоряжение от 30 января N 96-р подписал премьер-министр РФ Михаил Фрадков, сообщил ПРАЙМ-ТАСС.

Для избрания в совет директоров "Ильюшин финанс ко." утверждены: руководитель Роспрома Б. Алешин, советник департамента управления президента РФ по кадровым вопросам и государственным наградам В. Высоцкий, заместитель министра промышленности и энергетики А. Дементьев, советник отдела департамента Минэкономразвития И. Коньков, заместитель министра транспорта А. Мишарин, директор департамента Минфина Д. Панкин, начальник управления Росимущества Е. Поляков.

Для избрания в совет директоров "Финансовой лизинговой компании" утверждены: руководитель Роспрома Б. Алешин, советник департамента управления президента РФ по кадровым вопросам и государственным наградам В. Высоцкий, заместитель министра промышленности и энергетики А. Демен-

тьев, начальник отдела департамента правительства РФ А. Душутин, советник отдела департамента Минэкономразвития И. Коньков, директор департамента Минпромэнерго Ю. Коптев, заместитель министра транспорта А. Мишарин, директор департамента Минфина Д. Панкин, заместитель начальника управления Росимущества А. Уваров.

"Ильюшин финанс ко." занимается лизингом самолетов Ил-96-300, Ту-204, Ан-148. Крупнейшими акционерами ОАО "Ильюшин финанс ко." являются Министерство имущественных отношений РФ (38% акций), группа "Национальная резервная корпорация" (НРК) (36% акций), Внешэкономбанк (16% акций).

Основными акционерами "Финансовой лизинговой компании" являются: Росимущество - 58%, ЗАО "Бета-Лизинг" (Москва) - 17,06%, ОАО "Центральный депозитарий Татарстана" (номинальный держатель) - 11,27%, ЗАО "ТрансЛизингИнвест" (Москва) - 7,33%. Финансовая лизинговая компания занимается, в частности, лизингом самолетов типа Ту-214 и RRJ, серийное производство которого начнется в 2008 г.

*источник: газета "ВПК"
14.02.06*

ПРАВИТЕЛЬСТВО РЕШИЛО НЕ МЕНЯТЬ СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ АХК "СУХОЙ"

Правительство утвердило список кандидатов в Совет директоров ОАО "Авиационная холдинговая компания "Сухой", 100% акций которого принадлежит государству. Соответствующее распоряжение №95-р от 29 января 2005 года подписал премьер-министр РФ Михаил Фрадков. Этот список полностью соответствует нынешнему составу Совета директоров компании.

В список кандидатов вошли руководитель Роспрома Борис Алешин, директор ФСВТС России Михаил Дмитриев, директор департамента Минпромэнерго Юрий Коптев, заместитель руководителя Росимущества Юрий Медведев, главнокомандующий военно-воздушными силами Владимир Михайлов, начальник вооружения Вооруженных сил РФ - замминистра обороны Алексей Московский, гендиректор АХК "Сухой" Михаил Погосян, помощник Прези-

дента РФ Сергей Приходько, директор департамента Минэкономразвития Владислав Путилин, замминистра промышленности и энергетики Андрей Реус и гендиректор ФГУП "Рособоронэкспорт" Сергей Чemezov. Процесс формирования АХК "Сухой" был завершен в 2003 году. Компания получила в управление по 74.5% акций Комсомольского-на-Амуре авиационного производственного объединения (КНААПО) и Новосибирского авиационного производственного объединения (НАПО), 13% акций Корпорации "Иркут", 38% Таганрогского авиационного научно-технического комплекса (ТАНТК), 50% плюс одна акция "ОКБ Сухого". 100% акций авиационного холдинга находятся в федеральной собственности.

*источник: ИА "АК&М"
10.02.06*

ИЗ МОСКВЫ НЕ БУДУТ ВЫВОДИТЬСЯ ЭФФЕКТИВНЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ ОПК

Из Москвы не будут выводиться эффективные предприятия оборонно-промышленного комплекса, заявил заместитель руководителя Федерального агентства по промышленности Станислав Пугинский на пресс-конференции "Оборонно-промышленный комплекс России: перспективы развития, инвестиционный и инновационный потенциал", которая совместно проводится сегодня ФАП и Институтом фондового рынка и управления.

"Мы намерены развивать эффективные предприятия в Москве", - заявил Пугинский.

В частности, по словам Пугинского, "оснащенность Московского машиностроительного производственного предприятия "Салют" такова, что самые грубые прикидки показывают невозможность переноса его из Москвы".

Отвечая на вопрос корр. АРМС-ТАСС, Пугинский также отметил, что создание объединенной структуры на базе "Салюта" и "Сатурна" - "чрезвычайно сложный вопрос, который не может быть решен объединением двух предприятий, а будет рассматриваться в рамках создания более комплексной интегрированной структуры и в более отдаленном будущем".

В конце прошлого года, генеральный директор НПО "Сатурн" обратился в правительство с письмом о целесообразности выведения производственных мощностей ММП "Салют" в Рыбинск и объединения его с рыбинским двигателестроительным комплексом.

*источник: АРМС-ТАСС
06.02.06*

В 2005 ГОДУ МИНТРАНС ПОДГОТОВИЛ 4 ЗАКОНОПРОЕКТА, ПОДПИСАННЫХ ПРЕЗИДЕНТОМ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

2 февраля состоялся брифинг статс-секретаря, заместителя министра транспорта Сергея Аристов, посвященного законотворческой деятельности Министерства транспорта.

Сергей Аристов сообщил, что в 2005 году Минтранс подготовил 4 законопроекта, подписанных Президентом Российской Федерации:

Первый, 'О внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации в связи с осуществлением мер авиационной безопасности на воздушном транспорте' - принят Государственной Думой 4 марта 2005 г., одобрен Советом Федерации 11 марта 2005 г., подписан Президентом Российской Федерации 21 марта 2005 г. (№ 20-ФЗ).

Второй, 'О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с созданием Российского международного реестра судов' - принят Государственной Думой 23 ноября 2005 г., одобрен Советом Федерации 7 декабря 2005 г., подписан Президентом Российской Федерации 20 декабря 2005 г. (№ 168 -ФЗ).

Третий, 'О ратификации протоколов, касающихся изменения Конвенции о международной гражданской авиации' - принят Государственной Думой 20 мая 2005 г., одобрен Советом Федерации 25 мая

2005 г., подписан Президентом Российской Федерации 3 июня 2005 г. (№ 56-ФЗ).

И четвертый, 'О ратификации Соглашения между Российской Федерацией и Королевством Испания о морском судоходстве от 22 мая 2001 года' - принят Государственной Думой 23 ноября 2005 г., одобрен Советом Федерации 7 декабря 2005 г., подписан Президентом Российской Федерации 19 декабря 2005 г. (№ 166 -ФЗ). В 2006 году, по словам Сергея Аристов, Минтранс должен разработать, согласовать с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и представить в Правительство ещё 4 законопроекта:

1. 'О внесении изменений в статью 85.1 Воздушного кодекса Российской Федерации'.

2. 'О внесении изменений в Федеральный закон 'О геодезии и картографии'.

3. 'О внесении изменений в Федеральный закон 'О наименовании географических объектов'.

4. 'Технический регламент о требованиях к геодезической и картографической продукции, ее производству и реализации'.

*источник: AVIA.RU
02.02.06*

БУМАЖНЫЙ ИСТРЕБИТЕЛЬ?

Как заявил на проходящей в Москве конференции по перспективам развития оборонно-промышленного комплекса (ОПК) заместитель руководителя Федерального агентства по промышленности (Роспром) Станислав Пугинский, до 2010 года в ОПК в рамках укрупнения отрасли планируется создать 40 - 45 крупных интегрированных структур.

В настоящее время в сводном реестре организаций "оборонки" насчитывается 679 унитарных предприятий и 428 открытых акционерных обществ, акции которых находятся в федеральной собственности. К 2010 году формирование системы оборонно-промышленных структур завершится. Будет создано 40 - 45 таких структур, включающих 46 % объединений и организаций из числа открытых акционерных обществ. Как отметил С. Пугинский, в самое ближайшее время будет составлена программа в области совершенствования ОПК, а также развития частного и государственного партнерства, что позволит внести изменения в федеральное законодательство, подготовить постановления правительства и нормативно-правовые акты в сфере приватизации и частных инвестиций.

Как сообщает Интерфакс-АВН, уже сегодня в Роспроме разработаны проекты документов по реформированию "оборонки", в результате которого будет сформирован новый облик отечественного ОПК. В состав оборонного комплекса войдут ограниченное количество системообразующих интегрированных структур, специализирующихся в области разработки и производства вооружения, военной и специальной техники, ограниченное количество казенных предприятий, преимущественно в области промышленности боеприпасов и спецсредств, а также ведущие научно-исследовательские организации с уникальной стендовой испытательной базой. Основной научный и производственный потенциал отрасли сосредоточится в новых интегрированных структурах, представляющих собой акционерное общество с государственным контрольным пакетом, где будут преимущественно размещены гособоронзаказ и экспортные заказы.

В настоящее время созданы только две подобные структуры - Концерн ПВО "Алмаз-Антей" и корпорация "Тактическое ракетное вооружение", но уже принято 13 указов и постановлений о создании интегрированных структур в ОПК. По заявлению Станислава Пугинского, разработанная в Роспроме программа реформирования ОПК предусматривает уменьшение доли государства в создаваемых акционерных обще-

ствах, для чего предусматривается возможность привлечения частных инвестиций с проведением дополнительной эмиссии акций. Рассматривается и возможность увеличения доли иностранного капитала в стратегических акционерных обществах. В частности, возможно, будет снят запрет на ограничение в 25 % доли участия иностранного капитала в авиационных организациях ОПК. Все эти меры, разработанные в Роспроме, должны изменить инвестиционный климат и упорядочить управление ОПК. Это позволит более эффективно решать важнейшие государственные задачи, как, например, создание истребителя пятого поколения, о котором тоже шла речь на конференции.

Известно, что в России такой самолет пока не создан, хотя эта проблема на слуху последние 10 - 15 лет. Между тем в США истребитель нового поколения приобрел уже реальные черты и воплощен в металле. Заместитель руководителя Роспрома Станислав Пугинский заявил журналистам, что доля государства в финансировании работ по созданию отечественного перспективного авиационного комплекса фронтовой авиации (ПАК ФА) будет увеличиваться, так как вопрос его создания упирается не столько в работу наших конструкторов, сколько в вопросы финансирования.

- Тот крен, который был сделан в комплексной программе создания ПАК ФА на преимущественное финансирование за счет военно-технического сотрудничества, к сожалению, сегодня не увенчался успехом, поскольку сегодня происходит снижение объемов закупленной авиационной техники, - сказал С. Пугинский.

Между тем сроки принятия решений по государственному финансированию работ по ПАК ФА пока не установлены. Планируется, что до 2010 года в России появятся конкретные образцы истребителя пятого поколения. Истребитель пятого поколения, или перспективный авиационный комплекс фронтовой авиации, создается Авиационной холдинговой компанией "Сухой", он придет на смену самолетам четвертого поколения - знаменитым истребителям МиГ-29 и Су-27. Остается надеяться, что реформа "оборонки", предложенная Роспромом, позволит максимально эффективно и быстро реализовывать масштабные проекты в производстве вооружений и военной техники, такие как создание ПАК ФА.

*источник: газета "Красная звезда"
08.02.06*

ВВС РОССИИ ПОЛУЧАТ НА ВООРУЖЕНИЕ САМОЛЕТ ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ

ВВС России получат самолет пятого поколения в 2015-2016 годах, сообщил в четверг журналистам первый заместитель Главкома ВВС России Анатолий Ноговицын.

"Самолет пятого поколения готовится по двум направлениям - в качестве тяжелого и легкого истребителей. Такие самолеты мы получим ориентировочно в 2015-2016 годах", - отметил Ноговицын.

Он рассказал, что новый самолет будет способен выполнять как тактические, так и стратегические задачи, в частности, совершать длительные полеты на

сверхзвуковой скорости с многократной дозаправкой в воздухе в любой точке земного шара.

Говоря о техническом оснащении новой машины, Ноговицын отметил, что основной упор будет сделан на автоматизацию летных процессов с помощью новейших интеллектуальных систем.

Как сообщалось ранее, Главком ВВС России Владимир Михайлов сообщил, что самолет пятого поколения может быть поднят в воздух уже в 2006 году.

*источник: РИА "Новости"
09.02.06*

У РОССИЙСКОГО АВИАПРОМА ЕСТЬ ШАНСЫ ВЫЙТИ ИЗ "ШТОПОРА"

Российским авиакомпаниям к 2010 г. потребуются новые современные и экономичные самолеты. По прогнозам, отрасль будет нуждаться в 200 магистральных, 300 региональных и 80 грузовых машинах.

Что сможет предложить отечественная авиационная промышленность? Как показала беседа экспертов в эфире телевидения РБК в программе "В фокусе", пока совсем немного: авиаперевозчики, обновляя парк, по-прежнему делают ставку на закупку иностранной техники. Развернувшаяся дискуссия продемонстрировала, что до согласия и понимания между сторонами - российскими авиакомпаниями и отечественными самолетостроителями - еще далеко.

На сегодняшний день российский авиатранспорт не в состоянии предоставить рынку требуемые самолеты, говорит начальник службы планирования и развития парка компании "Аэрофлот - Российские авиалинии" Сергей Колтович. Он уверен: "Если "Аэрофлот" объявит, что ему необходимы в течение ближайших пяти лет в сегменте дальнемагистральных самолетов более 20 машин, в сегменте среднемагистральных - до 40, то российские производители не смогут их предоставить в нужном объеме".

Учтите тот факт, что российские самолеты в два раза дешевле, оппонировал другой собеседник программы телевидения РБК Илья Макаров, аналитик ИК "Антанта Капитал". Он не согласился, что российские специалисты не могут ничего предложить, так как есть хорошие разработки, соответствующие современным требованиям и по шуму, и по выбросам вредных веществ, например, Ту-204 со всеми возможными модификациями, Ил-96-400.

Однако, по мнению С.Колтовича, если сравнивать топливную эффективность, вес самолета, систему послепродажного обслуживания, запасы по шумам лет на 10-15 вперед, то можно говорить, что по экономическим характеристикам предлагаемые сегодня российские самолеты на 10-40% хуже своих иностранных аналогов Airbus и Boeing. Но "Аэрофлот" поддерживает российского производителя, если он пытается предоставить на рынок эффективные самолеты. Так, 7 декабря прошлого года авиакомпания подписала контракт с компанией "Гражданские самолеты Сухого" на поставку 30 машин, напомнил С.Колтович.

"Аэрофлот" при выборе поставщика дальнемагистральных самолетов, которые начнут эксплуатироваться после 2010 г., отдает предпочтение Boeing 787 или Airbus A350. Компании на дальних маршрутах потребуется 20-25 машин. Критерий этого выбора - снижение эксплуатационных расходов. Так, Boeing 767-300ER имеет 185 тонн взлетного веса и 4,8 тонны расходуемого топлива в летный час, в то время как

российский Ил-96-300, соответственно, 250 тонн веса и почти 8 т/ч. Подобными соображениями руководствуются и другие авиакомпании. Таможенные пошлины и НДС, которые на начальных этапах отрицательно сказываются на финансовых показателях, в дальнейшем окупаются. Важный фактор - система послепродажного обслуживания: у отечественных производителей она в стадии разработки, в то время как "инолайнер" в случае проблем будет готов к эксплуатации авиакомпанией через сутки.

К проблемам авиапрома, уже 10-15 лет пребывающем в затычном "штопоре", общество относится достаточно спокойно по сравнению, скажем, с кризисом в автопроме, напрямую затрагивающем миллионы автолюбителей. Для миллионов авиапассажиров главное - комфорт, безопасность.

Аналитики считают, что авиапрому, наверное, нужно отбросить амбиции, стать скромнее и сосредоточиться на разработке и выпуске одного-двух типов гражданских лайнеров, сопоставимых с лучшими западными аналогами.

Где взять нужные средства, если сейчас отечественные самолетостроители выпускают в год всего 9 самолетов? Хороший путь - привлечение инвестиций. Скажем, Boeing планирует с этого года и до 2010 вложить в различные проекты в России 2,5-3 млрд долл. С 1991 он уже раскошелился почти на 2 млрд. Но у американского авиаконцерна свои интересы - "Боинги", а отнюдь не "Ту" и "Илы".

Заставить авиаперевозчиков покупать только российское? Рычагов у правительства немало - ввести запретные таможенные пошлины или прямой запрет на покупку "инолайнеров", мотивируя его "здоровым" протекционизмом.

Хорошо, что кабинет пошел другим путем - президенту направлен проект создания Объединенной авиастроительной корпорации, куда первоначально войдут компания "Сухой", Российская самолетостроительная корпорация "МиГ", компания "Ильюшин", корпорация "Иркут", ОКБ Яковлева и ОАО "Туполев". Контрольный пакет останется за государством, которое будет финансировать проект. Планируемые показатели - выпуск до 120 самолетов в год (к 2013 г.), выручка 2,5 млрд. долл. в год. Может, вскоре и появятся самолеты, способные конкурировать с иностранными на всех воздушных магистралях. Ведь, по словам представителя "Аэрофлота" (где, кстати, государство главный акционер) С.Колтовича, авиакомпания никогда не отказывалась от приобретения российской техники, она отказывается от приобретения неэффективной техники.

источник: РосБизнесКонсалтинг
12.02.06

"ИЛЮШИН ФИНАНС" ПРОДОЛЖАЕТ БОРЬБУ

Воронежский областной суд признал необоснованным возбуждение уголовного дела против гендиректора лизинговой компании "Ильюшин Финанс" Александра Рубцова (по ст. 201 "Превышение должностных полномочий"), сообщила пресс-секретарь

суда Лада Петина. В областной прокуратуре пообещали, что опротестуют это решение в президиуме Воронежского областного суда.

источник: газета "Ведомости"
17.02.06

ПРЕДПРИЯТИЯМ ОПК РОССИИ ВОЗМЕСТЯТ ГОСУДАРСТВЕННУЮ ЗАДОЛЖЕННОСТЬ

Предприятиям ОПК России возместят государственную задолженность. Об этом заявил заместитель руководителя Роспрома Станислав Пугинский на пресс-конференции "Оборонно-промышленный комплекс России: перспективы развития, инвестиционный и инновационный потенциал", которая проводится сегодня совместно ФАП и Институтом фондового рынка и управления.

"В настоящее время ведется обсуждение по проблеме возмещения долгов предприятиям российского ОПК. Практически вся задолженность будет погашена, в том числе перед КНААПО", - заявил, в частности, Пугинский.

Ранее вице-премьер, министр обороны РФ Сергей Иванов заявил, что у Минобороны практически не осталось долгов перед предприятиями оборонно-промышленного комплекса России. В то же время премьер-министр правительства РФ Михаил Фрадков во время своего ноябрьского визита в Комсомольск-на-Амуре сообщил, что за модернизацию Су-27 Минобороны задолжало КНААПО более 1 млрд руб.

источник: АРМС-ТАСС
07.02.06

ПРАВИТЕЛЬСТВО ДЕЛАЕТ СТАВКУ НА РЕГИОНАЛЬНЫЙ САМОЛЕТ RRJ

Авиация в России - национальная тема, даже - национальная идея, как, скажем, футбол или хоккей. В одном из недавних ток-шоу актер и режиссер Владимир Меньшов бросил упрек правительству: мол, есть куда тратить деньги законсервированного стабилизационного фонда, в частности - на авиацию. На что вице-премьер Александр Жуков сказал:

"Правительство считает, что реально в 2006 году серьезно увеличить инвестиционный расход. Вот вы, Владимир Владимирович, сказали о том, что у нас самолетостроение находится в очень плохом состоянии. Правительство это понимает, начинает финансирование очень серьезной программы, которая позволит нам создать принципиально новый самолет. Это российский региональный самолет RRJ... На мировом рынке есть ниша, где можно выйти с этим самолетом..."

Вице-премьер точен в формулировке: программа очень серьезная. Национальный авиаперевозчик "Аэрофлот" уже заказал 30 машин, но в контракте жестко оговорил, что поставки должны начаться в ноябре 2008 года, иначе - санкции. Так что сроки обзывают. "В Комсомольске-на-Амуре, где будет производиться сборка, - рассказывает генеральный директор Авиаационного холдинга "Сухой" Михаил Погосян, - полным ходом идет изготовление деталей планера, в феврале-марте начнется сборка элементов центроплана, а во втором квартале - сборка планера. На заводе в Новосибирске делают кабину и хвостовое оперение. Работы идут в соответствии с графиком, согласованным с "Аэрофлотом".

Первый самолет предназначен для статических испытаний. Второй и третий опытные образцы - для летных. Во втором запуске будут изготовлены еще два самолета для летных испытаний и один самолет для ресурсных. И лишь потом пойдут серийные самолеты для авиакомпаний..."

Во второй половине января прошла очередная конференция поставщиков систем для семейства самолетов RRJ. Конференция - смотр текущей готовности комплектующих. Отклонений от плана нет.

"Программа RRJ находится на этапе, требующем консолидации всех участников проекта. Мы начинаем стендовую отработку систем самолета, в марте на территории ЗАО "Гражданские самолеты "Сухого"

(ГСС) будет установлен пилотажный стенд, а уже к концу 2006 года должен быть завершён монтаж "электронной птицы" - стенда комплексирования бортового оборудования", - комментирует ход работы по проекту генеральный директор ЗАО Виктор Субботин. То есть уже до сборки первого летного образца на земле на стендах будет налажена и тщательно проверена работа всех электронных систем самолета в комплексе.

На конференции было отмечено, что меняется отношение к проекту со стороны многих российских компаний. Так, к производственной кооперации подключилось Воронежское авиастроительное объединение, на котором будут производиться детали из композитных материалов, на долю которых приходится до 15% поверхности планера.

Состоявшееся 20 января подписание контракта на поставку двигателей SaM146 для самолетов семейства RRJ - событие для проекта весьма знаменательное. Контракт подписали: со стороны ЗАО "ГСС", разработчика и производителя самолета, Виктор Субботин, а от разработчика двигателей SaM146, компании Power Jet (совместное предприятие НПО "Сатурн" и французской компании Snecma), ее генеральный директор Мишель Дешеллот.

"В этом двигателе воплотились самые передовые технологические решения, которые полностью отвечают требованиям наших заказчиков - авиакомпаний", - заявил генеральный директор ЗАО Виктор Субботин.

Производиться двигатель будет в Рыбинске. На территории "Сатурна" уже построен новый цех площадью более 10 тыс. кв. метров. Он оснащается современным оборудованием и уникальными испытательными стендами. По словам первого замгендиректора НПО "Сатурн" - директора программы SaM146 Игоря Юдина, работа над двигателем идет в соответствии с графиком. В мае начнутся стендовые испытания двигателя, а первая обкатка в летной лаборатории Ил-76 намечена на февраль 2007 года. Процесс идет, скоро у нас будет новый самолет.

источник: газета "Известия"
07.02.06

ИТАЛЬЯНСКИЕ СПЕЦИАЛИСТЫ СЧИТАЮТ САМОЛЕТ RRJ ОЧЕНЬ КОНКУРЕНТОСПОСОБНЫМ ПРОДУКТОМ

RRJ является очень конкурентоспособным самолетом, заявил технический директор компании Alenia Aeronautica Алессандро Францони в ходе проходящего в Москве форума "Италия-Россия: возможности сотрудничества в авиакосмической отрасли".

По его словам, этот самолет предоставляет пассажирам высокий уровень комфорта, отличается большой оперативной гибкостью, превосходит конкурентов по дальности полета в своем классе и будет весьма востребован на мировом рынке. Именно поэтому, отметил А.Францони, Alenia приняла решение о сотрудничестве с АХК "Сухой" по проекту RRJ (в августе 2005 г. было заключено предварительное соглашение о приобретении Alenia пакета акций ГСС).

Сейчас компания Alenia занимает лидирующие позиции со своими региональными самолетами ATR-42 и ATR-80 в размерности до 70 пассажиромест. В ближайшее время она планирует довести ежегодный объем заказов на эти машины до 800 единиц.

Однако, сообщил Францони, тенденции рынка демонстрируют устойчивый рост потребностей региональных самолетов большей вместимости и мощности. Так, если 15 лет назад большинство полетов на региональных направлениях выполнялось турбовинтовыми воздушными судами размерностью менее 50 мест, в настоящее время подавляющая часть авиакомпаний оперирует реактивными и тур-

бовинтовыми самолетами, рассчитанными на перевозку 100 и более пассажиров.

В перспективе, согласно прогнозам аналитиков, наиболее востребованными будут 70-100-местные самолеты. В частности, прогнозируется, что объем рынка самолетов типа RRJ-75/95 составит 5 тысяч единиц на ближайшие 20 лет.

"Это очень серьезная цифра, - говорит Францони, - которая заставила нас серьезно исследовать все, что делается в этой области, и выходить на уровень международного сотрудничества".

По словам технического директора компании Alenia, рынок региональных авиаперевозок является наиболее интенсивно растущим в мире. В настоящее время региональные самолеты составляют примерно 40% всего мирового авиапарка, и 45% рейсов совершается на региональных самолетах. Если ежегодный средний рост поставок воздушных судов составлял 4% в течение последних 15 лет, то по региональным самолетам этот показатель составил 8%. Согласно прогнозам, в течение ближайших 20 лет объем региональных перевозок увеличится в три раза по сравнению с сегодняшними показателями. За этот период заказчикам будет продано 7500 региональных бортов - примерно 400 лайнеров в год.

*источник: АРМС-ТАСС
09.02.06*

ИТАЛИЯ ВЛОЖИТ 300 МИЛЛИОНОВ ЕВРО В ПРОЕКТ ПО СОЗДАНИЮ САМОЛЕТА RRJ

Правительство Италии и компания Alenia Aeronautica планируют вложить около 300 миллионов евро в проект по созданию российского регионального самолета RRJ, включая затраты на покупку акций ЗАО Гражданские самолеты Сухого (ГСС), сообщил глава Роспрома РФ Борис Алешин журналистам в среду. По его словам, на покупку 25% плюс одна акция ГСС и инвестиции в научные разработки итальянская сторона должна потратить "не менее 300 миллионов евро". По мнению Алешина, Alenia уже в течение ближайшего полугодия может войти в состав акционеров ГСС. Говоря о примерной стоимости акций, глава Роспрома не назвал определенной суммы, однако, отметил, что "примерное соотношение инвестиций и затрат на покупку акций будет составлять 50 на 50".

Летом 2005 года итальянская авиакомпания Alenia Aeronautica подписала с ГСС предварительное соглашение о приобретении не менее 25% акций

российской компании. Как сообщал ранее глава авиационной холдинговой компании "Сухой" Михаил Погосян, Alenia намерена вместе с ГСС создать совместное предприятие по продвижению на европейский рынок самолетов RRJ.

Программа "Российский региональный самолет" (RRJ) - совместный проект компании ГСС, авиационного комплекса им. Ильюшина и компании Boeing. Эта программа ставит целью создать самолет, отвечающий существующим и перспективным требованиям российского и международных рынков.

Согласно проекту, RRJ предполагается строить в трех модификациях - на 60, 75 и 90 мест. Для всех вариантов компания Пауэр джет создает один двигатель SM-146 с минимальными изменениями для каждой модификации.

По оценке специалистов, цена одного самолета типа RRJ не превысит \$30-35 млн.

НОВЫЙ РЕГИОНАЛЬНЫЙ САМОЛЕТ RRJ ОБРЕЧЕН НА УСПЕХ

Новый региональный самолет RRJ обречен на успех. Об этом заявил министр транспорта, оснащения и туризма Франции Доминик Пербен на церемонии открытия в компании "Гражданские самолеты Сухого" Центра разработки программного обеспечения.

По словам Пербена, в рамках проекта RRJ "авиакомпаниям предлагается самый современный самолет, самые последние технологии". "Это "хорошая

вставка" во французское промышленное производство. Это и рабочие места, и предприятия, и другие позитивные воздействия на нашу промышленность", - отметил Доминик Пербен. По его словам, рынок региональных самолетов размерностью до 100 пассажиромест составляет 2300-2500 единиц на предстоящие 20 лет.

*источник: ИТАР-ТАСС АКОР
14.02.06*

RRJ УЛЕТАЕТ В БАХРЕЙН ЧЕРЕЗ САУДОВСКУЮ АРАВИЮ

Как стало известно "Ъ", Финансовая лизинговая компания (ФЛК) нашла покупателя на региональные пассажирские самолеты RRJ 95, о поставке которых ФЛК договорилась с компанией "Сухой" в августе на авиасалоне МАКС-2005. На днях между ФЛК и группой компаний ALSuwaiket Trading&Contracting (Саудовская Аравия) был подписан договор лизинга, предусматривающий поставку десяти RRJ и трех среднемагистральных самолетов Ту-214. Все они будут эксплуатироваться в создающейся при участии ALSuwaiket новой авиакомпания в Бахрейне.

"На днях к нам пришел подписанный главой ALSuwaiket Trading&Contracting Мобараком Альсувайкетом контракт (договор финансового лизинга - "Ъ") на поставку трех Ту-214 и десяти RRJ, - сообщил "Ъ" гендиректор ФЛК Евгений Зарицкий. - Это серьезный, мощный контракт. В нем оговариваются сроки поставки, условия оплаты, размер депозита, а также гарантии возврата авансов в случае неуспешности сделки". По словам топ-менеджера, сейчас стороны согласовывают технические характеристики самолетов и их конечную стоимость. Поставить первый Ту-214 планируется в этом году, остальные - в следующем. Поставки RRJ начнутся с 2009 года. Сумма сделки не разглашается, каталожная стоимость десяти RRJ - около \$260 млн, трех Ту-214 - около \$100 млн.

ФЛК - государственная авиализинговая компания. Она продвигает самолеты Ту-214 Казанского авиационного производственного объединения и RRJ компании "Сухой". Ту-214 - среднемагистральный самолет вместимостью 210 пассажиров в одноклассной компоновке и дальностью полета до 4,3 тыс. км. В России эксплуатируется восемь машин этого типа.

Семейство RRJ - разработка "Сухого". Серийный выпуск должен начаться в 2008-2009 годах. RRJ 95 - модификация вместимостью 95 пассажиров и дальностью полета до 3,1 тыс. км.

ALSuwaiket Trading&Contracting - одна из крупнейших финансовых групп в Саудовской Аравии. Занимается нефтегазовым бизнесом, промышленным строительством, недвижимостью, туризмом и торговлей.

"Переговоры с ALSuwaiket по поводу поставок российской техники начались около двух лет назад, - пояснил господин Зарицкий. - Спустя год компания приняла решение о вхождении в бизнес авиаперевозок. Приобретаемые российские самолеты планируется эксплуатировать наряду с Boeing 737 в создающейся ALSuwaiket авиакомпании в Бахрейне". Получить комментарии в ALSuwaiket "Ъ" вчера не удалось.

Напомним, в августе 2005 года ФЛК стала первым заказчиком самолетов RRJ, подписав договор купли-продажи десяти машин с компанией "Сухой". В числе потенциальных лизингополучателей самолета гендиректор ФЛК Евгений Зарицкий называл тогда отечественные авиакомпании, например, "Трансаэро" и дочерние компании "Аэрофлота" - "Аэрофлот-Дон" и "Аэрофлот-Норд". Однако с "Аэрофлотом" "Сухой" договорился напрямую - в декабре стороны подписали контракт на поставку в 2008-2011 годах 30 RRJ, покупка же региональных самолетов пока не вписывается в стратегию компании "Трансаэро", ориентированной на развитие дальнемагистральных маршрутов.

*источник: газета "Коммерсантъ"
21.02.06*

СЕРБСКИЕ ИСТРЕБИТЕЛИ МИГ-29 БУДУТ МОДЕРНИЗИРОВАНЫ НА РОССИЙСКИХ ПРЕДПРИЯТИЯХ

Сербские истребители МиГ-29 будут модернизированы на российских предприятиях. Об этом сообщило издание "Флайт интернэшнл" со ссылкой на министра обороны Сербии и Черногории (СиЧ) Зорана Станковича.

По словам министра, на ремонт и модернизацию 5 МиГ-29, а также ремонт транспортного самолета Ан-26 выделено 10 млн евро (около 12 млн дол). Модернизация будет проводиться в течении 2006 г. Как ожидается, истребители будут оснащены новыми системами связи, навигационным оборудованием и системой опознавания "свой-чужой".

В апреле 2004 г. командование национальных ВВС объявило, что истребительная авиация больше не в состоянии выполнять задачи по защите воздушного пространства страны, поскольку все имевшиеся на вооружении машины неисправны или выработали свой ресурс.

"Пока мы не изыщем средств на ремонт и обслуживание истребителей, ни один из наших боевых самолетов не сможет подняться в воздух", - сказал командир корпуса ВВС СиЧ генерал Владимир Старчевич, указав, что если государство не примет срочные меры, то к 2006 году ВВС страны полностью прекратят существование.

В проекте концепции обороноспособности СиЧ, разрабатывавшейся в 2005 г., действительно предусматривались планы отказа от собственной истребительной авиации. Однако этот замысел встретил острую критику военных. Представители ВВС страны отмечали, что отказ от собственной авиации неизбежно повлечет за собой необходимость заключения СиЧ с одной из соседних стран, располагающих боеспособными ВВС, договора о контроле своего воздушного пространства. Эксперты отмечали, что это обойдется стране в "сумму, намного превосходящую 100 млн евро", в то время как затраты на ремонт и поддержание в боевой готовности истребителей МиГ-29 национальных ВВС составят не более 20 млн евро в год. Согласно заявлению военных, в эту сумму включены также стоимость горючего и проведения регулярной боевой учебы летчиков.

Принятое руководством страны решение о модернизации 5 истребителей МиГ-29 свидетельствует о согласии с этими выкладками военных.

*источник: газета "ВПК"
08.02.06*

У РОССИЙСКИХ ВВС ЕСТЬ ОТВЕТ НА ЧУДО-ИСТРЕБИТЕЛЬ

В середине января американские ВВС получили первую партию из 12 новейших истребителей 5-го поколения F-22 Raptor. Этот факт тут же вызвал ожесточенные споры о технологическом превосходстве США над другими армиями мира, и прежде всего России - страны, традиционно создававшей боевые машины, сопоставимые, а часто превосходящие по боевой эффективности американские. "Известия" выяснили, что скоро в воздух поднимется отечественный самолет, не уступающий заокеанскому.

Raptor - уникальный самолет. Эксперты говорят, что он "открывает новую эпоху в развитии американских ВВС". Его радиолокационные системы позволяют выполнять воздушное патрулирование более успешно, чем это делают другие самолеты. У него сверхзвуковая крейсерская скорость и высокая маневренность (на машине установлен двигатель с изменяемым вектором тяги). Он быстрее реагирует на появление непознанных объектов на дальних дистанциях (что позволяет не только выполнять традиционные миссии по завоеванию воздушного пространства и нанесению ударов по наземным объектам, но также заниматься разведкой и радиоэлектронным противодействием - постановкой помех, уводящих высокоточное оружие от целей).

Американский военно-информационный портал Strategypage обнаружил ранее не публиковавшиеся результаты исследования ныне расформированного британского Агентства военных исследований и оценок (British Defence Evaluation and Research Agency), по которому получается, что по характеристикам F-22 превосходят возможности новейшего российского истребителя Су-35. В реальном бою на один F-22 придется как минимум 10 сбитых российских истребителей. Впрочем, эйфории в самих США подобная информация почти не вызвала.

Цена одного такого нового истребителя - \$133,1 млн (российский Су-35 стоит \$30-38 млн), что не по

карману даже такой богатой стране, как США. Военным уже пришлось сократить 33 самолета-шпиона U-2 Dragon Lady, 55 ударных "самолетов-невидимок" F-117 (весь парк), 76 пассажирских C-21 Learjet и на 40% парк бомбардировщиков B-52 Stratofortress, чтобы сэкономить \$2,6 млрд, на которые, как надеются в Пентагоне, им удастся закупить 180 F-22 (при том что первоначально планировалось купить 648 машин).

Проблема в том, что истребитель создавался в расчете на противоборство с аналогичными машинами, а их делали только в СССР-России. Отсутствие противника и стало главной причиной сокращения закупок F-22 Raptor. Недавно американские военные провели совместные учения с ВВС Индии. В их ходе американские F-15C/D Eagle сражались с российскими Су-30МКИ, МиГ-27, МиГ-29 и даже "старенькими" МиГ-21 "Бизон", которые в пух и прах разбили американских "Орлов". Американский генерал Хал Хомбург, возглавляющий службу Air Combat Command ВВС США, заявил, что этот результат стал полным сюрпризом для американских летчиков. И добавил: "Мы не настолько обогнали весь остальной мир, как нам хотелось бы думать. Российские истребители Су-30МКИ лучше основного американского истребителя F-15C "Игл". Военно-воздушные силы стран, на вооружении которых находятся эти машины, имеют определенное преимущество и в перспективе могут представлять угрозу американскому господству в воздухе".

Оказывается, "русские" и маневрировали, и "видели" американцев лучше и дальше, а значит, первыми поразили цель.

Недавно Главком ВВС России Владимир Михайлов сообщил, что наш ответ "американскому чуду" поднимется в воздух в конце 2006 года. Истребитель под рабочим названием И-21 сейчас "продут" в аэродинамической трубе, все характеристики выверены.

*источник: газета "Известия"
07.02.06*

САМОЛЕТ СУ-35 БУДЕТ ВОСТРЕБОВАН НА ВНУТРЕННЕМ И ВНЕШНЕМ РЫНКАХ

Истребитель Су-35 (Су-27СМ2), который разрабатывает ОКБ Сухого, будет востребован не только российскими ВВС, но и зарубежными заказчиками, заявил генеральный директор Авиационной холдинговой компании "Сухой" Михаил Погосян.

"Мы считаем, что новый самолет должен производиться для российских ВВС в "техническом лице" Су-27СМ2. Работа в этом направлении активно ведется, поскольку машина будет востребована и в России, и за рубежом", - сказал М.Погосян "Интерфаксу-АВН".

По его словам, "необходимость замены в перспективе существующего парка истребителей типа Су-27 потребует выхода на рынок в период примерно 2009-2010 годах, наряду с проведением модернизации и ремонтом, заказа новых самолетов для российских ВВС".

М.Погосян отметил, что в проекте государственной программы вооружений России до 2015 года будут четко расставлены все акценты по разработкам и закупкам авиационной техники, исходя из объемов финансирования".

"Су-27СМ2 - следующий этап с переходом на новые датчики, фазированную антенную решетку бортовой радиолокационной станции (РЛС)", - подчеркнул гендиректор АХК "Сухой".

По оценкам специалистов, истребитель Су-27СМ2, предназначенный для ВВС России (экспортный вариант - Су-35) является глубокой модернизацией истребителей Су-27/27СМ. Отличительной особенностью Су-27СМ2 станет установка на истребитель новых авиадвигателей тягой до 14 т (вместо 12,5 т) и нового бортового оборудования, включая бортовую РЛС типа "Ирбис". Истребитель также должен получить и новые дальнобойные ракеты различного класса.

Планируется, что Су-27СМ2 станет ступенью к созданию перспективного авиационного комплекса фронтовой авиации, поскольку на нем будут отрабатываться многие предложения по боевому самолету 5-го поколения, отмечает "Интерфакс".

*источник: газета "Труд"
14.02.06*

РОССИЮ ПРЕДЛАГАЮТ СБРОСИТЬ С ВЫСОТЫ АН-70

Киевский государственный авиационный завод "Авиант" выступает за выход России из проекта по строительству самолета Ан-70 для привлечения новых инвесторов. Об этом журналистам в Харькове сообщил генеральный директор "Авианта" Олег Шевченко. По его мнению, нежелание России выйти из программы значительно замедляет реализацию проекта и осложняет процесс поиска инвестора.

"Если бы Россия вышла из программы, уже инвесторы на этот самолет были бы - есть много желающих", - сказал он.

По словам бывшего генерального конструктора киевского Авиационного научно-технического комплекса имени Антонова и разработчика Ан-70 Петра Балабуева, завершены практически все виды летных испытаний самолета. Он также отметил, что Украина не в состоянии самостоятельно субсидировать программу, а Министерство обороны России избегает разрыва кооперации и продолжает выделять средства на программу.

"Россия продолжает как бы финансировать, по миллиончику всего в год, это ни к селу, ни к городу, они не бросают тему, нас не отпускают, и сами мы тоже не можем", - заявил Балабуев.

Совместная программа военно-транспортного самолета Ан-70 осуществляется согласно подписанным соглашениям России и Украины о производственной и научно-технической кооперации предприятий оборонных отраслей промышленности в 1993

и 1999 годах. Заказчиком самолета являются Минобороны России и Украины. При этом, в соответствии с соглашениями, Россия финансирует более чем на 50% данный проект. В настоящее время самолет Ан-70 представлен 2-мя образцами. Ан-70 является средним широкофюзеляжным транспортным самолетом, способным перевозить груз весом до 47 тонн при крейсерской скорости полета 820-870 км/ч.

Самолет по аэродинамической компоновке представляет собой моноплан с высоко расположенным трапециевидным крылом, палубным хвостовым оперением, трехопорным шасси и грузовым люком в хвостовой части фюзеляжа.

Ан-70 оснащен четырьмя турбовинтовентиляторными двигателями Д-27 производства компании "Мотор Сич" (Запорожье) с соосными винтовентиляторами СВ-27 (российское научно-производственное объединение "Авиасила"), которые обеспечивают 20-30% экономию топлива, по сравнению с современными турбореактивными двигателями.

По топливной эффективности Ан-70 превосходит все существующие грузовые самолеты этого класса.

Ан-70 принадлежит к классу оперативно-тактических военно-транспортных самолетов. Он предназначен для выполнения транспортных операций Воздушных сил и выброски десантов парашютным и посадочными способами.

*источник: сайт "Обком"
07.02.06*

РОССИЯ ПРОВЕДЕТ МОДЕРНИЗАЦИЮ 67 ИСТРЕБИТЕЛЕЙ МИГ-29 ВВС ИНДИИ

Российская самолетостроительная корпорация "МиГ" проведет работы по модернизации 67 многоцелевых истребителей МиГ-29, находящихся на вооружении ВВС Индии. Об этом сообщил агентству ИАНС высокопоставленный источник в военно-воздушных силах страны.

По его словам, стоимость этой сделки, которая уже одобрена министерством обороны страны, составляет 888 млн дол. Данный проект является частью долгосрочного плана ВВС по модернизации имеющегося в стране парка истребителей, рассчитанного на ближайшее десятилетие.

Проект модернизации МиГ-29 обсуждался два года и будет реализован в 2006-2007 финансовых годах. По мнению аналитиков, модернизированные истребители будут оставаться в строю еще 10-15 лет. Предполагается оснастить их новыми системами вооружения и авионики, а также усовершенствовать систему дозаправки в воздухе. РСК "МиГ" также получила исключительные права на модернизацию самолето-

тов МиГ-29В/С и МиГ-29УБ. Первые из них были поставлены в Индию в 1986 г.

Кроме того, исполнительный директор корпорации ХАЛ К.Р.Пури сообщил, что на принадлежащем ей предприятии в городе Насик уже проведены работы по модернизации 94 из 125 истребителей МиГ-21. Остальные самолеты планируется модернизировать до конца этого года.

Контракт на модернизацию самолетов МиГ-21 стоимостью 626 млн дол корпорация ХАЛ получила в 1996 г. В его реализации участвуют не только российские, но и французские, и израильские компании, поставляющие системы вооружения и авионику. Работы по модернизации МиГ-21 должны были завершиться еще 2001 г. Однако из-за разного рода технических и финансовых проблем, а также бюрократических проволочек контракт до сих пор не выполнен.

*источник: газета "ВПК"
08.02.06*

ОМСКИЙ "ПОЛЕТ" МОДЕРНИЗИРУЕТ ЛЕГКУЮ КАЗАХСТАНСКУЮ АВИАЦИЮ

Контракт на переоборудование первых шести самолетов Ан-2 в Ан-3Т подписан в конце января в Кустанае (Республика Казахстан) во время презентации возможностей "Полета".

Как сообщили на предприятии, переоборудование первой партии техники планируется завершить в течение 2006 года.

Российский Ан-3Т - легкий самолет, созданный объединением на основе модернизации Ан-2. Парк последних в Казахстане насчитывает 300 единиц. Переоборудование каждого самолета обойдется государству в 35 млн рублей.

*источник: журнал "Эксперт - Казахстан"
06.02.06*

РОССИЙСКО-УКРАИНСКИЙ САМОЛЕТ АН-148 ЗАВЕРШИЛ ИСПЫТАНИЯ В УСЛОВИЯХ СВЕРХНИЗКИХ ТЕМПЕРАТУР

В Якутии, одном из самых холодных регионов планеты, завершены сертификационные испытания российско-украинского пассажирского регионального самолета нового поколения Ан-148 в условиях особо низких температур наружного воздуха. Экспедиция по испытаниям продолжалась с 27 декабря 2005 г. по 29 января 2006 г. К этому этапу сертификации "Антонов" и его партнеры по программе Ан-148 подошли особенно ответственно. Ведь первые заказчики машины - авиакомпании из Сибири и Санкт-Петербурга "Красноярские авиалинии" и "Пулково", маршрутная сеть которых простирается в районы, где низкие температуры отнюдь не редки.

За месяц пребывания в Якутии первый и второй экземпляры Ан-148 прошли полный цикл проверок на земле и в воздухе при температурах до -52 град С и полностью подтвердили возможность эксплуатации в столь суровых климатических условиях. На самолетах выполнены запуски маршевых двигателей и вспомогательной силовой установки, оценена работа систем кондиционирования воздуха, регулирования давления, радиоэлектронного и бытового оборудования, системы управления, гидросистемы, топливной системы и шасси. Проверена газодинамическая устойчивость маршевых двигателей, а также питание их топливом самотеком. По программе летных сертификационных испытаний с аэропортов Якутск и Нерюнгри выполнены 13 полетов общей продолжительностью 41 час 10 минут, самолет сделал 6 скоростных пробежек. Проверены взлетно-посадочные и летные характеристики Ан-148, а также высотно-скоростные характеристики маршевых двигателей.

Испытания проведены в соответствии с программой, утвержденной разработчиками самолета, бортового оборудования, сертификационными центрами и одобренной Авиарегистром Межгосударствен-

ного Авиационного Комитета и Госавиаслужбой Украины. Кроме того, в ходе перелетов по маршруту Киев - Москва - Новосибирск - Якутск - Красноярск - Москва - Киев оба Ан-148 выполнили еще 13 полетов и провели в воздухе 36 часов 27 минут.

В экспедиции, помимо АНТК им. О.К.Антонова, приняли участие специалисты ГП "Ивченко-Прогресс", ОАО "Мотор Сич", Авиационного сертификационного центра ГосНИИ ГА, Авиарегистра МАК и Госавиаслужбы Украины. Во время экспедиции состоялись презентации Ан-148 в Якутске и Красноярске, на которых с самолетом познакомились представители органов государственной и авиационной власти России, крупнейших авиакомпаний Сибири. По завершении презентации Республики Саха (Якутия) заместитель Председателя правительства этой республики господин Алексеев, обращаясь к сотрудникам АНТК им. О.К.Антонова, сказал: "Ан-148 нам очень понравился, особенно в смысле дальности полета. Хотя по классу он является региональным самолетом, но с точки зрения удобства пассажиров не уступает магистральным лайнерам. При условии успешного завершения его сертификации мы начнем изучение условий его приобретения в лизинг".

Ранее Ан-148 завершил испытания в условиях естественного обледенения, жары и высокогорья. Программа сертификации самолета идет к завершению. Вскоре Ан-148 получит сертификат типа, что станет подтверждением его соответствия требованиям сертификационного базиса на основе современных норм летной годности стран СНГ - АП-25 и стран Европы - CS-25.

Источник:
компания "АНТК им. О.К. Антонова"
01.02.06

СУ-80 ГОТОВИТСЯ К ПЕРВОМУ ПОЛЕТУ

Гражданский самолет разработки КБ "Сухой" проходит необходимый технологический цикл наземных испытаний в летно-испытательном цехе Комсомольского-на-Амуре авиационного объединения.

По состоянию на 6 февраля на самолете проверены системы бортового радиоэлектронного оборудования (БРЭО), топливные системы (на 2/3 объема), завершены частотные испытания. Выявленные недостатки и конструктивные проблемы рассматриваются и устраняются сотрудниками предприятия совме-

стно со специалистами ОКБ Сухого. В марте сложнейший цикл наземных отработок будет завершен, и в следующем месяце первый Су-80 должен выйти на летные испытания.

После выполнения 5 испытательных полетов самолет включится в сертификационные испытания - планируется осуществить еще 15-20 полетов. Выпуск первых серийных машин намечен на 2007 г.

Источник: компания "АХК "Сухой"
21.02.06

АСТРАХАНСКИЕ ЛЕТЧИКИ ЗАВЕРШИЛИ УЧЕБНЫЕ ПОЛЕТЫ НА МИГАХ

Вчера в Астраханском Центре боевого применения истребительной авиации ВВС России завершились плановые учебные полеты. Они проводились в течение месяца в сложных погодных условиях. Впрочем, низкие температуры никак не сказались на качестве выполненных задач. Более того, трое бывших выпускников военного училища повысили свой профессиональный уровень - им вручили удостоверения военных летчиков третьего класса, сообщает агентство "Северный Кавказ".

При разборе полетов министр обороны России Сергей Иванов отметил высокий профессионализм авиаторов из Астраханского Центра боевого применения. Следующие учебные полеты пройдут в канун праздника защитника Отечества. Будут отрабатывать задачу по нанесению ударов по наземным целям вероятного противника с воздуха, передает Служба информации АстраханьFM.

Источник: ИА "Regions.Ru"
14.02.06

ОАО "ТУПОЛЕВ" ПРОДОЛЖАЕТ РАБОТЫ ПО САМОЛЕТУ ТУ-204-330

ОАО "Туполев" продолжает работы по проекту транспортного и военно-транспортного самолета Ту-204-330. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил источник в компании.

"Проект среднего военно-транспортного самолета Ту-204-330 является на сегодня безальтернативным", - уверен собеседник агентства.

Проект Ту-204-330, ранее известный как Ту-330, базируется на конструкции и технологиях пассажирского самолета Ту-214, выпускаемого на Казанском авиационном производственном объединении (КАПО). Как известно, Ту-204-300 готовился к серийному производству именно на КАПО. В постановлении правительства России от 1994 года о создании и производстве самолета Ту-204-330 было сказано о запуске в производство сразу установочной партии

самолетов в связи с большой унификацией с самолетами семейства Ту-204, напомнил источник. Он отметил, что для Ту-204-330 рассматриваются двигатели НК-93 разработки Самарского научно-технического комплекса им. Кузнецова. Этот опытный двигатель уже создан и сейчас находится в Жуковском, он установлен в гондолу, его обвязка уже произведена, осталось провести формальные зачетные испытания, которые все время откладываются.

Востребованность самолета Ту-204-330 авиакомпаниями была определена в 1995 году при защите эскизного проекта. "Военные также дали заключение о необходимости самолета для ВВС", - подчеркнул собеседник.

*источник: AVIAPORT.RU
06.02.06*

СЕРИЙНЫЙ ВЫПУСК ТУ-324 НА КАПО ИМ. ГОРБУНОВА ВОЗМОЖЕН С 2007 ГОДА

Серийный выпуск нового самолета Ту-324 на Казанском авиационном ПО им. Горбунова (КАПО) возможен с 2007 года. Об этом сообщил министр экономики и промышленности Татарстана Борис Павлов. По его словам, возможности КАПО позволяют выпускать до 35-40 этих самолетов к 2010 году.

Самолет Ту-324 спроектирован ОКБ им. Туполева. По оценке специалистов, он в настоящее время является единственным отечественным региональным самолетом вместимостью до 60 мест, который позволит заменить ныне используемые физически и морально устаревшие самолеты Ту-134 и Як-40. В разработку и освоение самолета и его систем Татарстаном и другими участниками программы вложено свыше \$100 млн. В настоящее время самолет находит-

ся в завершающей стадии серийного освоения, но из-за отсутствия финансирования, предусмотренного Федеральной целевой программой "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года" процесс затягивается, сказал Б.Павлов.

Ту-324 имеет крейсерскую скорость 800 км/ч, дальность полета с 50 пассажирами (нагрузка 3 т) 2500 (5900) км, дальность полета с 30 пассажирами (нагрузка 1 т) 4550 (7900) км, длина взлетно-посадочной полосы 1800 (1950) м. Предусмотрены специализированные варианты: легкий транспортный, патрульный, санитарный и так далее.

*источник: ИА "АК&М"
17.02.06*

СОСТОЯЛСЯ ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ ИЛ-76МД-90

27 декабря 2005 года успешно состоялся первый полет модернизированного самолета Ил-76МД-90 с пермскими двигателями ПС-90А-76. Полет, длившийся 22 минуты, проходил на летно-испытательном аэродроме "Воронежского авиационного самолетостроительного общества" (ВАСО). При этом, как отмечают специалисты "Пермского моторного завода", присутствовавшие на аэродроме, к пермским двигателям ПС-90А-76 никаких замечаний не было. В первом квартале госиспытания самолета будут продолжены. 17 января этого года главноком ВВС России,

генерал армии Владимир Михайлов подтвердил информационному агентству "Интерфакс-АВН" готовность Военно-воздушных Сил страны поставить "на крыло" 12 самолетов Ил-76МД-90. Напомним, впервые Владимир Михайлов говорил об этом на авиасалоне МАКС-2005 в Жуковском во время передачи первого двигателя ПС-90А-76 ВВС МО России.

*источник:
компания "Пермский моторный комплекс"
02.02.06*

НА КНААПО НАЧАЛАСЬ СБОРКА ПАНЕЛЕЙ ЦЕНТРОПЛАНА САМОЛЕТА RRIJ

На Комсомольском-на-Амуре авиационном производственном объединении (КНААПО) началась сборка панелей центроплана первого регионального самолета, разработки ЗАО "Гражданские самолеты Сухого". В сборочное приспособление цеха производства гражданских самолетов заведены первые стрингеры конструкции. Начало работ обусловлено 100% готовностью проектных процессов и средств технологического оснащения предприятия, необходимых для начала производства этой части самолета. Согласно графику производства, центро-

план будет готов в апреле, после чего начнется его интеграция со средним отсеком фюзеляжа (Ф2). Параллельно будут вестись работы по сборке остальных частей корпуса - Ф3 и Ф4. После поступления с Новосибирского авиационного производственного объединения еще двух секций - носовой (Ф1) и хвостовой (Ф5), фюзеляж первого RRIJ будет собран полностью. Это произойдет немногим более чем через 200 дней - в сентябре этого года.

*источник: AVIA.RU
17.02.06*

СТРОИТЕЛЬСТВО САМОЛЕТОВ НА ВОДОРОДНОМ ТОПЛИВЕ СТАНЕТ ВОЗМОЖНЫМ, КОГДА ЭНЕРГИЯ ВОДОРОДА БУДЕТ АКТИВНО ПРИМЕНЯТЬСЯ В АВТОМОБИЛЯХ И ЖКХ

Строительство самолетов на водородном топливе, подобных Ту-155, станет возможным, когда энергия водорода будет активно применяться в автомобилях и жилищно-коммунальном хозяйстве (ЖКХ), заявил руководитель компании "Новые энергетические проекты" Борис Кузык на пресс-конференции.

"Мы уже ведем переговоры с такими компаниями как "МиГ" и "Сухой", но сегодня гораздо важнее освоить запуск стационарных энергетических установок для жилых комплексов и производство автомобилей на водородном топливе", - сказал Кузык, открывая международный форум "Водородные технологии для производства энергии".

"Ни одна страна в мире еще не сумела повторить

опыт Ту-155", - отметил, в свою очередь, Борис Реутов, представитель федерального агентства по науке и инновациям. Ту-155 - первый в мире самолет с двигателем, работающим на жидком водороде (НК-88) - взлетел в апреле 1988 г.

Отвечая на вопросы, Б.Кузык также подчеркнул, что водородная энергетика, в частности топливные элементы, могут применяться на подводных лодках, в приборах двойного назначения: портативных компьютерах (ноутбуках, мобильных телефонах), приборах ночного видения и др.

*источник: АРМС-ТАСС
06.02.06*

"АЭРОФЛОТ" НЕ ВЕРИТ В ИЛ-96

Многострадальный контракт между "Аэрофлотом" и лизинговой компанией "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК) на поставку шести самолетов Ил-96-300 на грани срыва. Из-за того, что перевозчик не вносит аванс за заказанные им самолеты, которые уже включены в график производства на Воронежском авиазаводе (ВАСО) на этот год, машины могут быть переданы другим заказчикам. Но в "Аэрофлоте" настаивают на том, что выполнят свои обязательства по контракту только после того, как ИФК предоставит перевозчику гарантии безопасности этих самолетов.

Акционеры "Аэрофлота" и ИФК утвердили контракт на поставку в финансовый лизинг шести самолетов Ил-96-300 на внеочередных собраниях 19 и 30 сентября 2005 года соответственно. Таким образом, с момента ратификации документа прошло уже более четырех месяцев, но к его выполнению стороны до сих пор не приступили. В график производства ВАСО на 2006 год самолеты Ил-96-300 для национального перевозчика включены. Но завод не начал их выпуск, поскольку "Аэрофлот" не внес оговоренного контрактом авансового платежа (его размер не разглашается).

Именно поэтому предназначенные "Аэрофлоту" Ил-96-300 могут быть проданы другим заказчикам, заявил вчера "АвиаПорту" гендиректор АК имени Ильюшина Виктор Ливанов, возглавляющий совет директоров ВАСО. И поиск новых покупателей на эти машины, по его словам, обязательно начнется, если авансовые платежи за все шесть Ил-96-300 в рамках контракта с ИФК не поступят от "Аэрофлота" до лета. В конце прошлого года такую же возможность не исключал и генеральный директор ИФК Александр Рубцов, также поставивший "Аэрофлоту" срок до лета.

Руководитель пресс-центра "Аэрофлота" Ирина Данненберг объяснила "Бизнесу" задержку выплаты авансового платежа по контракту с ИФК тем, что поставщик не предоставил авиакомпанию гарантии надежности заказанных воздушных судов. Напомним, 22 августа 2005 года из-за неполадок в тормозной системе Ространснадзор и Роспром приостановили на полтора месяца полеты всех эксплуатируемых в стране самолетов Ил-96-300 (в том числе двух бортов, предназначенных для перевозки президента и

его окружения). По данным ведомств, на этих самолетах в общей сложности произошло 59 отказов системы торможения колес из-за агрегатов УГ-151-7, произведенных с нарушением требований чертежа, а также достаточное количество отказов насосов НП-123. Несмотря на это, акционеры "Аэрофлота" одобрили контракт с ИФК, но при условии предоставления дополнительных гарантий надежности судов, которые должны быть зафиксированы в дополнениях к контракту. "Когда эти гарантии будут предоставлены, "Аэрофлот" выполнит свои обязательства", - добавила Данненберг. В ИФК, в свою очередь, говорят, что предложения по дополнениям в контракт, касающиеся гарантий безопасности и состоящие из 28 пунктов, были направлены в авиакомпанию в ноябре 2005 года, но ответ до сих пор не получен. "Дополнительное соглашение не является поводом для задержки выплаты авансового платежа, так как контракт был утвержден собранием акционеров авиакомпании", - подчеркнули в лизинговой компании. Впрочем, в пресс-службе ИФК "Бизнесу" признались, что сроки внесения "Аэрофлотом" авансового платежа в контракте четко не прописаны.

"Неопределенность с аэрофлотовским контрактом ведет к тому, что задел, подготовленный ВАСО к производству заказанных машин, висит мертвым грузом", - говорит ведущий специалист ОАО "НИИ экономики авиационной промышленности" Олег Пантелеев. А поскольку мощности авиазавода не позволяют сделать одновременно и шесть самолетов для "Аэрофлота", и машины для других заказчиков, у ВАСО возникают трудности с возможным выполнением более реальных контрактов, полагает он. Виктор Ливанов, в свою очередь, говорит, что на Ил-96-300 и грузовую версию этой машины Ил-96-400Т есть потенциальные покупатели в четырех странах.

В частности, Ил-96-300 участвует в тендере Сирии на поставку дальнемагистральных самолетов, Куба рассматривает возможность приобретения в дополнение к двум заказанным еще двух Ил-96-300, а с Китаем в настоящее время идут переговоры о поставке восьми Ил-96-400Т.

*источник: газета "Бизнес"
01.02.06*

ЭКОНОМИТЬ \$100 МЛН

Airbus не хочет мириться с проигрышем Boeing в борьбе за почти 13-миллиардный контракт с "Аэрофлотом" на поставку 22 новых дальнемагистральных лайнеров. Европейская компания пошла ва-банк и предложила российскому перевозчику дополнительную скидку в \$100 млн. Теперь эксперты ждут ответного шага от Boeing.

"Аэрофлот" - крупнейшая авиакомпания России. В 2005 г. перевез 6,7 млн пассажиров. Выручка по МСФО за три квартала 2005 г. - \$1,67 млрд, чистая прибыль - \$119,6 млн. Государство владеет 51,2% акций "Аэрофлота", 30% - НРК. Airbus в 2005 г. получил заказы на 1111 лайнеров, Boeing - на 1029. "Аэрофлот" с прошлого лета выбирает между двумя новинками - Boeing 787 и Airbus A350. Первая модель появится в 2008 г., вторая - в 2010 г. Сам "Аэрофлот" заявлял, что к 2010 г. ему понадобятся 22 таких лайнера. Так что этот контракт, который "Аэрофлот" планирует заключить с поставкой в 2010-2014 гг., станет крупнейшим для российского авиарынка - его сумма составит около \$3 млрд без учета скидок. Но и это не предел, говорит источник, знакомый с условиями тендера, ведь эта партия может не покрыть дефицит лайнеров на дальние маршруты. Поэтому вместе с твердым заказом "Аэрофлот" может подписать опцион еще на 12 самолетов с поставкой в 2015-2017 гг., уточняет собеседник "Ведомостей".

В "Аэрофлоте" тендер не комментируют. У каждой модели свои плюсы и минусы, отмечает начальник службы планирования и развития парка "Аэрофлота" Сергей Колтович. Boeing 787 появится раньше и будет более продвинуто технологически, но A350, как модификация A330, более предсказуем и несет в себе меньше рисков, поясняет он.

"Аэрофлот" объявит о своем выборе и подпишет контракт с победителем в марте, заявил недавно гендиректор компании Валерий Окулов. Выбор авиакомпании пал на Boeing, рассказывали "Ведомостям" два источника, близких к компании. Эту модель "Аэрофлот" включил в программу развития парка, которую рассматривал недавно совет директоров компании (копия есть у "Ведомостей"). Зная об этом,

Airbus решил идти ва-банк, говорит близкий к компании источник. На днях концерн направил "Аэрофлоту" повторное предложение, пообещав "беспрецедентно низкую цену" за A350, уточняет он. Базовую цену, на которую попросил ориентироваться конкурсантов сам "Аэрофлот", он не назвал. Она с самого начала была существенно ниже каталожной стоимости - \$150-160 млн. А со скидкой сумма контракта должна снизиться еще на \$100 млн - за счет снижения цены на \$1,3-2,3 млн за лайнер и дополнительных скидок на депозиты, авансы и проч. Эти цифры подтвердил "Ведомостям" правительственный чиновник, знакомый с предложением Airbus.

В Airbus от комментариев воздержались, отметив лишь, что компания не станет продавать самолеты себе в убыток. Близкий к компании источник настроен оптимистично: "Аэрофлот" еще может передумать, от такого предложения ему сложно отказаться. Этого не исключает и менеджер "Аэрофлота". "В январе мы отклонили программу развития парка, предложив "Аэрофлоту" продолжить переговоры по Boeing 787 и A350, - говорит член совета директоров "Аэрофлота", вице-президент НРК Леонид Душатин. - Airbus уже улучшил свое предложение, теперь то же самое может сделать и Boeing".

Представители Boeing комментировать это не стали, заметив, что и прежнее предложение было выгодным. А правительственный чиновник полагает, что вопрос экономии для "Аэрофлота" вторичен, а выбор будет "политическим". "Такой риск действительно есть, но для "Аэрофлота" политическое решение может оказаться смертельным", - негодует гендиректор консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак. "Повторяется история с British Airways 30-летней давности, когда британское правительство, совладелец Airbus, хотело навязать компании закупки европейских лайнеров, хотя компания всегда закупала Boeing. Компания отбилась от лоббистов и теперь одна из крупнейших в мире", - вспоминает Рыбак.

источник: газета "Ведомости"
16.02.06

ПРЕДПРИЯТИЕ "АВИАСТАР-СП" ПОСТАВИТ НА КУБУ ТРИ МАГИСТРАЛЬНЫХ САМОЛЕТА ТУ-204

Предприятие "Авиастар-СП" (г. Ульяновск) поставит на Кубу три самолета Ту-204 - два пассажирских и один грузовой. Об этом на встрече с губернатором области Сергеем Морозовым заявил чрезвычайный и полномочный посол Республики Куба в РФ Хорте Марти Мартинес. Он возглавляет делегацию Кубы, совершающую двухдневную рабочую поездку по

Ульяновской области. Соответствующее соглашение с кубинской авиакомпанией "Кубана" было подписано лизинговой компанией "Ильюшин финанс ко." летом 2005 г. на салоне МАКС-2005.

источник: АРМС-ТАСС
10.02.06

ИРАН ЗАКУПИТ У РОССИИ ТРИ ДВУХМЕСТНЫХ ШТУРМОВИКА СУ-25УБТ

Иран закупит у России три двухместных штурмовика Су-25УБТ, сообщило издание "Миддл ист ньюз лайн" со ссылкой на источник в российской оборонной промышленности. По данным издания, контракт был заключен в 2005 году и будет выполнен в течение 2006 года. Сумма контракта не называется. Согласно информации российского информагентства "НьюсИнфо", Иран подтвердил факт этой сделки.

По данным АРМС-ТАСС, УААЗ в 2003 году поставил в Иран три новых самолета Су-25УБК. Первоначально речь шла о поставке 12 машин, но контракт был подписан только на три самолета. В этой связи руководство УААЗ высказало тогда надежду на продолжение работ с Ираном по этой тематике.

источник: АРМС-ТАСС
12.02.06

ТУ-214 ДОГОНЯЕТ BOEING

Вчера на ФГУП "Казанское авиационное производственное объединение" (КАПО) приступила к работе внутренняя комиссия, которая будет изучать обоснованность цен комплектующих, предлагаемых заводами-поставщиками для среднемагистрального самолета Ту-214. По сведениям "Ъ", комиссия образована по поручению премьер-министра РТ Рустама Минниханова, в ответ на предложение ОАО "Финансовая лизинговая компания" увеличить на 30% расходы на закупку компонентов для 4 Ту-214, которые должны быть сданы в этом году по контракту с авиакомпанией "Трансаэро". По мнению источника в руководстве КАПО, "казанский самолет рискует потерять основное конкурентное преимущество: по ценовым параметрам мы вскоре приблизимся к стоимости новых самолетов Boeing 767-200".

Как уже сообщал "Ъ", 19 января премьер-министр Татарстана Рустам Минниханов провел выездное рабочее совещание на ФГУП "Казанское авиационное производственное объединение" по финансированию строительства 10 среднемагистральных самолетов Ту-214 по заказу авиакомпании "Трансаэро". Предполагалось, что первый самолет по этому контракту будет передан "Трансаэро" в декабре прошлого года, однако, по сведениям "Ъ", из-за задержек с финансированием со стороны ОАО "Финансовая лизинговая компания" (ФЛК) авиакомпания получит первый Ту-214 не ранее апреля 2006 года. Как сообщил "Ъ" гендиректор ФЛК Евгений Зарицкий, в ходе совещания лизинговая компания предложила увеличить расходы на закупку комплектующих в связи с повышением отпускных цен российских заводами-изготовителями. В ответ на это Рустам Минниханов потребовал создать на КАПО внутреннюю комиссию, которая будет изучать обоснованность цен, предлагаемых заводами-поставщиками комплектующих для Ту-214. Вчера комиссия приступила к работе. Также ожидается, что до 15 февраля менеджмент ФЛК разработает финансовую схему кредитования КАПО для исполнения контракта. До начала 2008 года ФЛК намерено передать ОАО "Авиакомпания "Трансаэро" 10 самолетов Ту-214 производства КАПО. Договор о передаче в лизинг стоимостью \$300 млн. был подписан в феврале прошлого года гендиректором "Трансаэро" Ольгой Плешаковой и гендиректором ФЛК Евгением Зарицким. Одновременно с этим руководство ФЛК заключило контракт на строительство и приобретение самолетов с гендиректором КАПО Наилем Хайруллиним. Общая стоимость сделки составила \$600 млн. Всего в 2006 году ФЛК планирует передать перевозчику 4 самолета.

Как пояснил "Ъ" источник на КАПО, за прошедший год цены на авиакомпоненты поднялись от 8% до 250%, что привело к резкому удорожанию себестоимости сборки казанского лайнера. Отметим, что, согласно финансовому отчету авиазавода, приобретение материалов и комплектующих изделий является основной статьей расходов - на нее приходится 60% себестоимости производства Ту-214. Фактически, казанский самолет рискует потерять основное преимущество: по ценовым параметрам мы вскоре приблизимся к стоимости новых самолетов Boeing 767-200" - высказал мнение собеседник "Ъ".

В свою очередь источник в ФЛК сообщил "Ъ", что ранее ежегодный рост цен на комплектующие не превышал в среднем 4-6% и соотносился с уровнем инфляции в стране. "В этом году они мгновенно подскочили почти на 30%, что вызвало тревогу не только у ФЛК и КАПО, но и других финишных авиазаводов", - сказал он. По сведениям "Ъ", особенно сильно - почти в два раза - подорожали авиадвигатели.

Как сообщил "Ъ" представитель ОАО "Пермский моторный завод", поставляющего двигатели ПС-90А для оснащения Ту-214, "новые цены отражают начавшуюся цепную реакцию на общий рост в стране". "В этом году мы получили реверс тяги с Ульяновского завода "Авиастар" по цене более чем 13 млн руб., тогда как в 2004 году мы покупали его по 7,8 млн рублей" - рассказал собеседник "Ъ", отказавшись, впрочем, раскрывать базовую стоимость ПС-90А.

Обеспокоенность высокими темпами роста цен вчера выразил "Ъ" заместитель директора департамента ОПК Минпромэнерго России Валерий Воскобойников. По его мнению, из-за высоких цен на комплектующие итоговая стоимость самолета получается слишком высокой. "Причем это касается не только Ту-214", - подчеркнул он. По его словам, сейчас в Федеральном агентстве по промышленности активно вырабатываются меры, которые позволят значительно снизить стоимость комплектующих. Прежде всего это касается организации крупных заказов (на 20-30 самолетов), что позволит снизить конечную себестоимость российской авиатехники.

Однако перспективные планы правительства РФ вряд ли способны повлиять на договорную компанию по поставке комплектующих для сборки самолетов на КАПО. По мнению экспертов, чтобы ускорить работы по достройке самолетов, лизинговая компания вынуждена будет сделать большие авансовые платежи и не сможет диктовать условия поставщикам.

*источник: газета "Коммерсантъ-Казань"
01.02.06*

ДЛЯ ОАО "ТУПОЛЕВ" 2005 ГОД БЫЛ УСПЕШНЫМ

ОАО "Туполев" успешно завершило 2005 год. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил информированный источник в компании.

"По предварительным сведениям, за прошлый год можно констатировать увеличение объемов выполненных работ примерно на 20-30 процентов", - уточнил он. В то же время собеседник уточнил, что полный отчет о работе ОАО "Туполев" в 2005 году

будет только примерно в марте. Также специалист отметил, что в 2005 году по сравнению с 2004 годом не увеличился госзаказ. Однако в прошлом году были выполнены некоторые работы. Например, примерно с сентября 2005 года развернулись работы по китайскому заказу с соответствующим финансированием.

*источник: AVIAPORT.RU
06.02.06*

РОССИЙСКИЕ "СУ" РЕГУЛЯРНО ПОБЕЖДАЮТ В НЕБЕ АМЕРИКАНСКИЕ САМОЛЕТЫ

На фоне растущей на Ближнем Востоке напряженности после победы на выборах в Палестине движения ХАМАС многие государства в регионе и по соседству с ним проявляют повышенный интерес к укреплению своей безопасности. Дополнительное беспокойство вызывают у них также угрозы США и Израиля в адрес Ирана.

Наиболее видимым проявлением этой обеспокоенности являются закупки ближневосточными странами вооружения и боевой техники. Причем, учитывая, что США, традиционно доминировавшие на оружейных рынках региона, используют поставки оружия в основном как политический инструмент, многие страны предпочитают теперь искать альтернативные источники таких поставок.

Одним из наиболее перспективных среди них выглядит сегодня Россия, активно продвигающая свою военную продукцию на рынки, утраченные после распада СССР или туда, где ее раньше вообще не было. Например, в феврале с.г. ожидается подписание пакета контрактов на поставку большой партии российского оружия общей стоимостью более 4 млрд. долларов в Алжир.

В список поставляемой в эту страну продукции российского ВПК входят 36 самолетов МиГ-29СМТ и 28 истребителей Су-30МКИ для алжирских ВВС, а также восемь дивизионов зенитно-ракетных комплексов С-300ПМУ-2 "Фаворит" и партия танков Т-90С. Причем, по условиям поставок Россия спишет Алжиру старый советский долг на 4,7 млрд. долларов. Следует отметить, что в последнее время Россия добилась неплохих успехов в продвижении своей военной продукции в страны Ближнего Востока и Северной Африки. Так недавно была подтверждена заключенная еще в конце прошлого года сделка с Марокко о продаже этой стране партии зенитных самоходных установок 2-С6М "Тунгуска". Это будет вообще первая в истории продажа российского оружия в Марокко.

Россия также готовится поставить 2 военно-транспортных самолета Ил-76МФ в Иорданию. С учетом ключевого значения этого государства в регионе, и того, что США многое бы дали, чтобы Россия вообще не появлялась на иорданском оружейном рынке, "Рособоронэкспорт" пошел на продажу этих самолетов в кредит. Тем более что Иордания не исключает закупки еще 2 Ил-76МФ и ведет окончательные переговоры с фирмой "Сухой" о поставках для ВВС королевства двух многоцелевых самолетов Су-80 в варианте легкого тактического военно-транспортного самолета. Недавно Россия также закончила поставки истребителей МиГ-29СМТ Йемену и Эритрее (соответственно 16 и 2 единицы).

Еще одним потенциальным клиентом российского ВПК на Ближнем Востоке может стать Саудовская Аравия. По данным западных экспертов, саудовцы уже запросили у российской стороны информацию по целому ряду систем вооружения, включая реактивные учебно-тренировочные самолеты, вертолеты, ракеты и военно-морскую технику. По некоторым данным, появившимся недавно в западной прессе, неназванные пока покупатели в регионе разместили в России крупные заказы на поставку снятых с вооружения зенитно-ракетных комплексов С-200 "Ангара" с их ремонтом и модернизацией. Сирия и Иран, уже имеющие на вооружении эти комплексы, рассматри-

вают предложения по их модернизации. Известно также о заключении одной из ближневосточных стран контракта на поставку сверхзвуковых ракет "Яхонт" в вариантах "земля-корабль" и "земля-земля".

Кроме того, "Рособоронэкспорт" применяет на Ближнем Востоке новую стратегию продаж, предлагая Алжиру, Ирану, Египту, Ливии, Саудовской Аравии и ОАЭ создание совместных предприятий - центров по ремонту и обслуживанию определенных систем вооружения советского и российского производства, имеющихся у этих государств.

Так, уже есть информация о том, что российское производственное объединение "Салют" близко к заключению соглашений со странами-пользователями самолетов Су-24 и МиГ-25 о создании совместных предприятий по обслуживанию и ремонту двигателей, включая конверсию выработавших свой ресурс двигателей в специализированные гражданские установки для нефтегазовой и энергетической промышленности. Заинтересованность в этом уже проявили Ливия и Алжир, который недавно уже получил из России семь отремонтированных и модернизированных самолетов Су-24, ранее принадлежавших ВВС России. Ливия же предварительно согласилась заключить контракт на модернизацию Су-24 своих ВВС. Одновременно Ливия изучает возможность закупки в России новых современных самолетов Су-30МКК, Су-30МКИ или Су-35.

По мнению независимых международных экспертов, успеху самолетов российского производства на международных рынках, в т.ч. и на Ближнем Востоке весьма способствуют результаты показательных учебных воздушных боев, проведенных в прошлом году истребителями ВВС Индии в ходе совместных учений с ВВС США и Сингапура. Так, индийские Су-30К выиграли 8 из 10 поединков с истребителями F-15 ВВС США, а истребители Су-30МКИ все 10 (!) поединков с сингапурскими истребителями F-16 американского производства. Следует также отметить, что в последнее время Россия стала проводить более прагматичную, деидеологизированную и гибкую политику в международной торговле военной техникой, не пытаясь более любой ценой продавать оружие за наличные деньги или по политическим мотивам. "Рособоронэкспорт" стал шире использовать такие схемы как кредит и оффсет (когда страна-поставщик предлагает стране-клиенту в обмен на закупку оружия инвестировать эквивалентную его стоимости сумму в экономику этой страны или построить на эту сумму производственные предприятия и т.д.).

В результате российская "оборонка" имеет долгосрочные контракты в ключевых районах мира на весьма выгодных условиях, а с помощью крупных заказов выживают многие предприятия оборонного комплекса. В условиях когда основные до сего времени клиенты российского ВПК - Китай и Индия - в основном уже "насытились" российскими боевыми самолетами, прорыв на ближневосточные и североафриканские рынки является великолепной возможностью развивать российский военно-промышленный комплекс и устанавливать здесь долгосрочные торговые отношения.

источник: сайт "InfoRos"
05.02.06

КОНЦЕРН "АЛМАЗ-АНТЕЙ" ПОЛУЧИЛ ВОЗМОЖНОСТЬ ПРОДАВАТЬ РАКЕТЫ БЕЗ ПОСРЕДНИЧЕСТВА "РОСОБОРОНЭКСПОРТА"

Концерн ПВО "Алмаз-Антей" представлен на проходящей сейчас в Нью-Дели выставке сухопутных и военно-морских вооружений "ДифЭкспо Индия-2006" в качестве субъекта военно-технического сотрудничества. Как заявил сегодня корр. ИТАР-ТАСС начальник управления концерна Борис Цыбенко, "Алмаз-Антей" получил право без посреднических услуг "Рособоронэкспорта" заниматься внешнеторговой деятельностью в части поставок запасных частей, проведения ремонта и технического освидетельствования. Теперь, по его словам, концерн будет выступать не только в роли производителя и разработчика систем вооружений, но и продавца".

Цыбенко считает, что такая система, позволяющая заказчику обращаться непосредственно к разработчику вооружений, может сократить временные рамки реализации соглашений в области военно-технического сотрудничества.

По словам собеседника агентства, на предприятиях концерна были изготовлены зенитные ракетные комплексы (ЗРК), которые вместе с кораблями посту-

пили на вооружение индийского военно-морского флота. Среди них - ЗРК "Штиль", "Кортик", "Клинок" и "Риф", хорошо зарекомендовавшие себя в Индии.

В ходе выставки концерн акцентирует внимание посетителей на средствах ПВО морского базирования, ЗРК малой и средней дальности и предоставлении комплекса сервисных услуг для поставленной Индии техники ПВО российского производства.

Цыбенко с удовлетворением отметил, что у индийской стороны нет претензий к качеству произведенной концерном продукции. Накануне экспозицию концерна посетил министр обороны Индии Пранаб Мукерджи.

Концерн "Алмаз-Антей" был создан в 2002 году и объединяет сейчас около 40 предприятий военно-промышленного профиля. Открывшаяся 31 января выставка "ДифЭкспо Индия-2006" проходит под патронажем министерства обороны и Конфедерации индийской промышленности.

*источник: ИТАР-ТАСС
01.02.06*

ИФК ПОЛУЧИЛА ПЕРВЫЙ АВАНС ОТ "АТЛАНТ-СОЮЗА" В СЧЕТ ОПЛАТЫ ПОСТАВКИ ИЛ-96-400Т

16 февраля 2006 года лизинговая компания ОАО "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) получила первый аванс от авиакомпании "Атлант-Союз" в счет оплаты поставки в финансовый лизинг двух грузовых самолетов Ил-96-400Т. Договор о финансовом лизинге двух грузовых самолетов Ил-96-400Т между ИФК и авиакомпанией "Атлант-Союз", подписанный 31 июля 2001 года, был утвержден 27 июня 2005 года дополнительным соглашением, закрепляющим основные условия поставки самолетов. Согласно условиям соглашения, выплата авиакомпанией авансов означает начало строительства самолетов на воронежском авиазаводе (ВАСО), которое должно завершиться через 20 месяцев передачей воздушных судов заказчику. В парке "Атлант-Союза" уже есть самолет семейства Ил-96 - несколько лет авиакомпания успешно эксплуатирует единственный конвертированный в грузовой вариант Ил-96-300.

Еще одна сделка на поставку самолетов Ил-96-400Т, разработанных специально для перевозки генеральных грузов, была заключена между ИФК и Группой компаний "Волга-Днепр" 15 июня 2005 года в рамках международного авиасалона во французском Le Bourge. Ил-96-400Т создан и будет сертифицирован в 2007 году в соответствии с международными требованиями по шумам, эмиссии и точности само-

летовождения. На самолете устанавливается авионика, позволяющая выполнять полеты экипажам, состоящим из двух человек. Фюзеляж имеет большую грузовую дверь (ширина - 4,85 м, высота - 2,875 м) по левому борту, а также две грузовые двери (ширина 2,69 м, высота 1,73 - 1,84 м) и дверь технического отсека по правому борту. Грузовые отсеки оснащаются автоматическими погрузочными системами, с помощью которых возможно осуществлять загрузку воздушного судна всей номенклатурой международных поддонов и контейнеров в кратчайшие сроки. Самолет способен перевозить до 92 тонн груза на расстоянии до 7000 км. На авиалайнере устанавливаются 4 двигателя нового поколения ПС-90А1 производства Пермского моторного завода с силой тяги 17,4 тонны.

Первые поставки Ил-96-400Т для авиакомпании "Атлант-Союз" и Группы компаний "Волга-Днепр" открывают серийное производство этих самолетов на ВАСО для российских и зарубежных авиакомпаний, многие из которых уже выразили свою заинтересованность в приобретении этой техники на переговорах с ОАО "Ильюшин Финанс Ко."

*источник: компания
"ОАО "Ильюшин Финанс Ко."
17.02.06*

КАЗАНСКОЕ МОТОРОСТРОИТЕЛЬНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ УВЕЛИЧИЛО В ЯНВАРЕ ВЫПУСК ПРОДУКЦИИ НА 12,8 % - ДО 248,3 МИЛЛИОНОВ РУБЛЕЙ

ОАО "Казанское моторостроительное производственное объединение" (КМПО) увеличило в январе 2006 г. по сравнению с аналогичным периодом прошлого года выпуск товарной продукции на 12,8 % - до 248,3 млн. руб., сообщили ПРАЙМ-ТАСС на предприятии. Реализация товарной продукции увеличилась на 11,3 % - до 257,5 млн. руб. КМПО выпускает авиационные двигатели и газоперекачивающие уста-

новки, осуществляет их ремонт и сервисное обслуживание. Крупнейшим заказчиком газоперекачивающих установок "ГПА-16-Волга" является "Газпром". Его доля в общем портфеле заказов КМПО превышает 50 проц.

*источник: газета "ВПК"
09.02.06*

"ТРАНСАЭРО" ОПРЕДЕЛИЛОСЬ С NEXT GENERATION

Авиакомпания "Трансаэро" завершила согласование компоновки и интерьера самолетов Boeing 737-800 Next Generation с лизинговой компанией Pegasus Aviation Finance Company (AFC) и Boeing. Компоновка лайнеров, первый из которых "Трансаэро" получит в ноябре 2006 г., будет состоять из 162 кресел.

"Трансаэро" занимает 6% рынка пассажирских авиаперевозок в России. Компания оперирует парком, состоящим из Boeing. В 2005 г. она выполняла полеты по 80 маршрутам в 25 стран. В 2005 г. пассажирооборот "Трансаэро" составил 5,25 млрд. пкм, число перевезенных пассажиров - 1,57 млн. человек. Выручка от продаж "Трансаэро" в прошлом году достигла 10,4 млрд. руб. По предварительным данным, в 2005 г. авиакомпания получила около 400 млн. руб. чистой прибыли. К 2008 г. она планирует увеличить выручку от продаж до 25 млрд. руб., а чистую прибыль - до 1,2 млрд. руб.

"Трансаэро" и AFC подписали договор об операционном лизинге на 7 лет шести новых пассажирских среднемагистральных Boeing 737-800 летом 2005 г. В соответствии с графиком, первый самолет поступит в авиакомпанию в 2006 г., второй - в январе 2007 г., третий - в декабре 2007 г., четвертый, пятый и шестой - соответственно в январе, ноябре и декабре 2008 г. 12 кресел в салоне бизнес-класса будут иметь шаг в 42 дюйма, что сопоставимо с требованиями к салонам первого класса многих европейских авиакомпаний. Для кресел экономического класса предусмотрен шаг в 30 дюймов.

Официальный представитель AFC Кевин Макдональд сообщил RBC daily, что перед заключением сделки лизинговая компания провела серьезное изучение финансового состояния и производственных результатов работы "Трансаэро". Они были убедительными для руководства AFC, которое приняло решение купить у Boeing новые самолеты. До этого американский лизингодатель работал только на вторичном рынке. Для финансирования этой сделки AFC привлекла кредит ряда американ-

ских и европейских банков. По словам менеджера компании Boeing по связям с прессой в России и СНГ Виктора Аношкина, каталожная стоимость одного самолета составляет от 58 до 65 млн. долл. в зависимости от комплектации. "Однако все зависит от договоренности между двумя сторонами", - сказал он RBC daily. По оценкам источника, близкого к сделке, авиакомпания получила очень выгодные условия, и ежемесячная лизинговая ставка "Трансаэро" за каждый борт может быть порядка 200-250 тыс. долл. Новые самолеты, которые пополнят парк "Трансаэро", без пересадок могут летать на расстояние до 5 тыс. км, что позволит им выполнять полеты по среднемагистральным маршрутам, где наблюдается рост рынка, а сам перевозчик имеет прочные позиции. К таким направлениям у "Трансаэро", прежде всего, относятся Израиль, Казахстан, Украина, Узбекистан.

"Трансаэро" намерено начиная с 2009 г. приобретать в лизинг дальнемагистральные самолеты Boeing нового для себя типа. К этому моменту авиакомпания, согласно плану ее развития, будет управлять парком примерно в 40 лайнеров. Нельзя исключать, что российские авиационные власти и профильные министерства, наконец, согласуют систему и условия бесположенного ввоза новых иностранных воздушных судов для российских авиакомпаний. Это позволит и другим перевозчиком значительно обновить свой парк с учетом увеличивающихся объемов воздушных перевозок. Многие будут зависеть от цен на авиатопливо", - считает аналитик ИГ "Антанта Капитал" Илья Макаров. По его мнению, при благоприятных условиях сектор авиаперевозок будет расти на 10-15% в год. "А значит, что значительное расширение парка, особенно за счет воздушных судов иностранного производства с экономичной топливной составляющей, будет вполне оправдано", - резюмирует он.

*источник: газета "RBC Daily"
02.02.06*

САМОЛЕТ ИЛ-76МФ, ПОСТАВЛЯЕМЫЙ В ИОРДАНИЮ, СОВЕРШИТ ПЕРЕЛЕТ В ТАШКЕНТ

Опытный военно-транспортный самолет Ил-76МФ, поставляемый в Иорданию, совершит к апрелю текущего года перелет из подмосковного города Жуковский в Ташкент на аэродром Ташкентского авиационного производственного объединения имени В.П. Чкалова (ТАПО). Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ru" заявил генеральный директор ОАО "Авиационный комплекс имени С.В. Ильюшина" (АК им. Ильюшина) Виктор Ливанов.

По его словам, на ТАПО самолет Ил-76МФ будет оборудован под согласованное "техническое лицо" (оснащение, комплектация и др.) самолета по требованиям иорданской стороны.

На МАКС-2005 Король Иордании Абдалла II подписал контракт на поставку Иордании двух самолетов Ил-76МФ на сумму более 100 млн. долларов. Самолеты Ил-76МФ будут поставлены в Иорданию в 2007 году. "Кроме того, имеется опцион на поставку еще двух самолетов этого типа", - напомнил гендиректор.

Он также отметил, что в связи с проведенными изменениями, внесенными по требованиям иорданской стороны в состав оборудования и оснащения самолета, самолет пройдет определенный объем летных испытаний.

Военно-транспортный самолет Ил-76МФ отличается от базового самолета Ил-76МД удлиненным фюзеляжем и составом силовой установки из четырех двигателей ПС-90А-76 тягой по 14,5 т вместо Д-30КП-2 тягой по 12 т на Ил-76МД. На Ил-76МФ используется крыло от самолета-заправщика типа Ил-78. Объем грузового отсека по сравнению с исходной модификацией увеличен с 320 до 400 куб. м. Самолет способен перевозить до 9 контейнеров УАК-5, до 4 УУК-20, 2 автобуса Икарус-250, до 23 легковых автомобилей (в 2 яруса) или 1 фюзеляж самолета Ил-114.

*источник: AVIAPORT.RU
01.02.06*

В ПОДДЕРЖКУ АВИАЗАВОДА

Правительство Самарской области приобретет у ОАО "Авиакор-Авиационный завод" два самолета Ту-154. Авиатехнику предполагается использовать для правительственных рейсов и чартеров футбольного клуба "Крылья Советов", пишет сегодня газета "Самарское обозрение".

По словам министра управления финансами Павла Иванова, покупка самолетов является шагом правительства по поддержке "Авиакора".

16 февраля на заседании комитета губернской думы по бюджету депутаты приняли поправку, по которой правительство области собирается приобре-

сти в собственность у ОАО "Авиакор-Авиационный завод" два самолета Ту-154. Ориентировочная сумма сделки составит 320 млн. руб.

Планируется, что самолеты передадут в аренду авиакомпании "Самара". Арендные платежи авиакомпании в областной бюджет составят ориентировочно 2 млн. руб. в месяц. Правительственный самолет можно будет опознать издали: на корпусе Ту-154 будет размещен логотип "Крылья Советов".

*источник: сайт "Самара.Ру"
20.02.06*

УЛАН-УДЭНСКИЙ АВИАЦИОННЫЙ ЗАВОД (УУАЗ, РЕСПУБЛИКА БУРЯТИЯ) ПОСТАВИТ В КИТАЙ КРУПНУЮ ПАРТИЮ ВЕРТОЛЕТОВ МИ-171

Поставка авиатехники будет осуществляться по контракту, который заключен при участии ОПК "Оборонпром", являющейся управляющей компанией создаваемого в России вертолетного холдинга. В него входят ОКБ Миля и Камова и несколько заводов, в том числе и Улан-Удэнский авиационный.

Сумма заключенного контракта составляет 200 млн долларов. В течение ближайшего года У-УАЗ поставит КНР 24 вертолета в гражданском варианте исполнения. Именно Китай первым из зарубежных стран разрешил эксплуатацию этой российской техники на своей территории и в 1998 году выдал на него Сертификат одобрения типа. В течение последних лет гражданские компании КНР закупили более 80 Ми-171 в различных вариантах исполнения. При этом

последняя отгрузка вертолетов Ми-171 состоялась совсем недавно - в январе 2006 года для одной из гражданских авиакомпаний Китая.

Между тем холдинг "Оборонпром" сейчас не только активно формирует пакет заказов для вертолетных заводов России, но и распределяет производства на существующих мощностях. К примеру, Улан-Удэнский завод, специализирующийся на выпуске Ми-171 и Ми-171Ш, в перспективе намерен наладить производство вертолетов Ка-62. Об этом заявил генеральный директор "Оборонпрома" Денис Мантуров во время визита в Бурятию в декабре прошлого года.

*источник: журнал "Эксперт"
06.02.06*

ВЕНЕСУЭЛА ПОЛУЧИЛА ПЕРВЫЕ ТРИ РОССИЙСКИХ ВЕРТОЛЕТА

Венесуэла получила первые три российских транспортных вертолета, сообщил министр обороны страны Орландо Манилья. По его словам, это первая партия из 15 вертолетов, заказанных Каракасом в РФ на общую сумму 201 млн долл. Министр также заверил, что приобретаемое Венесуэлой оружие не покинет пределов страны, передает (С) Associated Press. "Мы покупаем оружие не для дальнейшего экспорта" - подчеркнул он. В марте 2005г. Россия согласилась поставить в Венесуэлу 10 вертолетов производства ОАО "Роствертол" (модели Ми-17, Ми-35 и один Ми-26Т) на сумму 120 млн долл. В июне сторонами было

заключено дополнительное соглашение на поставку еще 5 вертолетов Ми-17 на сумму 81 млн долл. Поставки российского оружия в Венесуэлу вызывают беспокойство в США. Белый дом неоднократно выражал озабоченность по поводу планируемой Россией продажи Венесуэле военных вертолетов и 100 тыс. автоматов Калашникова. Напомним, что "Рособоронэкспорт" заключил контракт на поставку Каракасу 100 тыс. автоматов Калашникова новейшей модификации в мае 2005 г.

*источник: РосБизнесКонсалтинг
22.02.06*

"ПЕРМТРАНСГАЗ" ПОЛУЧИЛ ПЕРВУЮ СЕРИЙНУЮ ГТУ-25П

"Пермский моторный завод" произвел поставку первой серийной газотурбинной установки ГТУ-25П на КС "Игринская" ООО "Пермтрансгаз".

Серийная установка ГТУ-25 будет работать в составе доработанного газоперекачивающего агрегата ГПА-25Р-ПС газопровода "Ямбург-Тула", где уже эксплуатируется первый образец ГТУ-25П, изготовленный ОАО "Авиадвигатель".

Третью установку ГТУ-25П планируется отгрузить заказчику до сентября 2006 года. В данный момент на

"Пермском моторном заводе" происходит сборка базового модуля установки. По результатам эксплуатации установок "Газпромом" будет принято решение об использовании ГТУ-25П пермского производства при строительстве новых газопроводов.

*источник: компания
"Пермский моторный комплекс"
06.02.06*

РОССИИ И НАТО НЕОБХОДИМА ЕДИНАЯ СИСТЕМА ПВО, СЧИТАЕТ МАРГЕЛОВ

России и НАТО необходима единая система ПВО, считает председатель комитета Совета Федерации по международным отношениям Михаил Маргелов.

"У всех на памяти инцидент с нашим самолетом над Литвой, и такой инцидент не был единственным. Решение этой проблемы требует создания совместной России и альянса системы ПВО", - сказал Маргелов, выступая в Санкт-Петербурге на конференции "Россия и НАТО": к эффективному сотрудничеству в меняющемся мире".

При этом он добавил, что пока создание такой системы представляется маловероятным.

В настоящее время у России и НАТО есть несколько сфер, в которых они могли бы сотрудничать, добавил Маргелов. В частности, одним из приоритетов является совместная борьба с терроризмом.

Кроме того, по мнению Маргелова, существует большой потенциал в сфере военно-технического сотрудничества России с альянсом.

"В нем особое место может занять поддержание в надлежащем состоянии вооружения, изготовленного в Советском Союзе и России, которое находится на

территории новых членов НАТО (стран бывшего Варшавского договора). Речь идет об участии наших КБ и предприятий, например, создание транспортного самолета НАТО или модернизация вертолетов Ми-24 и Ми-35", - сказал он.

Маргелов также отметил, что в настоящее время существует взаимный интерес России и НАТО к сотрудничеству, в том числе в оборонных отраслях.

"Но такое сотрудничество эффективно при прекращении недобросовестной конкуренции. Например, Германии и Франции выгодно кооперироваться с Россией в производстве военного самолета пятого поколения. В противном случае их продукцию вытеснят самолеты, производимые по американской программе JSF. Предметом сотрудничества России со странами НАТО в военно-технической отрасли могут быть также средства ПВО. Среди перспективных направлений сотрудничества и сфера высоких информационных технологий, система связи и управления и другие", - заключил Маргелов.

*источник: РИА "Новости"
19.02.06*

РОССИЯ ВООРУЖАЕТ ИНДИЮ

Москва впервые публично предложила Индии построить комплексную систему противовоздушной обороны. Российские средства ПВО стоимостью в несколько миллиардов долларов смогут защитить территорию и вооруженные силы Индии от нападения авиации, крылатых и баллистических ракет.

О планах Индии построить с помощью России собственную систему ПВО заявил вчера замдиректора Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству Вячеслав Дзиркалн. Он возглавляет российскую делегацию на выставке вооружений Defexpo India 2006, которая проходит в Дели.

Индия сегодня крупнейший покупатель российских боевых самолетов, а также вооружений для сухопутных и морских сил. "В настоящее время мы имеем в стадии проработки контракты между Россией и Индией на сумму около 10 миллиардов долларов", - заявил вчера Дзиркалн. За последние пять лет экспорт российских вооружений и военной техники в Индию превысил 7 миллиардов долларов.

В списке поставленной продукции - истребители Су-30МКИ, транспортные вертолеты Ми-17, вертолеты корабельного базирования Ка-31 и другое военное оборудование. Важное место в военно-техническом сотрудничестве занимают контракты на модернизацию авианесущего крейсера "Адмирал Горшков", создание для него береговой инфраструктуры и поставку палубных самолетов МиГ-29К и МиГ-29КУБ. Кроме того, Москва продала Индии лицензию на производство около 1000 танков Т-90С, компоненты которых поступают из России. Как сообщил представитель "Рособоронэкспорта" Михаил Сухачев, Россия уже поставила Индии 124 готовых танка. А остальные поставляются в виде отдельных систем, которые окончательно собираются уже на территории Индии.

Контракт на создание полноценной системы ПВО может увеличить объемы военно-технического сотрудничества в полтора-два раза. Впрочем, подпи-

сание соглашения о ПВО состоится не скоро. По словам эксперта Центра анализа стратегий и технологий Константина Макиенко, "в Индии все происходит очень медленно, и хорошо, если реальный контракт будет подписан в течение ближайших пяти лет". А учитывая позитивную динамику американо-индийского диалога, время играет не в пользу России.

По мнению военных, индийцы хотят получить возможность перехватывать не только пакистанские, но и китайские ракеты. Россия может помочь Дели, предложив индийским военным полную гамму вооружений.

"Если индийцы захотят прикрыть только столицу, то им будет достаточно купить один-два дивизиона С-300", - говорит Константин Макиенко. "Но, скорее всего, кроме столицы, защищать придется промышленные центры и места расположения ракетно-ядерных сил. Так что даже начинать индийцам придется как минимум с пяти дивизионов - причем желательно не С-300, а усовершенствованных С-400", - считает эксперт. Китай уже закупил в России двадцать дивизионов С-300, а Алжир собирается приобрести восемь дивизионов стоимостью около 120 млн. долларов каждый. "Если же индийцы будут создавать полноценную так называемую объектовую противоракетную оборону с космической группировкой спутников и серьезными наземными радиолокационными станциями, думаю, им придется потратить от 5 до 10 млрд. долларов", - считает Макиенко.

В планы российско-индийского военного сотрудничества могут вмешаться и США. Контракт о строительстве ПВО в Индии наверняка спровоцирует новый виток гонки вооружений в Азии, где до сих пор ни одна из стран не имела полноценной противоракетной обороны, а равновесие сил поддерживалось за счет относительного равенства средств нападения.

*источник: газета "Газета"
03.02.06*

РОССИЯ И ФРАНЦИЯ ПОМОГУТ ДРУГ ДРУГУ В АВИАКОСМИЧЕСКОЙ СФЕРЕ

Перспективы взаимодействия России и Франции в высокотехнологичных отраслях экономики и, прежде всего, в авиакосмической сфере станут ключевой темой предстоящего на будущей неделе заседания в Москве межправительственной комиссии по вопросам двустороннего сотрудничества. Об этом сообщил ИТАР-ТАСС официальный представитель МИД РФ Михаил Камынин, подчеркнув, что в этих областях "наши страны обладают большим потенциалом".

"Необходимо продолжить совместную работу над проектом учебно-тренировочного самолета МиГ-АТ", - полагает Камынин. По его словам, "в настоящее время в рамках отечественной программы создания нового семейства российских региональных самолё-

тов RRJ предполагается оснащать указанные самолёты силовыми установками производства французской фирмы Snecma и российского НПО "Сатурн". В Москве, сказал он, "рассчитывают на содействие Франции процессу сертификации российской авиационной техники в странах ЕС в соответствии с принятыми ранее французской стороной обязательствами". Официальный представитель российского МИД также видит перспективы в двустороннем сотрудничестве по программе перевода телерадиовещательной сети России на цифровой формат с участием французской фирмы Thales.

*источник: газета "Взгляд"
12.02.06*

РОССИЯ И США ЗАИНТЕРЕСОВАНЫ В СОТРУДНИЧЕСТВЕ В ОБЛАСТИ ВЕРТОЛЕТОСТРОЕНИЯ

24 января 2006 г. большая американская делегация посетила компанию "Камов-Холдинг". В ее составе: вице-президент по маркетингу и продажам Rolls-Royce Corp. Кэн Робертс и директор по продажам комплектующего оборудования Rolls-Royce Corp. Джим Пейтон, а также представители Агентства США по торговле и развитию - Дженифер Снайдер, Торгового Представительства США в Москве - Марк О'Грэди, Федерального Авиационного Управления США.

В центре внимания сторон - динамика развития программы Ка-226 и реализация других проектов.

В ходе встречи была затронута тема происходящих масштабных изменений в вертолетостроительной отрасли России и перспективах ее развития, что является важным шагом к укреплению кооперации с компанией Rolls-Royce и расширению российско-американского сотрудничества в области авиации.

По мнению представителя Торгового Представительства при Посольстве США, "Российская вертолетостроительная отрасль имеет хорошую репутацию, которая основана на высокой надежности, летно-технических характеристиках вертолетов". Поэтому американские компании заинтересованы в сотрудничестве с Россией в деятельности по модернизации и продвижению российской техники на международный рынок.

Консолидация усилий, опыта и реализация совместных программ в области высокотехнологичной

продукции имеют большое значение для экономического развития обеих стран. Поддержка и продвижение такого рода проектов - одно из направлений деятельности Агентства США по торговле и развитию.

Российскую сторону представляли топ менеджеры компании "ОПК Оборонпром", "Камов" и "Камов-Холдинг". Директор вертолетных программ - первый заместитель генерального директора ОАО "ОПК Оборонпром" Виктор Григорьев отметил, что "происходящие сегодня в отрасли преобразования подтверждают нашу большую заинтересованность и открытость к сотрудничеству с международным и американским бизнес сообществом в области вертолетостроения. Это ускорит вывод на международный рынок не только вертолета Ка-226, но и, используя положительный опыт партнерства с корпорацией Rolls-Royce, позволит продвигать и другие наши продукты". Напомним, что в 2005 году между корпорацией Rolls-Royce и ОАО "Камов-Холдинг" был заключен ряд договоров на поставку двигателей для вертолетов Ка-226 и открытие авторизованного сервисного центра Rolls-Royce в России и СНГ. Как уже сообщалось ранее, в 2005 году успешно прошла серия поставок двигателей RR модели 250, которые, как ожидается, продолжатся в 2006 году.

*источник: компания "ОАО "Камов-Холдинг"
01.02.06*

ВЕНЕСУЭЛЬЦЫ ПРОШЛИ СТАЖИРОВКУ НА РОСТОВСКОМ ВЕРТОЛЕТНОМ ЗАВОДЕ

На Ростовском вертолетном заводе состоялась церемония вручения сертификатов летчикам из Венесуэлы, которые прошли обучение на Ми-35. Как сообщает пресс-служба предприятия, подготовка проходила в рамках подписанного в марте 2005 года договора о поставке в эту латиноамериканскую страну десяти вертолетов российского производства.

В Венесуэле, которая является новым заказчиком для России, ростовские вертолеты будут использоваться для переброски десантников, проводящих операции против наркоторговцев, а также для поддержки пограничных дозоров на венесуэльско-колумбийской границе. Таким образом, правительство президента Уго Чавеса пытается разнообразить поставки вооружения в Венесуэлу, которая раньше зависела от ору-

жия, поставляемого США и их европейскими союзниками. Вертолет Ми-35 предназначен для уничтожения бронетанковой техники, огневой поддержки подразделений сухопутных войск, десанта и эвакуации раненых, а также транспортировки грузов в кабине и на внешней подвеске. Этот многоцелевой ударный вертолет, который еще называют "летающей боевой машиной пехоты", был разработан в КБ Миля. Вертолет является экспортной версией многоцелевого ударного вертолета Ми-24В. Поставляется во многие страны мира. В 1999 г. фирмой "Роствертол" была разработана программа модернизации этих вертолетов.

*источник:
ИА "Агентство национальных новостей"
22.02.06*

AIRBUS ПРЕДЛОЖИЛ РФ СОЗДАТЬ ПАССАЖИРСКИЙ САМОЛЕТ СЛЕДУЮЩЕГО ПОКОЛЕНИЯ

Европейский авиастроительный концерн Airbus предложил России партнерство в области создания пассажирского самолета следующего поколения, заявил на пресс-конференции в Москве вице-президент по стратегическому развитию Airbus Аксел Крайн.

"Мы вместе будем проводить научно-исследовательские работы, составим общий бизнес-план, а затем начнем разрабатывать новый самолет, а потом его производить", - сказал он.

По словам Крайна, Airbus рассматривает российскую промышленность в качестве стратегического партнера, поэтому предлагает правительству РФ широкое российское участие в производственных работах по новейшему лайнеру А-350 и в программе переоборудования узкофюзеляжных пассажирских самолетов в грузовые.

"Оборот всех этих программ для России может составить \$25 миллиардов в течение развития этих проектов", - сказал он. По словам Крайна, 2005 год был отмечен целым рядом достижений в области

развития партнерства Airbus с российской авиапромышленностью.

"Дополнительные пакеты крупных заказов на изготовление компонентов для самолетов А-320, А-330, А-340 и А-380 были размещены в научно-производственной корпорации Иркут и на Воронежском авиастроительном объединении ВАСО. Выполнение этих заказов, стоимостью \$200 миллионов, рассчитано на 10 лет", - отметил Крайн.

Кроме того, Airbus создал в России экспертную группу для оказания поддержки производителю российского самолета-амфибии Бе-200 и его сертификации в Европе и других странах.

В 2005 году Airbus также отметил 10-летие своего постоянного присутствия в России. "В 1995 году были открыты региональные представительства компании в Москве", - напомнил Крайн.

*источник: РИА "Новости"
21.02.06*

ЗАО "АВИАСТАР-СП" ПОСЕТИЛА КУБИНСКАЯ ДЕЛЕГАЦИЯ

В течение двух дней в ЗАО "Авиастар-СП" принимали делегацию республики Куба во главе с Чрезвычайным и Полномочным послом в Российской Федерации Хорхе Марти Мартинесом. В составе делегации были торговый советник посольства Карлос Химинес Касаус, первый секретарь посольства Оскар Сантана Леон, первый заместитель председателя авиакомпании Cubana Герардо Луиз Гарсия, специалист по закупкам авиакомпании Cubana Энрике Мариано Батл Кардеро.

Кубинские гости посетили производство окончательной сборки авиазавода. Единодушной была

оценка производимых в Ульяновске самолетов семейства Ту-204: лайнеры-универсалы востребованы и просто красивы. Разговор на встрече с генеральным директором ЗАО "Авиастар-СП" Виктором Михайловым шел о сотрудничестве. В частности, конкретно прорабатывалась возможность поставки для Кубы пассажирских и грузовых версий воздушных судов Ту-204 с двигателями ПС-90А.

*источник: компания "ЗАО "Авиастар-СП"
15.02.06*

"ПЕРМСКИЕ МОТОРЫ" ПОСЕТИЛА ДЕЛЕГАЦИЯ ХМАО-ЮГРЫ

Пермский моторостроительный комплекс посетила делегация представителей Правительства ХМАО-Югры.

Главной целью визита стало обсуждение вопросов применения газотурбинных электростанций разработки и производства "Пермских моторов" в жилищно-коммунальной сфере округа.

Побывав в цехах сборки "Пермского моторного завода" и ознакомившись с залами компьютерного проектирования "Авиадвигателя", начальник Управления электроэнергетики и энергоснабжения Ханты-Мансийского автономного округа - Югры Александр Семенов поделился своими впечатлениями о комплексе: "Я рад, что мне представилась возможность побывать на таком крупном машиностроительном предприятии как "Пермские моторы". Электростанции, которые сейчас производит предприятие, отвечают всем современным требованиям по экологии, надежности и экономичности. Они способны решить целый комплекс задач по обеспечению муниципалитетов светом и теплом, себестоимость которых заметно ниже существующих тарифов".

После переговоров гости посетили заводскую теплоэлектростанцию "Янус" мощностью 4МВт, а уже на следующий день ознакомились с результатами эксплуатации ГТУ-ТЭЦ в г. Агидель (Башкортостан), в составе которой работают две пермские ГТЭС "Урал-4000".

По словам заместителя главного конструктора ОАО "Авиадвигатель" Тахира Хайрулина, пермские моторостроители готовы уже сегодня поставить в автономный округ газотурбинные электростанции серии "Урал" производства "Авиадвигатель".

Согласно протоколу встречи до 1 марта представители ХМАО должны рассмотреть вопрос внедрения пилотного проекта с применением пермских ГТЭС.

*источник: компания
"Пермский моторный комплекс"
08.02.06*

В 2005 Г. ОБЪЕМ ЭКСПОРТА ПРОДУКЦИИ ВОЕННОГО НАЗНАЧЕНИЯ РОСОБОРОНЭКСПОРТА СОСТАВИЛ БОЛЕЕ 5,2 МЛРД ДОЛЛ., ЧТО НА 1 МЛРД ДОЛЛ. БОЛЬШЕ ПЛАНА

В 2005 г. объем экспорта продукции военного назначения по линии ФГУП "Рособоронэкспорт" составил более 5,2 млрд долл. Таким образом, уже третий год подряд экспорт вооружения и военной техники превышает рекордную для новейшей истории России отметку. На коллегии ФГУП "Рособоронэкспорта" вчера было подчеркнуто, что за счет качественного и оперативного выполнения так называемых "коротких" контрактов предприятию удалось почти на 1 млрд долл. превысить плановое задание.

В 2005 г. сумма подписанных контрактов составила более 9 млрд долл., что гарантирует загрузку предприятий оборонно-промышленного комплекса страны на ближайшие пять лет. На коллегии отмечено, что в ходе предконтрактной работы предприятие равное внимание уделяет как крупным, так и "малым" контрактам - от сотен тысяч до нескольких миллионов долларов. Основными стратегическими партнерами России в 2005 г. в сфере военно-технического сотрудничества по-прежнему оставались Индия и Китай. Вместе с тем

география экспорта военной продукции расширяется. "Рособоронэкспорт" сотрудничает с такими перспективными партнерами из региона Юго-Восточной Азии как Малайзия, Индонезия и Вьетнам, продолжается закрепление на латиноамериканском рынке, расширяется сотрудничество со странами Северной Африки, где предприятию впервые в российской истории удалось заключить контракт на поставку продукции военного назначения в Марокко.

Особенностью структуры прошлогоднего экспорта вооружения и военной техники стало значительное увеличение в общем объеме продаж доли техники ВМФ, которая превысила 52 проц. Доля авиационной техники составила около 44 проц. Особое внимание уделялось поставкам запасных частей и осуществлению программ модернизации. С этой целью в структуре предприятия создано специальное подразделение. Об этом говорится в пресс-релизе компании.

*источник: ИА "Финмаркет"
16.02.06*

БЫВШИЕ АКЦИОНЕРЫ УРАЛЬСКОГО ЗАВОДА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ДОБИВАЮТСЯ КОМПЕНСАЦИИ В СВЯЗИ С КОНСОЛИДАЦИЕЙ АКЦИЙ

Бывшие акционеры ОАО "Уральский завод гражданской авиации" (УЗГА, Екатеринбург) обратились в арбитражный суд Свердловской области с исковыми требованиями выплатить компенсацию за незаконно проведенную, по их мнению, консолидацию акций АО. Об этом сообщил представитель "Уральского правового дома" (юридическая служба, к которой обратился Фонд обманутых акционеров УЗГА - ИФ) Евгений Витман на пресс-конференции в пресс-центре агентства "Интерфакс-Урал" в Екатеринбурге в понедельник. По его словам, рассмотрение исков состоится 9 апреля 2006 года. "Мы выиграем на 100% во всех делах и заставим завод выплатить компенсацию акционерам в полном объеме", - сказал Е. Витман. Он отметил, что к настоящему времени проведена независимая оценка акций УЗГА.

"Независимый оценщик ООО "АПГ Урал" оценил стоимость одной акции (на момент консолидации - ИФ) в 4 тыс. 750 рублей минимум. Таким образом, каждому акционеру завод недоплатил десятки тысяч рублей", - сказал Е. Витман, добавив, что на момент консолидации акций АО цена выкупа руководством предприятия была определена всего в 55 рублей.

Между тем, председатель фонда Александр Фролов сказал на пресс-конференции, что фонд намерен обращаться в соответствующие структуры федерального уровня, "а если понадобится, то и международные организации", чтобы опротестовать консолидацию акций. Он напомнил, что консолидация акций УЗГА была проведена в 1999 году, когда 100 "старых" акций были объединены в одну.

"Должностные лица тогда заявили о необходимости купить каждому миноритарному акционеру до 100 акций или продать имеющиеся акции. При этом разница в цене между покупкой и продажей была в разы. Основная масса акционеров завода тогда имела по 10, 15, 20 акций, и возможность купить акции по предложенной цене была не у всех", - сказал А. Фролов. Кроме того, как ранее заявлял Е. Витман, после проведения анализа документов было выяснено, что

сама "процедура консолидации акций была проведена с грубейшими нарушениями закона "Об акционерных обществах". В частности, по его словам, был нарушен порядок извещения акционеров о проведении собрания, на котором решался вопрос о консолидации акций. Кроме того, по мнению Е. Витмана, была нарушена процедура перечисления денежных средств за акции и занижена выкупная цена акций. Е. Витман также высказал опасения, что в связи с разбирательством природоохранных органов с УЗГА после заявления заместителя руководителя Росприроднадзора Олега Митволя о нарушениях, допущенных заводом, может значительно снизиться сумма компенсации обманутым акционерам.

"За нарушение природоохранного законодательства на УЗГА могут наложить многомиллионные штрафы, на выплату которых будет направлена прибыль завода, снизится объем дивидендов, в связи с чем может сократиться стоимость акций и сумма компенсаций обманутым акционерам", - сказал он.

Как сообщалось, О. Митволь в ходе посещения Свердловской области в феврале заявил, что намерен добиться возбуждения уголовного дела в отношении УЗГА по факту незаконной вырубке леса. Он пояснил, что речь идет о самовольной вырубке на 225 га леса в Сысертском лесхозе. Только по этому нарушению ущерб составляет 394 млн. рублей.

Фонд защиты обманутых акционеров Уральского завода гражданской авиации был образован в начале ноября 2005 года, в настоящее время в него входит 17 человек. Фонд ведет деятельность по привлечению внимания к сложившейся ситуации как можно большего числа обманутых акционеров для восстановления их прав на принадлежащие им ранее и незаконно выкупленные акции. Уральский завод гражданской авиации занимается капитальным и восстановительным ремонтом самолетов и вертолетов, осуществляет их сервисное обслуживание в межремонтный период.

*источник: Интерфакс
20.02.06*

КОНСОРЦИУМ EADS ОФОРМИЛ ПРАВО СОБСТВЕННОСТИ НА 10 % АКЦИЙ НПК "ИРКУТ"

Консорциум EADS завершил оформление права собственности на 10% акций ОАО "Научно-производственная корпорация "Иркут", сообщил ПРАЙМ-ТАСС. Как сообщалось ранее, "Иркут" и EADS закрыли сделку объемом 65,3 млн дол в конце декабря 2005 г. В результате сделки было принято решение включить представителей EADS в совет директоров "Иркута" и

подписать соглашение о сотрудничестве компаний. Корпорация "Иркут" является производителем и разработчиком военной и гражданской авиатехники. Она производит истребители "Су", самолеты-амфибии Бе-200.

*источник: АРМС-ТАСС
16.02.06*

FINMECCANICA КУПИТ 25% АКЦИЙ КОМПАНИИ "ГРАЖДАНСКИЕ САМОЛЕТЫ СУХОГО"

Итальянская Finmeccanica подпишет 5 марта соглашение о покупке 25% акций компании "Гражданские самолеты Сухого", созданной для разработки региональных самолетов RRJ, сообщил на выставке в Сингапуре представитель российской компании Анатолий Межевов, передало агентство Bloomberg.

Ранее сообщалось, что итальянская сторона готова вложить в проект порядка 300 млн. евро.

В настоящее время самолеты регионального класса, способные перевозить 60-90 пассажиров, производят только бразильская Empresa Brasileira de Aeronautica SA и канадская Bombardier Inc. "Сухой" вел переговоры с Bombardier о возможном сотрудниче-

стве, однако принял решение не продолжать эти переговоры. Семейство самолетов RRJ создается с участием ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (головной разработчик), Авиационного комплекса им. Ильюшина, ОКБ им. Яковлева и американской компании Boeing. "Сухой" намерен вложить в развитие дочернего предприятия около \$1 млрд.

Первый RRJ, на котором будет установлен двигатель совместного производства НПО "Сатурн" и французской Safran SA, может совершить первый полет в марте 2007 года.

*источник: Интерфакс
21.02.06*

РОССИЙСКИЙ БАНК РАЗВИТИЯ ПРОФИНАНСИРУЕТ ПРОЕКТЫ НПО "САТУРН"

Российский банк развития (РосБР) и НПО Сатурн подписали в среду соглашение о сотрудничестве.

Выступивший после подписания соглашения председатель правления РосБР Юрий Исаев сообщил, что предметом соглашения является взаимодействие банка и компании в реализации национальных программ, имеющих приоритетное значение для инновационного развития России.

В частности, средства будут направлены на реализацию совместного российско-французского проекта по созданию двигателя для российского регионального самолета (RRJ), а также на создание универсального газотурбинного двигателя нового поколения и на производство новых двигателей для самолетов Ил-76.

Среди проектов, которые будут реализовываться в рамках соглашения - программа строительства генерирующих мощностей на территории России, а также производство турбин по перекачке газа для Газпрома. По словам Исаева, горизонт финансирования - до 10 лет, но в каждом конкретном случае сроки финансирования будут определяться потребностями проекта так же, как и условия финансирования. "Сатурн - заемщик такого уровня, что ставки в любом случае будут ниже рыночных", - добавил председатель правления РосБР.

*источник: РИА "Новости"
22.02.06*

ВАСО ПОВЫШАЕТ РЕЙТИНГ

По данным официальной статистики, опубликованных в еженедельнике "Коммерсантъ-Деньги" (№1 от 09.01.06), Воронежский авиационный завод заметно упрочил свои позиции в списке крупнейших компаний Российской Федерации по итогам 2005 года. Из 300 предприятий, основную массу которых составляют так называемые "голубые фишки" (нефтегазовая отрасль плюс энергетика и металлургия) во главе с "Газпромом", ВАСО занимает почетное 241-е место с невообразимой динамикой: если в 2004 году Воронежский завод вообще не входил в данный список, то уже в 2005-м его стоимость (порядка 28 млн. долларов) выросла почти в 2 раза. К тому же, в разряде "авиационная промышленность" завод стоит на прочном седьмом месте - сразу же после ОКБ им. Сухого и АК им. Ильюшина.

Для предприятия "второго эшелона" российской промышленности это случай беспрецедентный - даже известнейшая инвестиционная компания "Финам"

недавно присвоила акциям воронежского завода высшую рекомендацию "покупать!" Аналитики связывают перспективы роста капитализации российского авиапроизводителя с прогнозируемым ростом спроса на региональные самолеты, центром производства которых на высшем государственном уровне "назначен" Воронеж. Вот как комментирует ситуацию вокруг ВАСО руководитель "Финам" Михаил Пак: "Начиная с 2003 года завод уверенно демонстрирует улучшение показателей рентабельности своей деятельности. Эта позитивная динамика во многом обусловлена тем, что с конца 2002 года контрольный пакет акций компании находился в доверительном управлении у ИФК, что положительно отразилось на общей эффективности деятельности ВАСО. По нашим прогнозам, в ближайшие годы компания сможет значительно улучшить свое финансовое положение..."

*источник: компания "ВАСО"
06.02.06*

ЦЕНТР ИМЕНИ ХРУНИЧЕВА ОСТАЛСЯ МАЖОРИТАРИЕМ

Как стало известно "Ъ", на днях 9-й арбитражный суд Москвы удовлетворил апелляционную жалобу ФГУП "Центр имени Хруничева" на решение предыдущей инстанции об изъятии в пользу группы "Гута" 33,9% акций ОАО "Протон-ПМ" (Пермь). Таким образом, Центр имени Хруничева сохранил за собой контрольный пакет пермского ракетного завода. Однако на самом заводе предполагают, что до завершения судебных тяжб вокруг спорного актива еще далеко и группа "Гута", скорее всего, подаст кассационную жалобу.

Как сообщил "Ъ" источник на ОАО "Протон-ПМ", 14 февраля апелляционная инстанция 9-го арбитражного суда Москвы удовлетворила две жалобы ФГУП "ГКНПЦ имени М.В. Хруничева". Госкорпорация обжаловала решение первой инстанции московского арбитражного суда, которая истребовала с Центра имени Хруничева 33,9% акций ОАО "Протон-ПМ" в пользу ряда структур, аффилированных с НП "Группа "Гута", а также наложила обеспечительные меры на ценные бумаги пермского ракетостроительного завода. Таким образом, по мнению источника "Ъ", 33,9% акций "Протона", за которые уже почти два года ведут корпоративный спор группа "Гута" и Центр имени Хруничева, остались под контролем последнего акционера.

ОАО "Протон-ПМ" производит двигатели первой ступени для ракетносителя "Протон". По предварительным данным, объем продаж АО за 2005 год - 1,9 млрд рублей, чистая прибыль 52 млн рублей. Основные акционеры: ФГУП "ГКНПЦ им. М.В. Хруничева" (59%), Pratt & Whitney (12%), ЗАО "Салес" (8,9%).

Конфликт акционеров "Протона-ПМ" разгорелся весной 2004 года, когда группа "Гута", владевшая в то время 25,63% акций завода, объявила о консолидации контрольного пакета, который был сформирован за счет 33,9% акций, числившихся на балансе заводской "дочки" ООО "Протон-Инвест". Другим претендентом на этот актив стало ФГУП "ГКНПЦ имени М.В. Хруничева" (тогда владело 25%), которое в после-

дующем с помощью судебных решений заблокировало попытки "Гуты" избрать подконтрольный себе совет директоров. Осенью 2005 года спорные акции перешли под контроль Центра имени Хруничева. Механизм перехода акций заинтересованные стороны не раскрыли до сих пор. С ноября 2004 года совет директоров "Протона" контролируется ГКНПЦ.

Однако летом 2005 года группа "Гута", к этому времени завершавшая сделку по продаже своих моторостроительных активов в Перми Внешторгбанку, решила оспорить уход 33,9% акций "Протона". По данным "Ъ", минувшим летом ряд структур, аффилированных с "Гутой", - в частности ООО "Дагрима", ООО "Игрэм" и ЗАО "Пермские моторы" - обратились в московский арбитраж с заявлением истребовать имущество в виде спорных активов у ГКНПЦ и регистратора "Протона". 19 августа 2005 года суд встал на сторону "Гуты". А с 6 сентября РТС приостановила торги по акциям "Протона" из-за наложения судебными приставами обеспечительных мер на движение ценных бумаг завода внутри реестра. ГКНПЦ обжаловал это решение. Рассмотрение жалобы апелляционной инстанцией, по данным "Ъ", откладывалось 4 раза, в основном из-за неизвещения участников процесса.

Тем не менее, 14 февраля 9-й арбитражный суд Москвы отменил решение предыдущей инстанции и снял обеспечительные меры с активов "Протона". Один из топ-менеджеров "Протона" заявил "Ъ", что это "решение дает возможность предприятию работать нормально, без скандалов". Впрочем, источник "Ъ" на заводе считает, что "Гута", скорее всего, воспользуется правом и обжалует это решение в кассационной инстанции. "Кроме этого, есть еще и Высший арбитражный суд", - отметил собеседник "Ъ". В пресс-службе группы "Гута" комментировать возможность подачи кассационной жалобы отказались.

*источник: газета "Коммерсантъ-Пермь"
20.02.06*

НАЗНАЧЕН ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ВОРОНЕЖСКОГО АВИАЗАВОДА

Михаил Шушпанов избран генеральным директором ОАО "Воронежское самолетостроительное общество" на заседании Совета директоров предприятия в Москве 16 февраля, передает корреспондент ИА REGNUM со ссылкой на источник на предприятии.

Как ранее передавало ИА REGNUM, в конце сентября 2005 года с поста гендиректора завода по собственному желанию был уволен Вячеслав Саликов (-

он был назначен заместителем гендиректора по производству компании "Ильюшин Финанс Ко"). Исполняющим обязанности генерального директора был назначен главный инженер объединения Михаил Шушпанов.

*источник: ИА "Regnum"
16.02.06*

СМЕНИЛСЯ ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ОАО "ЭЛАРА"

В минувший вторник совет директоров ОАО "Научно-производственный комплекс "Элара" (Чебоксары) освободил генерального директора компании Глеба Ильенко от занимаемой должности. Как сообщила пресс-служба предприятия, решение было принято "в связи с резко ухудшившимся состоянием здоровья" господина Ильенко, который возглавлял предприятие с момента его создания более 35 лет назад. При этом Глеб Ильенко сохранит за собой

должность генерального директора ООО "Элоника" и будет исполнять функции консультанта генерального директора ОАО "Элара". Решением совета директоров генеральным директором предприятия избран Анатолий Аранович, ранее занимавший должность первого заместителя генерального директора-главного инженера.

*источник: газета "Коммерсантъ-Казань"
16.02.06*

В ЗАО "АВИАСТАР-СП" ПОДВЕДЕНЫ ИТОГИ РАБОТЫ В ЯНВАРЕ

На расширенном совещании руководящего состава ЗАО "Авиастар-СП" подведены итоги работы завода в январе. С отчетным докладом выступил заместитель генерального директора - директор по производству Ирек Аминов. Несмотря на то, что в январе было всего лишь 16 рабочих дней, план по товарным объемам заводом выполнен на 103,7%, по основному производству этот показатель выше - 105,1%. С месячным заданием не справился лишь один цех, его работа подверглась особо тщательному анализу.

На гарантийном обслуживании в январе находи-

лись четыре машины Ту-204-300 авиакомпании "Владивосток Авиа". Срывов и задержек рейсов по вине ЗАО "Авиастар-СП" в январе не было.

За месяц принято 12 учеников на рабочие профессии, по остальным категориям - 56 человек. Снизилась текучесть кадров (0,30% против декабрьских 0,40%).

На совещании поставлены четкие сроки работы по очередным машинам, контроль за строительством которых будет еще более ужесточен.

*источник: компания "ЗАО "Авиастар-СП"
15.02.06*

ЗАО "АВИАСТАР-СП" - ЛИДЕР ОБЛАСТНОГО СОРЕВНОВАНИЯ

В Ульяновске подведены итоги областного соревнования между муниципальными образованиями, юридическими лицами независимо от форм собственности.

Постановлением губернатора Сергея Морозова переходящим Знаменем ордена Ленина Ульяновской области с вручением свидетельства награждено ЗАО "Авиастар-СП". Это оценка самоотверженного труда

ульяновских самолетостроителей по строительству и передаче авиакомпании "Владивосток Авиа" четырех комфортабельных лайнеров-универсалов Ту-204-300, постоянный рост заработной платы, увеличение численности персонала, подготовку молодых рабочих-учеников.

*источник: компания "ЗАО "Авиастар-СП"
16.02.06*

КАМЧАТКИМ АВИАПЕРЕВОЗКАМ НУЖНЫ НОВЫЕ САМОЛЕТЫ

Региональные депутаты заслушают предложения Комсомольского - на - Амуре авиационного производственного объединения по замене выбывающего парка самолетов Як-40 на самолеты СУ-80ГП-100.

В среду, 8 февраля, Совет народных депутатов Камчатской области проведет депутатские слушания по теме "Состояние и перспективы развития пассажирских авиаперевозок в Камчатской области", сообщает пресс-служба СНД КО. В ходе заседания планируется обсудить текущее состояние авиационной

инфраструктуры, обеспечивающей пассажирские авиаперевозки по местным воздушным авиалиниям, обозначить проблемы и пути их решения, заслушать предложения Комсомольского-на-Амуре авиационного производственного объединения по замене выбывающего парка самолетов Як-40 на самолеты СУ-80ГП-100

*источник: сайт "PrimaMedia"
07.02.06*

НОВЫЙ ДВИГАТЕЛЬ, СОЗДАННЫЙ В ОАО "НПП "АЭРОСИЛА", ПОЛУЧИЛ ПУТЕВКУ В ЖИЗНЬ

Этот двигатель предназначен специально для самолетов малой размерности, например, истребителей, чтобы создать комфортные условия экипажу, а также автономное базирование летательного аппарата. Работа шла в течение четырех лет. И вот она успешно завершилась проведением государственных стендовых испытаний. То есть теперь получено право на серийное производство этого двигателя и установку его для эксплуатации самолетов, в частности на Як-130. Ступинская "Аэросила" является лидером в производстве вспомогательных силовых установок с тяговыми характеристиками от 200 до 500 лошади-

ных сил, и блестящие разработки инженеров и конструкторов до сих пор верно служат укреплению оборонного могущества РФ. Последний раз здесь проводились государственные испытания восемнадцать лет назад. Сегодняшнее событие своеобразная веха - появление новых двигателей для вооружения ВВС. Впереди еще не один двигатель. А это дополнительные рабочие места и заработок для рабочих.

*источник: сайт "Подмосковье"
01.02.06*

ПМЗ СОБИРАЕТСЯ ВДВОЕ УВЕЛИЧИТЬ ПРОИЗВОДСТВО ПС-90А

Вчера управляющий директор ОАО "Пермский моторный завод" (ПМЗ) Сергей Смолин сообщил, что в 2006 году планирует изготовить 34 авиадвигателя ПС-90А. По его словам, контракты по заявленному количеству двигателей "в основном подписаны". Он уточнил, что за 2005 год ПМЗ изготовил 17 двигателей ПС-90А. Также, по данным "Ъ", в 2006 году моторный завод планирует изготовить не менее 30 газотурбин-

ных установок, созданных на базе ПС-90А. Источник на ПМЗ сообщил "Ъ", что на заводе есть определенные наработки, позволяющие увеличить в этом году производство как авиадвигателей, так и "наземного" оборудования

*источник: газета "Коммерсантъ-Пермь"
08.02.06*

СТЕНДОВЫЕ ИСПЫТАНИЯ АВИАДВИГАТЕЛЯ SaM146 НАЧНУТСЯ В АПРЕЛЕ

Завершается подготовка к началу стендовых испытаний авиадвигателя SaM146, предназначенного для установки на новые российские региональные самолеты RRJ.

"Первый опытный образец газогенератора авиадвигателя SaM146 недавно доставлен фирмой "Снекма" в Рыбинск и сейчас готовится к началу стендовых испытаний. Начать испытания планируется уже в апреле" - сообщил Интерфаксу-АВН один из членов делегации НПО "Сатурн" на проходящей в Сингапуре международной авиационно-космической выставке Asian Aerospace-2006.

Он отметил, что перед отправкой в Россию газогенератор прошел предварительные испытания на фирме "Снекма".

"Смысл предстоящих испытаний заключается не только в подтверждении заявленных характеристик, но и проведении сертификации", - сказал собеседник агентства.

По его словам, летные испытания двигателя SaM146 на летающей лаборатории Ил-76ЛЛ начнутся в конце этого - начале следующего года. Первый полет самолета RRJ с двигателем SaM146 запланирован на сентябрь 2007 года.

С 2008 года начнется массовое серийное производство коммерческих двигателей. К этому времени должны быть полностью завершены сертификационные испытания. "Сертификационные и ресурсные испытания двигателя SaM146 будут проводиться по новым методикам и технологиям, суть которых заключается в том, что они не требуют обеспечивать наработку двигателя, в несколько раз превышающую

назначенный ресурс. Подобные методики в российском двигателестроении ранее не применялись", - сказал собеседник агентства.

Он сообщил, что параллельно с испытаниями газогенератора будут проводиться испытания вентилятора двигателя SaM146, за разработку которого отвечает НПО "Сатурн".

"На сегодняшний день все работы по созданию двигателя SaM146 идут в соответствии с графиком", - сказал представитель НПО "Сатурн".

Он отметил, что всем комплексом работ, связанных с разработкой, испытаниями, производством и поставкой двигателя заказчикам занимается российско-французское совместное предприятие Power Jet. Компания имеет два подразделения, одно в России, второе - во Франции.

Французская сторона отвечает за разработку и производство газогенератора и турбины высокого давления, а НПО "Сатурн" - за "холодную часть" двигателя: вентилятор и турбину низкого давления. Моторноды будет поставлять компания, входящая в Snecma Moteurs.

Перспективный турбовентиляторный двигатель SaM146 планируется устанавливать на все версии RRJ - вместимостью 60, 75 и 95 мест как базовой, так и увеличенной дальности, обеспечивая унификацию, что позволит эксплуатантам достичь существенного снижения затрат. Это крупнейший международный проект в области авиационного двигателестроения.

*источник: Интерфакс-АВН
19.02.06*

ЗАВОД ИМ. КЛИМОВА ОБСУЖДАЕТ С РСК "МИГ" ВОПРОС СОЗДАНИЯ ДВИГАТЕЛЯ ДЛЯ ЛЕГКОГО ВАРИАНТА ИСТРЕБИТЕЛЯ 5-ПОКОЛЕНИЯ

Завод им. Климова обсуждает с РСК "МиГ" вопрос создания двигателя для легкого варианта истребителя 5-поколения. Об этом заявил руководитель санкт-петербургского предприятия Александр Ватагин.

По его словам, решение задачи по созданию перспективного двигателя требует реализации большого комплекса научных, научно-технологических, научно-методологических и конструкторских мероприятий, которые обеспечат достижение соответствующих основных и удельных характеристик при приемлемых затратах.

"С точки зрения конструкции, мы знаем, в каком направлении надо двигаться, - отметил Александр Ватагин". На двигателе РД-33МК "Морская оса", по его словам, освоен ряд технологий, которые станут базовыми для перехода к двигателю нового поколения.

Как сообщил генеральный конструктор Завода им. Климова Владимир Ширманов, "мы настаиваем, что на двигателе пятого поколения, в первую очередь, должен быть реализован комплекс эксплуатационных характеристик, который обеспечит максимально эффективную боевую эксплуатацию перспективного самолета. Он должен включать, в том числе, специальный комплекс поддержания надежности узлов в процессе эксплуатации, специальные технологии

ремонта и замены некоторых узлов".

В частности, уверен специалист, можно так спроектировать двигатель и организовать его эксплуатацию, что он не будет иметь ограничений по ресурсу, а узлы двигателя по мере выработки ресурса будут меняться без его съема с борта самолета.

Для двигателя нового поколения значительно расширится диапазон эксплуатации по температурному режиму и высоте и будет обеспечен запуск на большой высоте. Одна из самых главных характеристик двигателя - удельная масса (отношение массы к тяге) будет стремиться к значению ниже 0,1.

Непременными атрибутами двигателя пятого поколения, считают специалисты Завода им.Климова будут всеракурсное поворотное сопло и ЭДСУ.

Главнокомандующий ВВС России генерал армии Владимир Михайлов заявил в январе текущего года, что параллельно с разработкой базового самолета пятого поколения будет проектироваться его облегченный вариант. Как предполагается, этим будет заниматься корпорация "МиГ", которая традиционно создавала истребители меньшей массы, чем самолеты "Су".

*источник: газета "ВПК"
22.02.06*

ПЕРЕЗАГРУЗКА ЦЕНТРА

Вчера гендиректор ЗАО "УК "Пермский моторостроительный комплекс" Александр Иноземцев сообщил "Ъ", что ОАО "Авиадвигатель" направило в правительство проект по созданию пермского центра двигателестроения (ПЦД), который должен объединить разрозненные компании холдинга "Пермские моторы". По словам топ-менеджера, нынешний проект создания ПЦД не претерпел серьезных корректировок по сравнению с первым вариантом центра, подготовленным еще в 2003 году по распоряжению премьера Михаила Касьянова. По данным "Ъ", еще не созданный ПЦД может лишиться вертолетного производства - ОАО "Редуктор-ПМ", которое попало в сферу интересов создаваемого государством вертолетного госхолдинга. При этом топ-менеджер ПМК подчеркнул, что "Авиадвигатель" справился со сроками, поставленными перед ним осенью вице-премьером Виктором Христенко - декабрь 2005 года. "Вообще, сроки перед нами поставлены жесткие", - отметил господин Иноземцев. По его данным, проект ПЦД будет рассмотрен правительством РФ в 1 квартале 2006 года, а во 2-м квартале должен пойти на подпись президенту РФ.

Идея консолидации разрозненных активов, входящих в холдинг "Пермские моторы" (ПМ), возникла в конце 1990-х годов при участии бывшего акционера ПМ - ХК "Интеррос". Конкретные очертания проект получил в 2003 году, когда новым акционером ПМ стало НП "Группа "Гута"". На первом этапе структуры "Гуты" учредили ЗАО "УК ПМК", которой акционеры пермских моторных компаний передали функции управления. На втором этапе предполагалось объединение активов в моторных компаниях. В ОАО "ПЦД" группа "Гута" была готова внести все свои активы ПМ (контрольные и блокирующие пакеты "Пермского моторного завода", "Редуктора-ПМ", "Протона-ПМ", а также вспомогательных и сервисных АО). Со стороны государства предполагалось внесение федеральных активов в Пермь: 45% ОАО "Авиадвигатель", 60% ОАО "Стар", 14,25% ОАО "Пермские моторы", 14,95% ОАО "Агрегатное объединение "Инкар"".

Однако в 2004 году правительство РФ и кремлевская администрация так и не согласовали проект группы "Гута". Летом 2005 года "Гута" продала свои активы в ПМ Внешторгбанку (ВТБ). Тогда гендиректор ПМК Александр Иноземцев выразил "Ъ" уверенность, что ВТБ удастся довести до ума указ президента о создании пермского центра двигателестроения. А губерна-

тор Пермского края Олег Чиркунов вообще заявил, что с приходом Внешторгбанка центр фактически уже создан (имея в виду, что государственный банк сможет договориться с правительством РФ). По данным "Ъ", в октябре 2005 года вице-премьер РФ Виктор Христенко распорядился возобновить работы над проектом центра в Перми. При этом главным предприятием при подготовке нового пакета документов стало ОАО "Авиадвигатель".

Вчера Александр Иноземцев сообщил, что внесенный "Авиадвигателем" в правительство новый проект центра не содержит серьезных изменений по сравнению с вариантом трехлетней давности. Гендиректор ПМК уточнил, что в проекте значатся и предприятия, формально не входящие в холдинг ПМ - "Стар" и "Инкар". Что касается позиции основного акционера ПМ, то господин Иноземцев заявил "Ъ", что "Внешторгбанк нас поддерживает на 100%".

Бывший гендиректор ПМ Виктор Кобелев отмечает, что реализация этого проекта сопряжена с трудностями, прежде всего в переговорах по "Инкару". Напомним, что в 2005 году еще один российский производитель авиадвигателей - рыбинское ОАО "Сатурн" приобрел контрольный пакет "Инкара". Господин Кобелев считает, что пермякам будет трудно договориться с "Сатурном" о совместном управлении агрегатным объединением.

Также под вопросом участие в проекте ПЦД и пермского производителя вертолетных трансмиссий - ОАО "Редуктор-ПМ". Напомним, что на днях ОАО "Оборонпром" (контролируется "Рособоронэкспортом" и Росимуществом) заявило о намерении создать в 2006 году управляющую компанию "Вертолеты России", которой будут переданы пакеты акций всех вертолетостроительных предприятий. Источник "Ъ" в Рособоронэкспорте сообщил, что госкомпания сейчас активно интересуется пермским "Редуктором", 80,8% акций которого принадлежит подконтрольному ВТБ ЗАО "Салес". Однако вчера Александр Иноземцев заявил "Ъ", что "Редуктор-ПМ" по-прежнему числится в проекте ПЦД. Впрочем, источник "Ъ" на самом "Редукторе", комментируя возможность вхождения предприятия в создаваемый вертолетный госхолдинг, заявил, что "было бы удивительно, если его создатели обошли бы нас своим вниманием".

*источник: газета "Коммерсантъ-Пермь"
08.02.06*

БОРТОВОЙ КОМПЛЕКС АРИА-200М СТАЛ РОССИЙСКИМ

Научно-исследовательский институт авиационного оборудования (НИИ АО, г. Жуковский Московской области) стал полноправным изготовителем навигационно-пилотажного комплекса АРИА-200М, устанавливаемого на самолете-амфибии Бе-200ЧС, поставляемого в настоящее время для МЧС РФ. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил информированный источник в области авиастроения.

"Приобретение прав на комплекс стало возможным для НИИ АО за чисто символическую плату", - отметил он. Бортовой комплекс оборудования АРИА-200М (Американо-российская интегрированная авионика для Бе-200, модернизированная) был раз-

работан НИИ АО совместно с американской фирмой AlliedSignal. "На сегодня АРИА-200М является чисто российским комплексом бортового оборудования. Этот комплекс полностью или частично устанавливается на самолетах Ту-204/214, Ил-96, Ил-114", - отметил собеседник. Он подчеркнул, что первый комплекс АРИА-200М был установлен на первом серийном самолете-амфибии Бе-200ЧС. Комплекс зарекомендовал себя в испытательных полетах с самой лучшей стороны - практически на новом комплексе не было отказов в полетах, отметил специалист.

*источник: AVIAPORT.RU
01.02.06*

"САТУРН" ВВОДИТ НОВУЮ СИСТЕМУ СЕРВИСНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ АВИАДВИГАТЕЛЕЙ

На всех предприятиях российского производителя авиационных двигателей и газотурбинных установок ОАО "НПО "Сатурн" будет внедрена система IFS Applications по послепродажному и сервисному обслуживанию авиадвигателей в соответствии с мировыми стандартами.

Об этом журналистам сообщил коммерческий директор НПО "Сатурн" Василий Данилов на совместной пресс-конференции, прошедшей 16 февраля в московском отеле "Золотое кольцо". Мероприятие было посвящено реализации очередного этапа совместного проекта "Интегрированная логистическая поддержка авиационных двигателей".

"Если мы хотим успешно продавать отечественную технику на мировых рынках, нам необходимо обеспечить современный уровень сервиса. Без него невозможен высокий уровень летной годности и существенное сокращение издержек заказчиков", - заявил В. Данилов.

Выбранная моторостроителями система IFS Applications оптимизирована для использования в машиностроении и энергетике. Она масштабируема и имеет сервис-ориентированную архитектуру с открытым кодом. Система обеспечивает оптимизацию управления ресурсами предприятия (ERP), основными фондами (EAM) и обслуживание и ремонт техники (MRO). IFS Applications нацелена на интегрированное управление жизненными циклами продукции (PLM), управление основными фондами, работу с заказчиками и оказание услуг.

Из зарубежных компаний авиакомплекса, которые используют названную систему, следует отметить таких гигантов, как General Electric Aircraft Engines, Lockheed Martin, Saab Aerosystems, BAE Systems, Finnar Technical Services, индийскую корпорацию HAL.

На данном этапе совместного проекта на "Сатурне" будет оптимизировано управление производством. На следующем - оптимизация финансового учета, создание электронного каталога запчастей. Еще до вне-

дрения IFS Applications "Сатурн" создал разветвленную сеть так называемых "полевых" представителей общим числом 180.

Помимо России, а здесь сеть развернута в узловых аэропортах и на базах крупнейших авиакомпаний, представители работают в 40 странах мира, включая СНГ, и обеспечивают техническую поддержку произведенных на предприятии авиадвигателей. Ведутся переговоры об открытии таких центров в Сингапуре, Малайзии и Таиланде. Все эти организации и "полевые" представители станут потребителями информации создаваемого на основе IFS Applications сайта. Сейчас ставится задача создать центр поддержки заказчиков в режиме работы 24 часа 7 дней в неделю. В конечном итоге, "Сатурн" хочет организовать сервисную сеть на уровне, который имеет CFM-56. В частности, WEB-сайт этого двигателя, доступ к которому возможен при знании ключа, содержит исчерпывающую информацию, в том числе по всем изменениям в конструкции и техническом обслуживании.

Создаваемая на данном этапе интегрированная логистическая система поддержки авиационных двигателей, включая WEB-сайт, относится к авиадвигателям серии Д-30КП и Д-30КУ-154, используемым на Ил-76 и Ту-154М. Таких двигателей "на крыле" имеется около 6 тыс. штук. Срок службы находящихся в эксплуатации Ту-154М до списывания оценивается в 5-7 лет. Коммерческое использование Ил-76 осуществляется сейчас в основном за рубежом и для них разработан глубоко модернизированный двигатель "Бурлак". Что касается совместного с французами двигателя SaM-146, то для него в стадии разработки находятся 32 информационные системы.

В настоящее время проходит фаза тестирования системы IFS Applications. В мае будет проведена пробная эксплуатация, а в августе - ввод ее в строй.

*источник: AVIAPORT.RU
19.02.06*

"ОБОРОНПРОМ" ГОТОВ УЧЕСТЬ ИНТЕРЕСЫ ТАТАРСТАНА В ВЕРТОЛЕТНОМ ХОЛДИНГЕ

Вчера в Москве премьер-министр Татарстана Рустам Минниханов и генеральный директор Объединенной промышленной корпорации "Оборонпром" Денис Мантуров подписали соглашение о сотрудничестве в области вертолетостроения.

В соглашении декларируется о заключении долгосрочных партнерских отношений между сторонами в интересах развития ОАО "Казанский вертолетный завод" (КВЗ), 29,9% акций которого правительство Татарстана обменяло на 15% ОПК "Оборонпром" в ходе завершившейся 11 января допэмисии "Оборонпрома".

В подписанном документе ОПК "Оборонпром" заявила о готовности "учитывать позицию Республики Татарстан" по ряду ключевых вопросов, находящихся в компетенции совета директоров ОПК "Оборонпром". Прежде всего это касается стратегии развития вертолетостроительного холдинга и обеспечения

сбалансированной загрузки мощностей предприятий - участников холдинга при распределении экспортных контрактов и объема гособоронзаказа.

В сообщении, распространенном ОПК "Оборонпром", говорится, что стороны договорились проводить совместные консультации по вопросам стратегического развития КВЗ и освоения новых типов вертолетов.

В свою очередь правительство республики пообещало рассмотреть возможность предоставления КВЗ налоговых льгот и преференций "в целях стимулирования производства и внедрения новых образцов вертолетной техники". В сообщении не сказано, от уплаты каких налогов может быть освобождено предприятие.

*источник: газета "Коммерсантъ-Казань"
08.02.06*

"КАЗАНСКИЙ ВЕРТОЛЕТНЫЙ ЗАВОД" ПРИМЕТ УЧАСТИЕ В ДВУХ КРУПНЫХ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВИАКОСМИЧЕСКИХ ВЫСТАВКАХ В СИНГАПУРЕ И США

В феврале ОАО "Казанский вертолетный завод" примет участие в двух крупных международных авиакосмических выставках в Сингапуре и США.

С 21 по 26 февраля предприятие станет участником Международной авиакосмической выставки Asian Aerospace-2006 в Сингапуре. Эта выставка проходит раз в два года и входит в число ведущих мировых выставок. Основные разделы выставки: авиакосмические материалы, управление воздушным движением, конструирование, эксплуатация, аэропорты.

На прошедшей выставке приняли участие 759 экспонентов из 37 стран, стенды которых посетили 26814 специалистов из 81 страны мира. Участвовало 148 делегаций в составе 600 высокопоставленных специалистов из 47 стран. Казанский вертолетный завод на собственном стенде разместит макеты вертолетов Ми-17 различных модификаций, "Ансат", "Актай", Ми-38, сообщил заместитель генерального директора предприятия Валерий Пашко. Также посе-

тители экспозиции смогут узнать о продукции завода из фильмов, CD-дисков, планшетов.

А с 26 по 28 февраля макеты казанских вертолетов будут демонстрироваться в Далласе на выставке Heli-Expo 2006. Это самая большая ежегодная торговая выставка в мире, посвященная гражданским вертолетам. Выставка организована HAI - Международной Вертолетной Ассоциацией.

В прошлом году в "HELI-EXPO" участвовали 523 компании из 106 стран, 400 тысяч кв. м выставочных площадей обошли более 15 000 специалистов со всего мира. Помимо этого в рамках выставки традиционно проводятся многочисленные "профильные" форумы, симпозиумы, семинары, а также открытое собрание всех комитетов Международной Вертолетной Ассоциации.

*источник: ИА "Intertat"
12.02.06*

ИНВЕСТИЦИОННО-ВЕНЧУРНЫЙ ФОНД РТ ФИНАСИРУЕТ СОЗДАНИЕ ВЕРТОЛЕТА "АКТАЙ"

Порядка 80 млн. рублей инвестиций на возвратной основе выделил Инвестиционно-венчурный фонд РТ для доработки до серийного производства вертолета "Актай", сообщил сегодня директор фонда Марат Файзрахманов.

Средства выделены под гарантии Банка Москвы на 3 года.

Напомним, что в 2005 году Казанский вертолетный завод завершил разработку расчетно-конструкторской документации на сборку первого летного образца сверхлегкого вертолета "Актай". Первый опытный образец вертолета демонстрировался на Международном Авиационно-Космическом Салоне в Жуковском с 16-по 21 августа 2005 года.

Вертолет "Актай" предназначен для использования в сфере коммерческих авиауслуг и выполнения специальных задач в системе авиации общего назначения.

Вертолет "Актай" обеспечивает высокий уровень комфорта и безопасности полета, может осуществлять посадку на площадки малых размеров. Применение вертолета "Актай" экономически наиболее выгодно для выполнения задач патрулирования. Двух- и трехместные модификации вертолета "Актай" могут эффективно применяться для обучения и спортивного пилотажа. Вертолет "Актай" имеет высокие

летно-технические характеристики, оснащен втулкой с эластомерными шарнирами, лопастями несущего и рулевого винтов, выполненными из композиционных материалов, роторно-поршневым двигателем ВАЗ-4265. Максимальная взлетная масса вертолета - 1150 кг, масса перевозимого груза внутри кабины - 300 кг, на внешней подвеске - 240 кг, максимальная скорость горизонтального полета - 190 км/ч, крейсерская скорость - 155 км/ч, практический потолок - 4700 м, статический потолок вне влияния земли - 1300 м.

Всего в течение прошлого года специалистами фонда были рассмотрены 59 проектов предприятий Татарстана, претендующих на получение инвестиций на возвратной основе в виде займов или участия в уставном капитале от фонда на сумму около 6 млрд. рублей. По 11 проектам принято решение и осуществляется финансирование. На это из общей суммы средств фонда -2,8 млрд. рублей было направлено 1,087 млрд. рублей. В числе наиболее крупных проектов: реконструкция мельницы сортового помела пшеницы в ОАО "Набережночелининский комбинат хлебопродуктов", строительство маслоэкстракционного завода мощностью переработки 300 тыс. т маслосемян в год в ОАО "Казанский МЭЗ" и другие.

*источник: ИА "Intertat"
14.02.06*

КАБИНЫ К ВЕРТОЛЕТУ БУДУТ СОБИРАТЬ В ОРЕНБУРГЕ

Транспортные кабины к многофункциональному вертолету лёгкого класса Ка-226 теперь будут производиться на Оренбургском производственном объединении "Стрела". Ранее для сборки в Оренбурге они доставлялись с Миасского машиностроительного завода. Проектные работы завершены, и заводчане готовы к изготовлению первой партии новой продукции, что позволит обеспечить независимость от поставщиков и значительно сократить затраты на производство вертолетов.

Модульная конструкция дюралевых кабин позволит в течение 2 часов изменить назначение вертолета. Он может применяться для перевозки пассажиров и грузов, использоваться в системе МЧС, проводить мониторинг и исследование в нефтегазовой отрасли, сельском хозяйстве и других отраслях.

*источник: сайт "Oren.ru"
01.02.06*

ВЕРТОЛЕТ МИ-171 ПОСТАВЛЕН УЛАН-УДЭНСКИМ АВИАЦИОННЫМ ЗАВОДОМ КИТАЙСКОЙ АВИАКОМПАНИИ "FUAVU AVIATION"

"Китайской авиакомпания Fuavu Aviation был отгружен вертолет Ми-171 в пассажирском варианте и авиационное имущество в рамках ранее заключенного контракта", - сообщил "Интерфаксу-АВН" представитель ОАО "ОПК "Оборонпром".

Ранее сообщалось, что завод также будет выполнять контракт на поставку партии из 24 вертолетов Ми-171 в Китай. "В настоящее время на Улан-Удэнском авиационном заводе началась практическая работа по выполнению этого контракта", - сказал собеседник агентства. Стоимость контракта по неофициальным данным составляет около \$200 млн.

"Выполнение этого контракта обеспечит загрузку предприятия в течение всего 2006 года", - сказал собеседник агентства. По его словам, полностью завершить выполнение контракта планируется до конца 2006 года. Первые Ми-171 будут поставлены заказчику уже в ближайшее время. По мнению экспертов, ОАО "Улан-Удэнский авиационный завод" имеет большой потенциал для развития и играет все более заметную роль на мировом рынке. Наряду с выполнением китайского контракта ведутся переговоры о поставках вертолетов в Таиланд и дополнительной партии вертолетов во Вьетнам. Также в 2006

году должны быть возобновлены поставки 10 транспортно-боевых вертолетов Ми-171Ш на сумму \$120 млн. по контракту с Малайзией, который предусматривает опцион на покупку этой страной дополнительной партии Ми-171Ш. Кроме того, предприятие занимается выпуском штурмовиков Су-25, Су-39 и ведет работу по подготовке производства к выпуску нового многоцелевого вертолета Ка-62.

Следствием увеличения загрузки и постоянного пополнения портфеля заказов УУАЗ стал рост рыночной капитализации этого предприятия. Аналитики компании "Ренессанс Капитал", например, считают, что акции УУАЗ имеют серьезный потенциал для дальнейшего увеличения их рыночной стоимости. В отчете, который опубликовала компания "Ренессанс Капитал" в начале февраля этого года, акции УУАЗ названы аналитиками среди наиболее привлекательных акций компаний второго эшелона на основе фундаментальной оценки. В частности, потенциал роста акций УУАЗ аналитики оценивают в 42% - до 0,51 доллара за акцию.

*источник: Интерфакс-АВН
21.02.06*

В ПРИМОРЬЕ ГОТОВЯТСЯ ВЫПУСКАТЬ ВЕРТОЛЕТЫ МИ-34

Выпуск легких многоцелевых гражданских вертолетов Ми-34 намерена в ближайшее время возобновить арсеньевская авиастроительная компания "Прогресс".

Как передает корреспондент Агентства национальных новостей, руководство предприятия уже провело ряд успешных переговоров с заинтересованными компаниями. Как сообщили на предприятии, сейчас вертолеты не выпускаются в связи с рядом юридических и технических причин, требующих зат-

рат в сумме до 1 млрд. руб. Среди них, в частности, значится международная сертификация винтокрылых машин российского производства, - чтобы её пройти, "прогрессовцам" нужно привести к требуемым нормам некоторые эксплуатационные параметры.

*источник:
ИА "Агентство национальных новостей"
05.02.06*

РАБОТНИКАМ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РОССИИ

Уважаемые друзья!

Сердечно поздравляю вас с профессиональным праздником - Днем гражданской авиации России.

Минувший год был для отрасли непростым. Seriously осложнил ситуацию стремительный рост цен на авиатопливо, однако авиакомпании оказались на высоте и оперативно приняли беспрецедентные меры по оптимизации собственных затрат. В результате рост цен на пассажирские перевозки воздушным транспортом оказался минимальным, что позволило не только сохранить их объем, но и увеличить его по сравнению с 2004 годом.

Дальнейшие перспективы развития рынка авиаперевозок связаны с консолидацией авиакомпаний, созданием альянсов, повышением эффективности работы и укреплением финансовой стабильности перевозчиков.

Минтранс России первостепенное внимание уделяет вопросам повышения конкурентоспособности российских авиакомпаний на международном

рынке, проводит большую интеграционную работу со странами СНГ в этой области. Одним из приоритетов Министерства также является развитие аэропортовой инфраструктуры: в этом году начата реализация программы совершенствования аэродромной сети страны, которая позволит выстроить систему узловых аэропортов, оптимизировать авиационные перевозки, развить сеть региональных аэропортов, создать удобные условия для пассажиров.

Уважаемые друзья! Активизация воздушных перевозок всегда сопутствует экономическому росту в стране. Показатели, достигнутые отраслью в 2005 году, дают нам все основания с оптимизмом смотреть в будущее.

От всей души желаю вам здоровья, благополучия, успехов в достижении поставленных целей.

*И. Левитин
Министерство транспорта РФ
06.02.06*

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

ЕАДС планирует принять участие в тендере на поставку Индии 126 многоцелевых истребителей 37	37
Airbus захватил Индию	37
Airbus намерен создать совместные предприятия в Индии и Китае	37
Airbus создаст в Германии 1000 рабочих мест	37
В ближайшие 20 лет РФ потребуется более 600 новых самолетов – Airbus	38
После успешных испытаний в условиях низких температур Airbus A380 направляется на авиасалон Asian Aerospace 2006	38
Крыло аэробуса Airbus A380 неожиданно треснуло на испытаниях	40
Boeing претендует на модернизацию самолетов АВАКС ВВС Великобритании	40
Boeing увеличила прибыль в IV квартале 2005 года до \$460 млн.	40
Компания Boeing начинает реализацию программы создания модификации Boeing 737 с увеличенной дальностью полета	41
Завершен процесс сертификации Boeing 777-200LR Worldliner	41
Rolls-Royce проектирует бесшумный авиадвигатель	41
Bombardier не выдержала конкуренции	42
Шандра: авиакорпорация "Антонов" ждала именно такого генконструктора	42
Ющенко посетил "Мотор СІЧ"	43
Украинские авиастроители могут конкурировать на мировом рынке, но переживают тяжелый период	43
Украинская авиация теряет высоту от нехватки финансирования	43
Авиакомпании обновят парки самолетами Ан-140 и Ан-148	43
Харьковский авиазавод готов поставлять самолеты в Казахстан	44
В марте 2007 года ХГАПП поставит в Судан первый Ан-74	44
ХГАПП и "Авиант" подписали соглашение	44
Dassault Aviation получил рекордное количество заказов в 2005 году	44
Dassault Aviation отозвала свою заявку на участие самолетов Mirage-2000-5 в тендере ВВС Индии	45
Пентагону посоветовали обращать больше внимания на научно-технические угрозы	45
Стив Фоссет совершил рекордный кругосветный перелет	45

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

ЕАДС ПЛАНИРУЕТ ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ В ТЕНДЕРЕ НА ПОСТАВКУ ИНДИИ 126 МНОГОЦЕЛЕВЫХ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ

ЕАДС планирует принять участие в тендере на поставку Индии 126 многоцелевых истребителей, заявил генеральный директор компании Томас Эндерс на пресс-конференции, посвященной авиационной выставке "Эйша азроспейс", открывшейся сегодня в Сингапуре.

В настоящее время в тендере на поставку Индии многоцелевых истребителей участвуют F-16 компании "Локхид Мартин", F-18 компании Boeing, шведский "Грипен", российский МиГ-29 и французский "Мираж".

Официальной информации о приглашении для участия в тендере ЕАДС пока не поступало. В ближайшее время индийская сторона планирует сформули-

ровать техническое задание тендера и передать его компаниям-участникам. "Техническое задание по тендеру будет сформулировано очень скоро, - заявил на прошлой неделе маршал авиации С.П. Тьяги. - После этого у участников тендера будет 6 месяцев на предоставление индийской стороне необходимой информации". После того, как победитель тендера будет определен, он в течение 3,5-4,5 лет поставит Индии первую партию истребителей в количестве приблизительно 20 единиц. Остальные истребители будут производиться по лицензии на индийских предприятиях.

*источник: АРМС-ТАСС
22.02.06*

AIRBUS ЗАХВАТИЛ ИНДИЮ

Индийская государственная авиакомпания Indian Airlines завершила сделку по покупке 43 пассажирских лайнеров Airbus за 2,5 млрд. долларов. Об этом вчера сообщил гендиректор Airbus Ноэль Форжар.

В соответствии с достигнутым соглашением Indian Airlines приобретает 4 гражданских авиалайнера модели A320 и 19 штук A319, а также 20 самолетов A321. Поставки начнутся в октябре-ноябре текущего года и по условиям договора будут осуществляться на протяжении 43 месяцев.

Государственная авиакомпания Indian Airlines, работающая преимущественно на внутренних маршрутах, владеет 77 самолетами. В прошлом году она предоставила свои услуги 8,7 млн. пассажиров. Сектор авиаперевозок в Индии в последние годы сильно вырос благодаря частным компаниям и правитель-

ственной политике либерализации, которая проводится с начала 1990-х годов.

Компания Airbus - один из крупнейших авиастроителей в мире. На сегодняшний день основными источниками заказов европейского авиахолдинга являются Китай и Индия, где наблюдается бурный рост объемов коммерческих авиаперевозок. Напомним, в 2005 году Airbus получила 1055 заказов на поставку самолетов, обогнав при этом своего главного конкурента - американскую компанию Boeing, которая смогла обеспечить себе 1002 заказа. Объем продаж Airbus в минувшем году составил 27,1 млрд. долларов.

*источник: газета "Бизнес & Балтия"
22.02.06*

AIRBUS НАМЕРЕН СОЗДАТЬ СОВМЕСТНЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ В ИНДИИ И КИТАЕ

Европейский авиастроительный концерн Airbus планирует создать совместные предприятия в Индии и Китае. Такое заявление сделал сегодня генеральный директор компании Густав Хумберт.

В Индии концерн намерен открыть проектно-сервисный центр, который будет обслуживать растущее число индийских авиалайнеров. Предполагается, что будущая структура будет специализироваться

на информационном программном обеспечении и представлять собой аналог проектно-сервисных центров Airbus в США, Китае и Франции.

По словам Хумберта, Airbus рассчитывает, что проект в Индии начнет выполнять заказы уже в конце текущего года.

*источник: сайт "Утро.Ру"
22.02.06*

AIRBUS СОЗДАСТ В ГЕРМАНИИ 1000 РАБОЧИХ МЕСТ

Авиастроительный концерн Airbus намерен в текущем году создать в Германии тысячу новых рабочих мест. В связи с большим количеством заказов менеджмент объявил о планах увеличить трудовой коллектив немецких предприятий с 21 тыс. до 22 тыс. сотрудников. Одновременно руководство концерна

указало, что опасается трудностей при поиске квалифицированных кандидатов на внутреннем рынке. Особенно это касается инженерных профессий

*источник: сайт "Teletrade"
09.02.06*

В БЛИЖАЙШИЕ 20 ЛЕТ РФ ПОТРЕБУЕТСЯ БОЛЕЕ 600 НОВЫХ САМОЛЕТОВ – AIRBUS

Европейский производитель самолетов Airbus прогнозирует, что в ближайшие 20 лет российским авиакомпаниям потребуется свыше 600 новых самолетов общей стоимостью \$46 миллиардов для удовлетворения увеличения объема воздушных перевозок и замены устаревающей авиатехники. Как сообщил на пресс-конференции в Москве вице-президент по стратегическому развитию Airbus Аксел Крайн, в настоящее время две крупнейшие российские авиакомпании - Аэрофлот - Российские авиалинии и Сибирь - успешно эксплуатируют машины Airbus. "В октябре 2005 года Аэрофлот принял решение заказать для своего авиапарка еще 7 самолетов A321, а также принял решение взять в лизинг 5 новых машин A320. Поставки заказанных и арендованных самолетов запланированы в этом и в следующем году", - сказал он. По словам Крайна, Аэрофлот в настоящее время эксплуатирует 18 самолетов семейства A320. Кроме того, в 2005 году авиакомпания Сибирь пополнила свой парк четырьмя самолетами A310 и в настоящее время эксплуатируют 6 таких самолетов. Кроме того, в 2005 году Airbus предложил свои новейшие лайнеры A350 для программы модернизации парка дальнемагистральных самолето-

тов Аэрофлота. Вместе с тем, тендер, объявленный этой крупнейшей российской авиакомпанией по пополнению парка дальнемагистральных самолетов, еще не завершился, и два крупнейших мировых производителя - американский Boeing и Airbus - продолжают жесткую конкурентную борьбу за право поставки Аэрофлоту своих самых современных машин - Boeing-787 и A-350 соответственно.

Как подчеркнул Крайн, в 2005 году Airbus добился рекордных результатов по полученным заказам, поставкам самолетам и показателям доходности. "За прошлый год Airbus получил 1 тысячу 111 заказов, поставил 378 самолетов и добился показателя доходности, превышающего намеченный уровень в 10%.

Airbus в 2005 году остался лидирующей компанией в мире по продажам, поставкам и портфелю заключенных заказов новых пассажирских самолетов. В настоящее время Airbus занимает 52% мирового авиарынка, а по поставкам самолетов - 57% рынка. Годовой оборот Airbus в минувшем году превысил 22 миллиарда евро.

*источник: РИА "Новости"
21.02.06*

ПОСЛЕ УСПЕШНЫХ ИСПЫТАНИЙ В УСЛОВИЯХ НИЗКИХ ТЕМПЕРАТУР AIRBUS A380 НАПРАВЛЯЕТСЯ НА АВИАСАЛОН ASIAN AEROSPACE 2006

Airbus A380 с заводским номером 004 возвратился во Францию из г. Икалуит (Канада), где были успешно проведены испытания на воздействие низких температур. В настоящее время самолет готовят к авиасалону Asian Aerospace 2006, который начнется 21 февраля в Сингапуре. Во время салона A380 будет ежедневно выполнять демонстрационные полеты.

Борт 004 является вторым экземпляром A380, поднявшимся в воздух. В ходе испытаний, продолжавшихся пять дней, температура на аэродроме, где находился самолет, опускалась до -30С. В этих экстремальных условиях проверялась работоспособность всех систем самолета, в том числе запуск двигателей и работа систем после 12-часового выдерживания самолета при столь низких температурах в условиях отсутствия бортового электропитания. Аккумуляторные батареи снимались на ночь с борта и хранились при нормальной температуре. Утром они снова устанавливались на самолет для проведения испытаний. На обратном пути из Икалуита была проверена работа навигационной системы в арктической зоне. В середине января были успешно проведены испытания A380 в условиях высокогорья.

Они состоялись в городе Медельин (Колумбия), аэропорт которого расположен на высоте полутора тысяч метров. В течение недели на прибывшем туда самолете 004 проверялась работоспособность двигателя и бортовых систем в условиях высокогорья.

"Сертификация - это непрерывный процесс, - сказал старший вице-президент Airbus по летным испытаниям Клод Леле (Claude Lelaie). - В настоящее время, помимо отдельных крупных программ, каждый самолет ежедневно выполняет два полета, и так шесть дней в неделю. Мы очень довольны характеристиками A380, которые он демонстрирует в ходе испытаний". Самолеты с заводскими номерами 001 и

004 оснащены большими комплексами контрольно-измерительной аппаратуры. Третий A380 (номер 002) находится в Гамбурге, где ведутся работы по монтажу оборудования пассажирского салона. Вскоре к первым трем опытным самолетам присоединится четвертый, номер 007. В испытаниях самолетов 002 и 007 будут проводиться комплексные проверки оборудования пассажирской кабины и замеры уровня шума. Эти самолеты также выполняют первые контрольные полеты по маршрутам большой протяженности и, позднее, серию демонстрационно-проверочных полетов, в ходе которых продолжится дальнейшая отработка совместимости A380 с инфраструктурой аэропортов. Испытания A380 в условиях жаркого климата, при температуре до +40°С, планируется провести этим летом в Африке.

Три задействованных в летных испытаниях самолета A380 с двигателями Trent 900 фирмы Rolls Royce уже выполнили свыше 250 полетов общей продолжительностью почти 900 летных часов. При этом достигнуты очень хорошие результаты. A380 с заводским номером 009, оснащенный двигателями GP7200 фирмы Engine Alliance, начнет полеты по программе сертификационных летных испытаний в середине этого года. Общая продолжительность полетов по программе летных сертификационных испытаний A380 составит свыше 2500 часов. После завершения сертификации крупнейший в мире авиалайнер будет поставлен в конце 2006 года авиакомпанией Singapore Airlines, которая станет первым в мире эксплуатантом A380. Индустрия авиационных перевозок уже проявила сильную заинтересованность в самолетах A380. К настоящему моменту 16 компаний заказали в общей сложности 159 таких лайнеров.

*источник: компания "Airbus"
16.02.06*

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА - 2006 НА БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ!



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

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

ЗАЯВКА

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

ПЕРИОД ПОДПИСКИ

	на 2-е полугодие 2006 г.	на весь 2006 год
--	--------------------------	------------------

(нужный период отметьте галочкой)

Подпись ответственного лица: _____ / _____ /
Дата:

ФАКС (495) 685-19-30, КЛУБ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

КРЫЛО АЭРОБУСА AIRBUS A380 НЕОЖИДАННО ТРЕСНУЛО НА ИСПЫТАНИЯХ

В ходе испытаний крыла самого большого в мире пассажирского авиалайнера A380 на статическую нагрузку оно неожиданно треснуло еще до того, как нагрузка достигла соответствующего значения.

Трещина прошла между внутренней и внешней гондолами двигателей. Тем не менее, сообщает Flight International, в компании Airbus не царит никакого уныния, и никаких изменений в конструкцию готовящегося к серийному производству лайнера компания вносить не собирается. За исключением этого досадного недостатка, крыло получилось неплохое, полагают в компании.

Испытания на статическую нагрузку проводились на полномасштабном A380 на предприятии в Тулузе начиная с конца 2004 года. На этот раз нагрузка на крыло была доведена до предельного значения, характерного для нормального периода эксплуатации самолета. После этого нагрузку продолжили увеличивать до полуторакратного значения, после достижения которого возможно разрушение конструкции. Но крыло треснуло раньше.

"Поломка крыла в точке между внутренним и внешним двигателями произошла в тот момент, когда нагрузка была доведена до уровня между 1,45 и 1,5 предельного значения, заявил вице-президент компании Airbus по инженерным вопросам Элейн

Гарсиа (Alain Garcia). - Это значение менее чем на 3% отличается от расчетного, что свидетельствует об их точности".

При этом, отметил он, крыло и так подвергалось огромным перегрузкам, а предельное зафиксированное смещение конца крыла достигло 7,4 м. Согласно нормам авиационной безопасности, для получения сертификата самолет должен продемонстрировать способность переносить перегрузки с полуторакратным запасом.

По мнению г-на Гарсиа, отсутствие необходимости вносить какие-либо изменения в планы производства самолета связано с тем, что испытывавшееся крыло было из первого набора произведенных, и конструкция в дальнейшем все равно будет пересматриваться в связи с ростом веса самолета, и других его параметров.

Европейское агентство по авиационной безопасности заявило, что знает о поломке крыла, однако от официальных выводов воздерживается, пока компания не предоставит полной информации о характере поломки и обстоятельствах, так что процесс сертификации самолета продолжается полным ходом.

*источник: сайт "CNews"
17.02.06*

BOEING ПРЕТЕНДУЕТ НА МОДЕРНИЗАЦИЮ САМОЛЕТОВ АВАКС ВВС ВЕЛИКОБРИТАНИИ

Одним из двух претендентов на модернизацию парка самолетов ДРЛО АВАКС ВВС Великобритании остается корпорация Boeing. Об этом сообщили в пресс-службе Boeing.

По данным МО Великобритании, победитель конкурса будет назван в конце 2007 г.

Ранее Boeing уже модернизировал самолеты АВАКС, используемые странами НАТО. В 2008 г. в рамках проекта Block 40/45 корпорация начнет оснащать самолеты АВАКС ВВС США новым оборудованием и программным обеспечением. Планируется, что аналогичной модернизации подвергнутся и самолеты ВВС Великобритании. Кроме того, в апреле 2006 г. планируется заключить контракт на тестирование

новых систем для британских самолетов ДРЛО АВАКС на сумму 8 млн. долларов. По мнению экспертов, наибольшие шансы на получение этого контракта также имеет корпорация Boeing.

В 1991-1992 гг. Boeing поставил для ВВС Великобритании 7 самолетов ДРЛО АВАКС. На эти самолеты при предыдущих модернизациях установили систему GPS, усовершенствованное ПО для бортовой РЛС, систему "свой-чужой".

*источник:
газета "Военно-промышленный курьер"
05.02.06*

BOEING УВЕЛИЧИЛА ПРИБЫЛЬ В IV КВАРТАЛЕ 2005 ГОДА ДО \$460 МЛН.

Компания Boeing Co. (BA) обнародовала в среду, 1 февраля, отчет о финансовых результатах IV квартала 2005 года.

Прибыль компании выросла со \$186 млн., или \$0,23 на акцию, в IV квартале 2004 года до \$460 млн., или \$0,58 на акцию, в последнем квартале 2005 года. Без учета разовых статей прибыль Boeing составила \$0,74 на акцию.

Аналитики прогнозировали рост прибыли до \$0,44 на акцию. Объем продаж вырос на 6,8% с \$13,3 млрд. в IV квартале 2004 года до \$14,2 млрд. в отчетном периоде. Аналитики ожидали роста показателя до \$14,7 млрд.

Годовая прибыль компании выросла на 37% с \$1,87 млрд., или \$2,30 на акцию, в 2004 году до \$2,57 млрд., или \$3,20 на акцию, в прошлом году. Годовой объем продаж увеличился на 5% с \$52,46 млрд. в 2004 году до \$54,85 млрд. в 2005 году.

Boeing повысила прогноз по прибыли на 2006 год до \$3,25-\$3,45 на акцию. Предыдущий прогноз компании составлял \$3,10-\$3,30 на акцию. Прогноз на 2007 год увеличен с \$4,10 до \$4,30 на акцию.

*источник: сайт "K2Kapital"
01.02.06*

КОМПАНИЯ BOEING НАЧИНАЕТ РЕАЛИЗАЦИЮ ПРОГРАММЫ СОЗДАНИЯ МОДИФИКАЦИИ BOEING 737 С УВЕЛИЧЕННОЙ ДАЛЬНОСТЬЮ ПОЛЕТА

Компания Boeing начала реализацию программы создания модификации Boeing 737-700ER с увеличенной дальностью полета после получения заказа на переоборудование двух самолетов Boeing 737 от авиакомпании ANA (All Nippon Airways). Модификация Boeing 737-700ER будет иметь самую большую дальность полета среди самолетов, входящих в семейство Boeing 737.

Первый самолет Boeing 737-700ER будет поставлен авиакомпании ANA в начале 2007 г.

Создатели модификации Boeing 737-700ER опирались на опыт, накопленный при проектировании лайнера Boeing Business Jet. Новый самолет будет эксплуатироваться авиакомпаниями на маршрутах

большой протяженности. На фюзеляж стандартного Boeing 737-700 будут установлены крыло и шасси от более крупной модификации Boeing 737-800. Дальность полета у Boeing 737-700ER по сравнению с эксплуатирующимися в настоящее время самолетами Boeing 737-700 увеличится на 3900 км. Boeing 737-700ER, на который по выбору авиакомпании могут быть установлены скошенные законцовки крыла и до девяти дополнительных топливных баков, сможет выполнять рейсы по маршрутам протяженностью до 10000 км.

*источник: компания "Boeing"
01.02.06*

ЗАВЕРШЕН ПРОЦЕСС СЕРТИФИКАЦИИ BOEING 777-200LR WORLDLINER

Регулирующие органы США и Европы выдали сертификат, позволяющий начать коммерческую эксплуатацию модификации Boeing 777-200LR Worldliner. Этот лайнер имеет самую большую дальность полета среди гражданских самолетов. Boeing 777-200LR Worldliner стал 5-м по счету самолетом популярной модели Boeing 777.

Сертификат, выданный Федеральным управлением гражданской авиации США (FAA) и Европейским агентством по безопасности полетов (EASA), является формальным подтверждением того, что модификация Boeing 777-200LR успешно прошла весь комплекс летных испытаний, реализовывавшийся в течение 6 месяцев, и соответствует всем требованиям в области безопасности.

Два лайнера Boeing 777-200LR в ходе летных испытаний выполнили 328 полетов общей продолжительностью 886 часов. Кроме того, были проведены испытания на земле, которые продолжались 318 часов. На двух самолетах было установлено около 50 км дополнительной проводки, обеспечивающей функционирование измерительных приборов, которые регистрировали данные о параметрах полета. Общий объем записанных и проанализированных данных составил 73 терабит. Специалисты компании Boeing публиковали всю информацию о проведении летных испытаний Boeing 777-200LR в сети Интернет.

При создании Boeing 777-200LR инженеры компании Boeing усилили конструкцию самолета, поскольку у новой модификации увеличен взлетный вес. На новый самолет будут установлены двигатели с увеличенными показателями тяги. Boeing 777-200LR также может быть оборудован тремя дополнительными топливными баками в целях увеличения дальности полета. Именно такой вариант планируется использовать в качестве платформы при создании грузовой модификации Boeing 777 Freighter.

При проектировании Boeing 777-200LR нашли широкое применение многие инновационные решения, ранее использованные на модификации Boeing 777-300ER с увеличенной дальностью полета, такие как скошенные законцовки крыла и другие элементы, уменьшающие сопротивление во время полета, а также защита хвостового оперения. На лайнеры Boeing 777-200LR будут устанавливаться двигатели GE90-110B1L. Это модификация мощного двигателя GE90-115BL, используемого на самолетах Boeing 777-300ER, с увеличенной тягой. Самолеты Boeing 777-200LR могут выполнять беспосадочные рейсы по маршрутам, соединяющим практически любые аэропорты в мире. Их салон способен вместить до 301 пассажира, а дальность полета составляет 17445 км.

*источник: компания "Boeing"
06.02.06*

ROLLS-ROYCE ПРОЕКТИРУЕТ БЕСШУМНЫЙ АВИАДВИГАТЕЛЬ

Компания Rolls-Royce разрабатывает систему, которая позволит очень заметно снизить шум двигателей реактивных авиалайнеров при взлете и посадке. Специальные зубцы, обрамляющие сопло двигателя, при точном расчете формы способны улучшить смешивание выходящей струи с окружающим воздухом и снизить порождаемый ею шум на несколько децибел. Это приспособление несложно. Но проблема в том, что оно несколько снижает тягу двигателя и повышает его расход топлива, что в условиях дальнего перелета может обернуться огромными потерями.

Выход заключается в том, чтобы сделать эти зубцы подвижными и выдвигать их в выхлопную струю только на малых высотах, в режиме взлета и

посадки, когда шум от лайнера и доставляет наибольшее беспокойство окружающим. Rolls-Royce полагает, что с задачей перемещения этих лепестков можно легко справиться, если сделать их из сплава с "памятью формы". Он реагировал бы на разницу температур у земли и на большой высоте (где намного холоднее). Rolls-Royce собирается испытать такую систему, выполненную из сплава титана и никеля. Сейчас компания ведет переговоры с фирмой Boeing о совместной отработке и испытании новой технологии. Апробация в воздухе опытных движков с такими лепестками может состояться уже в 2007 году.

*источник: сайт "Membrana"
01.02.06*

БОМБАРДИЕР НЕ ВЫДЕРЖАЛА КОНКУРЕНЦИИ

Несмотря на заверения представителей канадской корпорации Bombardier о планах завоевания рынков России, Китая и Индии, совершенно очевидно, что обойти Airbus и Boeing ей не удастся. По данным журнала Flight International, канадцы решили отказаться от проекта авиалайнеров семейства C Series для того, чтобы принять участие в проекте создания региональных самолетов RRJ фирмы "Сухой". Реальная причина отказа, по мнению экспертов, - неконкурентоспособность нового самолета Bombardier в сравнении с поддержанными Boeing и Airbus.

"Мы провели переговоры с российской компанией "Сухой", а также с другими потенциальными партнерами, - сообщил глава аэрокосмического подразделения Bombardier Пьер Бодуан. - Пока слишком рано говорить о том, какое сотрудничество было бы наиболее оправданным".

Источник в АХК "Сухой" факт переговоров подтвердил, однако к реальным перспективам работы с канадцами отнесся очень осторожно. "Наши отношения с Bombardier не формализованы. Никаких детальных планов мы не строили и никаких решений не приняли. Можно сказать, что канадцы пока просто присматриваются, проявляют интерес".

На самом деле отказ Bombardier от проекта создания средне-магистрального самолета вызван не интересом к RRJ. Просто компании не удалось найти необходимых партнеров и клиентов для его реализации. По словам коммерческого директора Bombardier Стивена Кроули, "40-60 подтвержденных заказов на поставки самолета должно было хватить для выпуска первой модели самолета".

Однако, по мнению экспертов, на российском рынке, прочно захваченном самолетами Airbus и Boeing, канадская фирма не пристроила бы ни одного заказа. "Российский рынок среднемагистральных самолетов невелик", - говорит вице-президент НРБанка Андрей Деркач. По его словам, крупные западные авиакомпании, такие как Air France и KLM,

перевозят в год 60 млн. пассажиров при общем парке менее 500 самолетов. Lufthansa перевозит 40 млн. человек при парке 280 машин.

А все российские авиакомпании перевозят 30 млн. пассажиров в год. "В СССР перевозилось 90 млн. человек в год, потому что стоимость перелета была копеечной, - продолжает Деркач. - Россия взяла от СССР не более 60% всех мощностей, значит максимум, на что мы можем рассчитывать, - 50 млн. человек в год, а для этого требуется максимум 400 самолетов от региональных до дальнемагистральных". В норме на долю среднемагистральных самолетов приходится 60% парка. Соответственно, в случае с российским авиапарком это означает 250 самолетов. "Еще лет 10 у нас будут летать самолеты Ту-154М, - считает вице-президент НРБанка. - То есть реальный потенциальный рынок - 100-150 самолетов от силы. А этот показатель легко закрывается "бэушными" самолетами Boeing и Airbus".

Перспективы российских среднемагистральных самолетов Ту-204 и Ту-214 оцениваются невысоко в силу их ограниченной конкурентоспособности. "Оба самолета могут рассчитывать на продажу 60 машин максимум, - считает Андрей Деркач. - Все будет зависеть от цены: если она выйдет за \$30 млн., то они вообще будут неконкурентоспособными, потому что стоимость "бэушных" семилетних Boeing и Airbus - \$27-28 млн."

"Bombardier правильно поступила, отказавшись от этих планов: вряд ли ей удалось бы выдержать конкуренцию с Airbus и Boeing", - говорит пресс-секретарь авиакомпании "Сибирь" Илья Новохатский. К тому же, отмечает он, пополнять парк совершенно новым типом самолета существенно сложнее и дороже по сравнению с проверенными и привычными машинами.

источник: газета "Бизнес"
02.02.06

ШАНДРА: АВИАКОРПОРАЦИЯ "АНТОНОВ" ЖДАЛА ИМЕННО ТАКОГО ГЕНКОНСТРУКТОРА

Министр промполитики Владимир Шандра уверен, что новоназначенный главный авиаконструктор страны Дмитрий Кива усилит позиции Украины на мировом рынке авиастроения, сообщает УНИАН.

"Я уверен, что корпорация "Национальное объединение Антонов" ждала именно такого генерального конструктора. У Дмитрия Кивы большой опыт в авиаотрасли. Он знает авиастроение, у него безупречная репутация и авторитет, - заявил министр. - Я уверен, что благодаря работе Кивы Украина усилит свои позиции на столь важном мировом рынке авиастроения".

С министром согласен и Генеральный директор, председатель правления авиакорпорации "Антонов" Анатолий Мялица. "Назначение на должность генконструктора АНТК им. О.К. Антонова Дмитрия Кивы - усиление корпорации", - подчеркнул Мялица.

Напомним, 20 января 2006 г. Министр промышленной политики Украины В.Н.Шандра представил

научно-техническому совету Авиационного научно-технического комплекса им. О.К.Антонова нового Генерального конструктора предприятия Дмитрия Семеновича Киву. Д.Кива является доктором технических наук, профессором, академиком Академии инженерных наук Украины, Лауреатом Государственной премии Украины.

Трудовую деятельность начал в 1959 году слесарем Харьковского авиазавода. С 1965 по 1987 годы работал инженером-конструктором и ведущим конструктором по самолету Ан-28, а также заместителем главного конструктора по Ан-2, Ан-3, Ан-14, Ан-28. С 25 мая 2005 г. по 20 января 2006 г. Д.Кива исполнял обязанности Генерального конструктора АНТК согласно приказу Министерства промышленной политики №63-Д.

источник: сайт "Pro.ua"
01.02.06

ЮЩЕНКО ПОСЕТИЛ "МОТОР СІС"

Президент Украины Виктор Ющенко посетил в Запорожье ОАО "Мотор Сіс" и пообщался с коллективом предприятия.

Директор "Мотор Сіс" Вячеслав Богуслаев ознакомил Ющенко с образцами продукции предприятия, в частности с авиационными двигателями, которые не имеют мировых аналогов. Глава государства также осмотрел потребительские товары, которые вырабатывает предприятие, сельскохозяйственную технику и медицинское оборудование.

Президента также ознакомили с промышленным оборудованием, которое оказывает содействие энергосбережению. Особое внимание Ющенко обратил на продукцию, которая касается высоких технологий. Президент предложил в ближайшее время провести совещание при участии руководителей всех пред-

приятий, которые занимаются высокими технологиями. На ней будет обсуждена дальнейшая координация деятельности этих предприятий и стратегию развития области. "Мир выигрывает завтрашний день высокими технологиями", - сказал глава государства. Задачам власти, подчеркнул Ющенко, есть поддержка украинского товаропроизводителя и всяческое содействие его продвижению на международный рынок. В разговоре с рабочими глава государства указал, что Украина имеет хорошую базу для прогресса в этом направлении. Президент в частности напомнил, что в 2005 году наше государство продало за границу больше самолетов, чем за все предыдущие годы независимости.

*источник: сайт "Главред"
01.02.06*

УКРАИНСКИЕ АВИАСТРОИТЕЛИ МОГУТ КОНКУРИРОВАТЬ НА МИРОВОМ РЫНКЕ, НО ПЕРЕЖИВАЮТ ТЯЖЕЛЫЙ ПЕРИОД

Украинское авиастроительство переживает тяжелый период. Такого мнения придерживается Петр Балабуев, бывший генеральный конструктор Авиационного научно-технического комплекса имени О.К. Антонова.

На торжественном мероприятии, посвященном 100-летию со дня рождения авиаконструктора О.К. Антонова, П.Балабуев заявил, что со дня основания АНТК им. Антонова процветал и развивался, а на данное время вышел на такой уровень, что может работать наравне с авиационными компаниями мира. В тоже время он отметил, что украинские авиастроители не способны сконструировать новый самолет. "Нет новых материалов... проектировать новый

самолет не за что. Нет наработок у наших институтов", - констатировал бывший генконструктор АНТК. П.Балабуев также заявил, что для успешного развития украинским авиастроителям необходимо выходить на массовое производство самолетов. "Хватит делать "штучки". Никто их покупать не будет... Мы можем сдать в 2006 году 10 машин, в 2007 - 20 машин. Мы можем нарастить производство", - подчеркнул бывший генконструктор АНТК им.Антонова. АНТК им.Антонова действует с 1946 года. За время существования создал более 100 типов и модификаций самолетов различного класса и назначения.

*источник: сайт "Лига Бизнес Информ"
07.02.06*

УКРАИНСКАЯ АВИАЦИЯ ТЕРЯЕТ ВЫСОТУ ОТ НЕХВАТКИ ФИНАНСИРОВАНИЯ

Сейчас украинская авиация финансируется слабо и имеет меньше возможностей для развития, чем раньше. Об этом корреспонденту ЛІГАБізнесІнформ сообщил помощник генерального конструктора Авиационного научно-технического комплекса "Антонов" Александр Галуненко.

По его словам, в этом году единственным самолетом, который финансируется из бюджета, является транспортный самолет Ан-70, но "и его финансирование было сокращено на 50%, в то время как и "100-процентного финансирования было бы очень-очень мало". "Поэтому урезание ставит проект Ан-70 в очень тяжелое положение", - отметил А.Галуненко. По его мнению, для развития украинской авиации необходимо, чтобы "руководители государства,

какого бы они цвета ни были... должны серьезно повернуться лицом к самолетостроению, ибо это наукоемкая промышленность, это промышленность, которая показывает интеллект нации". По мнению помощника гендиректора, одним из перспективных направлений развития АНТК может стать самолет Ан-148, который не имеет аналогов во всем мире. "То, что испытания этих машин проходят очень успешно, это еще раз говорит о том, что мы на правильном пути", - отметил А. Галуненко и добавил, что только при полной поддержке государства украинские авиастроители смогут укрепиться на мировом рынке.

*источник: сайт "Лига Бизнес Информ"
07.02.06*

АВИАКОМПАНИИ ОБНОВЯТ ПАРКИ САМОЛЕТАМИ АН-140 И АН-148

Министерство транспорта и связи и Министерство промышленной политики на совместном совещании приняли решение обновить парк региональных самолетов авиакомпаний Украины самолетами Ан-140 и Ан-148. Будет разработана госпрограмма, реализация которой возложена на государственную самолетостроительную корпорацию "Антонов" и Государственную службу по надзору за обеспечени-

ем безопасности авиации. Ранее корпорация "Антонов" заявляла о намерении войти в пятерку мировых производителей самолетов регионального следования. Корпорация намерена произвести 34 самолета Ан-148 до 2010 года.

*источник: газета "Коммерсантъ - Украина"
17.02.06*

ХАРЬКОВСКИЙ АВИАЗАВОД ГОТОВ ПОСТАВЛЯТЬ САМОЛЕТЫ В КАЗАХСТАН

Харьковское государственное авиационное производственное предприятие (ХГАПП) ведет переговоры с казахстанскими авиакомпаниями и министерством чрезвычайных ситуаций (МЧС) республики о поставках самолетов Ан-140, сообщил заместитель гендиректора ХГАПП Александр Стешенко на брифинге 2 февраля в Алма-Ате в рамках казахстано-украинского бизнес-форума.

Среди потенциальных покупателей украинских самолетов он назвал авиакомпанию "Скат". По его словам, потенциальный рынок республики составляет порядка 30 самолетов, "но наши ближайшие планы - поставка самолетов для нужд МСЧ Казахстана и для компании "Скат", суммарно это может быть 6, а возможно до 10 самолетов". По мнению Стешенко, данный самолет может заинтересовать региональные авиакомпании Казахстана ввиду того, что многие из них используют почти выработавшие свой ресурс Ан-24 и Як-40. "Для Казахстана обновление авиапарка является актуальным вопросом", - сказал он. Осуществить поставки в случае достижения окон-

чательных договоренностей предприятие рассчитывает в 2007-2010 годах. При этом заместитель гендиректора ХГАПП заметил, что планируется осуществлять сделки на условиях лизинга. "Должны еще провести переговоры с рядом банков и финансовых организаций на предмет их участия в сделках", - добавил Стешенко.

Заместитель начальника отдела внешнеэкономических связей харьковского предприятия Дмитрий Гринченко, в свою очередь, отметил, что одна из казахстанских финансовых компаний к началу марта "должна выработать необходимые финансовые предложения, а к 2007 году, думаю, этот проект будет реализован уже в виде поставки". Турбовинтовой региональный пассажирский самолет Ан-140 предназначен для перевозки 52 человек на дальность 2420 километров. Серийное производство Ан-140 ведется в Харькове (Украина), Самаре (Россия) и Исфахане (Иран).

*источник: сайт "Versii.com"
05.02.06*

В МАРТЕ 2007 ГОДА ХГАПП ПОСТАВИТ В СУДАН ПЕРВЫЙ АН-74

Харьковское государственное авиационное производственное предприятие (ХГАПП) подписало с Суданом контракт на поставку пяти самолетов Ан-74.

Как сообщили пресс-службе ХГАППа, контракт подписан 25 декабря 2005 г. и предполагает поставку Судану пяти самолетов Ан-74 разной модификации.

Стоимость контракта составляет \$85 млн. Первый самолет планируется направить заказчику в марте 2007 года, затем поставки будут идти в режиме 1 самолет в два месяца.

ХГАПП выпускает гражданскую авиатехнику с 1922 года. В период с 1999 по 2004 год предприятие продало 19 самолетов.

Годовой объем поставок в 2005 году составил пять самолетов и несколько самолетоккомплектов для сборочных производств в России и Иране.

*источник: сайт "Лига Бизнес Информ"
07.02.06*

ХГАПП И "АВИАНТ" ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ

Харьковское государственное авиационное производственное предприятие (ХГАПП) и Киевский государственный авиационный завод "Авиант" договорились о создании единого научно-технического координационного совета. Как рассказал заместитель гендиректора по стратегическому развитию ХГАПП Сергей Арасланов, в новый орган под руководством гендиректоров заводов войдут ведущие специалисты обоих предприятий. Новосозданный совет будет решать экономические, производственные и социальные задачи заводов.

В частности, специалисты ХГАПП и "Авианта" будут вместе разрабатывать единую программу

реструктуризации и модернизации технологических процессов, совместно покупать или брать в лизинг новое оборудование для переоснащения цехов. Как рассказал господин Арасланов, сегодня ХГАПП, как и "Авианту", необходимо вложить порядка \$30 млн в модернизацию мощностей.

В рамках нового проекта предприятия смогут сократить расходы на обновление оборудования, уменьшить его себестоимость и повысить эффективность производства.

*источник: газета "Коммерсантъ - Украина"
07.06.02*

DASSAULT AVIATION ПОЛУЧИЛ РЕКОРДНОЕ КОЛИЧЕСТВО ЗАКАЗОВ В 2005 ГОДУ

Французский производитель самолетов Dassault Aviation сообщил на будущей неделе о получении в 2005 году заказов на 120 гражданских самолетов Falcon, написал ежедневник La Tribune в понедельник.

В 2004 году компания получила заказы на 69 самолетов Falcon. Dassault Aviation была недоступна

для комментариев. В 2004 году продажи Falcon составили около двух третей выручки компании.

*источник: REUTERS
06.02.06*

DASSAULT AVAITION ОТОЗВАЛА СВОЮ ЗАЯВКУ НА УЧАСТИЕ САМОЛЕТОВ MIRAGE-2000-5 В ТЕНДЕРЕ ВВС ИНДИИ

Dassault Aviation отозвала свою заявку на участие самолетов Mirage-2000-5 в тендере ВВС Индии, сообщил частный индийский телеканал Си-Эн-Эн - Ай-Би-Эн. По его сведениям, руководство компании сослалось на то, что в Нью-Дели "слишком долго не могут принять окончательное решение в пользу или против закупки самолетов этого типа".

Как заявил в этой связи начальник штаба ВМС Индии С.П.Тяги, "до него дошли слухи о решении Dassault Aviation, однако командование ВВС ожидает от этой компании письменного подтверждения".

Телекомпания отметила также отсутствие представителей Dassault Aviation на проходящей в Нью-Дели выставке "ДифЭкспо Индия-2006".

Решение, принятое Dassault выглядит достаточно странным, поскольку, по данным АРМС-ТАСС, первоначально Дели ориентировался в вопросах закупок легких истребителей именно на французские Mirage-2000-5 фирмы Dassault. Сформированные индийскими военными конкурсными требованиями в полной мере соответствуют именно этому самолету. ВВС Индии начали предварительные переговоры с ком-

панией Dassault еще в марте 2002 года. Значительно позднее правительство Индии направило запросы еще трем компаниям - Lockheed Martin (F-16 block 60), Gripen International (JAS 39C/D Gripen) и РСК "МиГ" (изначально МиГ-29СМТ, затем МиГ-35). Кроме того, компания Boeing представила на рассмотрение истребитель F/A-18. По индийскому тендеру изначально предусматривается прямая поставка 18 самолетов и лицензионная сборка 108 машин в Индии. В настоящее время проходит первый этап тендера, предусматривающий ответ на "запрос на информацию". Что касается российской стороны, то РСК "МиГ" такой запрос подготовил и отправил в тендерный комитет. Участники тендера ждут второго этапа - "запроса на техническое предложение". Как ожидается, этот запрос поступит в первом квартале 2006 года. В области авиационной техники тендер на поставку 126 легких многофункциональных истребителей ММРСА для ВВС Индии на сумму 4,6 млрд. долларов является наиболее крупным проектом.

*источник: АРМС-ТАСС
05.02.06*

ПЕНТАГОНУ ПОСОВЕТОВАЛИ ОБРАЩАТЬ БОЛЬШЕ ВНИМАНИЯ НА НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ УГРОЗЫ

Консультанты советуют министру обороны США Дональду Рамсфелду обращать больше внимания на научно-технические угрозы, способные "подорвать" подразумеваемое превосходство Америки в сфере высоких технологий. Об этом говорится в опубликованном вчера бюллетене "Инсайдиффенс".

Консультативный Научный совет при министерстве обороны США завершил составление нового доклада, в котором делается вывод, что на сегодняшний день в Пентагоне нет "всеобъемлющей и связанной" программы по "выявлению таких вызовов и поиску ответа на них".

Члены совета предлагают создать такую "интегрированную" программу с участием специалистов, которые способны предвидеть сферы будущей научно-технической уязвимости. Курировать программу, на их взгляд, мог бы заместитель министра по политическим вопросам Эрик Эделман. В публикации отмечается, что к числу потенциальных угроз в Пента-

гоне относят, в частности, возможные крупные прорывы в области биотехнологий, операций в киберпространстве, космосе или создании вооружений с использованием направленной энергии.

Кроме того, с точки зрения американских стратегов, такого рода вызовы включают любые достижения потенциального противника, позволяющие ему ослабить влияние США в наиболее важных для национальной безопасности областях, включая "доступ в международные воды, воздушное пространство или даже киберпространство".

Наконец, авторы нового доклада признают, что существуют и такие "новые технологии", которые США пока просто не в состоянии с уверенностью оценивать с точки зрения их потенциальной опасности. Об этом сообщает ИТАР-ТАСС.

*источник: Известия.Ru
16.02.06*

СТИВ ФОССЕТ СОВЕРШИЛ РЕКОРДНЫЙ КРУГОСВЕТНЫЙ ПЕРЕЛЕТ

Американский путешественник-миллионер Стив Фоссет совершил рекордный кругосветный перелет и в ближайшие минуты совершит посадку в Англии, сообщили РИА Новости в центре управления полетом. Как отмечают в центре, несмотря на то, что Стив Фоссет уже облетел вокруг Земли, этого недостаточно для установления рекорда по дальности полета.

У Фоссета хватило горючего, и он долетел до Англии, обогнув Земной шар. Конечным пунктом путешествия стал международный аэропорт Кент в Манстоне (Англия), где, в соответствии с расчетным временем, Фоссет должен приземлиться около 20.00 мск в субботу. Новый одномоторный самолет Фоссета по внешнему виду мало отличается от своего предшественника Globalflyer-311, на котором Фоссет

летал в 2005 г. Он также имеет необычную конструкцию тримарана и рассчитан специально на беспосадочный перелет всего лишь одного человека. Места для пассажиров в самолете не предусмотрены.

В небе эта машина выглядит, как три маленьких самолета, объединенные одним крылом: кроме фюзеляжа, где расположена кабина пилота, под крыльями разместились большие баки с горючим.

В снаряженном состоянии самолет весит около десяти тонн, причем около девяти тонн весит горючее. Длина самолета 13,6 метра, высота - четыре метра, площадь крыла равна 36 квадратным метрам, размах крыльев - 35,3 метра.

*источник: РИА "Новости"
12.02.06*

ОБЗОР ПРЕССЫ

Президент слил авиастроение	47
Не хватает главного	48
Деньги уходят в небо	49
Стратегия развития авиапромышленности обречена на плачевный результат	50
Российская авиационная промышленность стремится к возрождению через объединение ("The New York Times", США)	51
Откат назад в России	52
Владимир Путин замкнул иностранные инвестиции на себя	53
Россия создает «фиктивную» авиакорпорацию	54
Дальнемагистральный закат авиапрома	56
План опять перевыполнен	58
Ширак потеснил Россию	59
Boeing и Airbus боятся титановой зависимости	60
Российский феникс борется за свободу ("The Financial Times", Великобритания)	61
Москва - Париж: полет нормальный	62
"Сибирь" может не дожидаться RRJ	64
Airbus продолжает укреплять партнерство с Россией	65
"Моторостроитель" обновит двигатели	66
Станционный смотритель	67
Облсуд оставил Александра Рубцова без дела	68
Перевозчики оставили без работы авиаремонтные заводы	69
Свободноконвертируемый Boeing для Ульяновска	70
Ташкентский авиазавод будет работать на вооружение армии Китая	71
Летающий отель - запасной аэродром строителя военного дирижабля	72
Грядет новый "Буран"	73
F-22A подтягиваются к Владивостоку?	74
Гражданские авиакомпании пострадают от "переедания"	75
Разящие "Стрелы"	76

ОБЗОР ПРЕССЫ

за февраль 2006 г.
по материалам российских и зарубежных СМИ

ПРЕЗИДЕНТ СЛИЛ АВИАСТРОЕНИЕ

Владимир Путин подписал указ о создании "Объединенной авиастроительной корпорации". Компании, доля государства в которой будет не меньше 75%, поручено вывести гражданское авиастроение России из кризиса. К 2013 году ОАК должна будет производить 120 самолетов в год.

Указ о создании ОАК, "Объединенной авиастроительной корпорации", подписан. Как сообщает пресс-служба президента, указ действует с момента подписания, с 21 февраля 2006 года.

С того времени, как Владимир Путин поручил правительству подготовить проект указа о создании объединенной авиастроительной корпорации, прошел ровно один год.

В течение 2005 года несколько раз сообщалось, что указ о создании ОАК будет подписан президентом в конце года. В 2006 году из разных источников поступали сведения, что указ находится на столе у президента и будет подписан "на днях". Подписание затягивалось, а аналитики начали сомневаться в том, что идея о создании корпорации жизнеспособна.

Правительству необходимо было детально определить, какие именно предприятия войдут в ОАК, и каким будет государственное участие в компании. "До последнего момента обсуждалось вхождение или невхождение в проект лизинговых компаний - "Ильюшин финанс" и "Финансовая лизинговая корпорация", - объясняет промедление аналитик ИК "Ренессанс-капитал" Марина Алексеенкова.

В итоге и ФЛК, и "Ильюшин финанс" вошли в ОАК - об этом говорится в приложении к указу.

Изначально предлагалось оставить в федеральной собственности контрольный пакет акций компании, которая, по мысли разработчиков, должна будет конкурировать с ведущими мировыми производителями и к 2013 году производить до 120 гражданских самолетов в год.

Но в итоге частным инвесторам было решено оставить меньше блокпакета - в указе президента сказано об "обеспечении доли РФ в уставном капитале учреждаемого акционерного общества в размере не менее 75% акций". Частный капитал будет лишен права управления корпорацией.

"Практика последних месяцев показывает, что государство просто не заинтересовано в частных инвесторах в машиностроении. Государство хочет, чтобы все контролировали чиновники. В таком случае частный инвестор очень насторожен", - резюмирует аналитик ИК "Антанта-капитал" Илья Макаров.

В качестве стратегического инвестора в капитале ОАК будет присутствовать концерн EADS, основной акционер европейской авиастроительной корпорации Airbus. Компания уже владеет пакетом акций российского "Иркут". "В западной компании будут надеяться на то, что "Иркут" получит большую долю в ОАК", - считает Илья Макаров. В числе проектов, которыми корпорация займется прежде всего, фигурируют проект "Сухого" ближнемагистральный RRJ, среднемагистральный MC-21 производства "Иркут", "Ильюшина" и "Туполева".

На первом этапе, как и планировалось, в ОАК войдут: холдинговая компания "Сухой", авиационный комплекс имени Ильюшина, Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение имени Ю.А. Гагарина, Нижегородский авиастроительный завод "Сокол", Новосибирское авиационное производственное объединение имени Чкалова, авиастроительная компания "Туполев", обе лизинговые компании и внешнеэкономическое объединение "Авиаэкспорт".

На втором этапе в ОАК войдут Казанское авиационное производственное объединение имени С.П. Горбунова и самолетостроительная корпорация "Миг". Указом президента они получают статус ОАО со 100%-м участием в капитале государства. Акции этих компаний будут внесены в ОАК "в порядке оплаты государством размещаемых этим акционерным обществом дополнительных акций в связи с увеличением его уставного капитала".

Все производственные предприятия, входящие в ОАК, исключаются из перечня стратегических предприятий и стратегических акционерных обществ, а сама ОАК, наоборот, включается в этот список.

Подписание президентом указа о создании корпорации еще не означает того, что ОАК скоро заработает. Правительству поручено до 1 апреля 2007 года осуществить мероприятия по определению состава негосударственных акционеров ОАК.

Регистрация нового акционерного общества и процедура объединения займет от 9 месяцев до года. Имя руководителя корпорации станет известно только в конце 2006 года. Пока самым вероятным претендентом на кресло руководителя ОАК считается Валерий Безверхний, возглавляющий некоммерческое партнерство ОАК.

Александр ПОЛИВАНОВ

*источник: сайт "Газета.Ru"
21.02.06*

НЕ ХВАТАЕТ ГЛАВНОГО

Владимир Путин подписал 20 февраля указ о создании Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). Документ оставил без ответа столько вопросов, что вчера все ключевые фигуры отечественного авиапрома избегали публично его комментировать.

Прежде всего, им самим еще не было ясно, кто из них на ближайшую пару лет станет главным в отрасли - то есть руководителем ОАК. Кстати, даже официальный титул этого будущего "главного" еще не обнаружен - то ли это будет гендиректор ОАК, то ли президент. Кроме того, неизвестно, как будут выглядеть технологические и финансовые приоритеты объединенной корпорации, или, проще говоря, какие из существующих в стране авиастроительных проектов будут продолжены в рамках ОАК, а какие - закрыты. От этого самым непосредственным образом зависит личное положение "генералов авиапрома".

По неофициальным сведениям, президент Владимир Путин поручил председателю правительства Михаилу Фрадкову подобрать руководителя ОАК к ближайшей субботе. Во всяком случае в пресс-службе министерства промышленности и энергетики корреспонденту "Времени новостей" вчера уверенно обещали, что на следующей неделе глава этого ведомства Виктор Христенко представит нового главу ОАК общественности. В феврале прошлого года Владимир Путин поручил г-ну Христенко координировать работу по формированию ОАК. Вчера г-н Христенко очень кстати опять был с президентом - в Азербайджане, куда г-н Путин улетел с официальным визитом. Это избавило министра от необходимости раньше времени говорить что-то насчет руководства ОАК. Согласно распространенному в военно-промышленных кругах мнению, г-н Христенко получит теперь статус председателя правительственной комиссии по формированию ОАК. Однако претендентом на пост собственно гендиректора (или президента) корпорации его не считают.

Кандидаты на должность главы ОАК, находившиеся вчера в Москве, также предпочли хранить молчание. От общения с "Временем новостей" уклонились генеральный директор Российской самолетостроительной корпорации (РСК) "МиГ" Алексей Федоров, первый вице-президент корпорации "Иркут" Валерий Безверхний и гендиректор Авиацонной холдинговой компании "Сухой" Михаил Погосян. Согласно циркулирующей в отрасли информации, если Белый дом и Кремль склонятся к мысли поставить во главе ОАК профессионала-авиаконструктора, то выбор падет на одну из этих 3-х кандидатур.

Впрочем, существует и альтернативная точка зрения. "Безверхний с самого начала рассматривался Кремлем как временная фигура, а Федоров и Погосян имеют слишком глубокие личные интересы и предпочтения в авиапроме, - заверил "Время новостей" авторитетный источник в отрасли, пожелавший сохранить анонимность. - Назначение любого из последних 2-х вызовет слишком масштабную ломку сложившейся структуры авиапрома, на которую за 2 года до президентских выборов власти вряд ли решатся". Избежать этой пугающей перспективы, по

мнению нашего собеседника, наилучшим образом могло бы назначение в ОАК чиновника, не имеющего личных корней ни в одной из крупных отечественных авиастроительных фирм. По данным источника, предложение возглавить ОАК уже сделано Юрию Коптеву, который одно время уже руководил отраслью в ранге председателя Государственного комитета по авиации и космонавтике. После административной реформы 2004 года г-н Коптев работает руководителем департамента оборонно-промышленного комплекса Минпромэнерго. Впрочем, г-н Коптев своего согласия на назначение еще не дал, а вторым по вероятности выбора считается все же Алексей Федоров, который не скрывает своей готовности к решительной перестройке авиапрома.

Глава "Роспрома" Борис Алешин, который, как и его непосредственный начальник г-н Христенко, вчера также оказался не в Москве, заявил РИА Новости, что считает преждевременным говорить о кандидатуре главы ОАК. "Преждевременно говорить о каких-то кадровых назначениях, предстоит сформировать комиссию и рабочий орган, которые будут заниматься конкретными вопросами выполнения президентского указа", - сказал он. Глава агентства назвал подписанный президентом указ о создании ОАК "знаменательным событием, завершающим длительный период".

Содержательная сторона опубликованного вчера указа сенсацией в отрасли не стала. Документ готовился и перерабатывался с мая 2005 года. Единственным небольшим сюрпризом в окончательном тексте стало название - Объединенная авиастроительная корпорация. До сих пор ОАК чаще расшифровывали как "компанию".

Президент распорядился создать ОАК в виде открытого акционерного общества и обеспечить долю РФ в его уставном капитале в размере не менее 75% акций. В начале прошлого года частные акционеры вливаемых в ОАК предприятий отставили идею сделать госпакет поменьше - 51% акций. Указ предусматривает акционирование двух ФГУПов: РСК "МиГ" и Казанского авиационного производственного объединения им. С.П. Горбунова. 100% их акций закрепляются в федеральной собственности, а затем, на втором этапе формирования ОАК, вносятся в уставный капитал объединенной корпорации. На проведение всех этих мероприятий правительству России дан достаточный срок - до 1 апреля 2007 года.

На первом этапе в уставный капитал ОАК должны быть внесены 100% акций АХК "Сухой", 86% акций ОАО "Ильюшин", 65,8% акций ОАО "Туполев", 38% акций Нижегородского авиастроительного завода "Сокол", 25,5% акций Комсомольского-на-Амуре авиационного производственного объединения им. Гагарина, 25,5% акций Новосибирского авиационно-производственного объединения им. Чкалова, 15% акций Внешнеэкономического объединения "Авиаэкспорт", 58% ценных бумаг Финансовой лизинговой компании и 38% акций "Ильюшин финанс ко". На втором этапе в ОАК предполагается передать по 100% акций РСК "МиГ" и Казанского авиационного производственного объединения им. Горбунова.

Михаил КУКУШКИН

*источник: газета "Время новостей"
22.02.06*

ДЕНЬГИ УХОДЯТ В НЕБО

Вчера было официально объявлено, что президент Владимир Путин подписал указ "Об открытием акционерном обществе "Объединенная авиастроительная корпорация". В прошлом году предприятия, которые войдут в ее состав, выпустили военной и гражданской авиатехники на сумму более \$3 млрд. Планируется, что в дальнейшем корпорация сможет контролировать не менее 10% мирового рынка авиатехники, оцениваемого в \$1,7 трлн. Однако эти планы труднореализуемы на практике.

Решение о создании объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) на базе крупнейших конструкторских, авиастроительных и лизинговых фирм России было принято 22 февраля 2005 года на заседании президиума Госсовета РФ в подмосковном Жуковском. Планировалось, что проект указа президента будет готов в течение 2-х месяцев. Создание ОАК предполагалось вести на принципах частно-государственного партнерства, при этом госдоля в АО должна была составить от 25,5 до 51%.

Однако подготовка и согласование документов затянулись, и проект указа об ОАК появился на сайте Минпромэнерго только в ноябре. Главным его отличием от февральского проекта стало то, что планируемая доля государства в корпорации увеличилась до как минимум 75% от величины уставного капитала. По словам владельца крупного пакета акций в одной из частных самолетостроительных компаний, именно "такое изменение планируемого участия государства в ОАК стало главной проблемой формирования корпорации, резко изменив отношение к ОАК частников". При таких условиях последние готовы вообще отказаться вносить свои пакеты в ОАК.

Подписанный 20 февраля Владимиром Путиным указ отличается от ноябрьского черновика более мягкими формулировками. Вместо пункта о "принятии в качестве вклада негосударственных акционеров в уставный капитал ОАО ОАК в порядке оплаты ими размещаемых этим обществом акций находящихся в их собственности акций акционерных обществ" появился вариант: "До 1 апреля 2007 года правительству РФ осуществить мероприятия, обеспечив в установленном порядке определение состава негосударственных акционеров ОАО ОАК и размеров их долей в уставном капитале акционерного общества".

По неофициальной информации, подписание указа затянулось и из-за того, что администрацию президента не устроила кандидатура главы Роспрома Бориса Алешина, предлагавшегося на должность руководителя ОАК. Теперь, по словам источника в правительстве, появился новый кандидат: "Руководить процессом создания ОАК будет поручено помощнику председателя правительства РФ по обеспечению интеграции предприятий авиастроительного комплекса. На этот пост реально могут претендовать двое - глава госкомпании "Сухой" Михаил Погосян и глава госкорпорации "МиГ" Алексей Федоров. Предполагается, что в будущем году помощник премьера и возглавит ОАК".

Назначение господина Федорова, в отличие от господина Погосяна (в возглавляемом им холдинге "Сухой" 100% акций принадлежит государству), может положительно сказаться прежде всего на формировании позитивного имиджа ОАК в глазах частных совладельцев предприятий авиапрома, таких как "Авиастар-СП", ИФК, "Таганрогская авиация". Известно, что господин Федоров владеет крупнейшим пакетом акций корпорации "Иркут", в которой государству принадлежит лишь 14%. До сих пор было непонятно, захотят ли частные владельцы того же "Иркута" войти в ОАК. Если же ОАК возглавит господин Федоров, он будет вынужден внести в ОАК свой пакет, показав пример другим,- предположил вчера источник в Минпромэнерго.

Создание такой мощной структуры, как ОАК, скорее всего, не обойдется без делегирования в его руководящий состав "комиссара", который будет присматривать за всем происходящим. По мнению источника в, хотя назначение главы ОАК формально осуществляется премьером по согласованию с администрацией президента, решение по конкретным кандидатурам будет принимать лично Владимир Путин.

Наконец, формирование ОАК без предварительной проведенной реструктуризации отрасли может привести к отрицательному результату. Прежде всего потому, что попавшие в ОАК отстающие предприятия будут существовать за счет эффективно работающих, замедля темпы развития как последних, так и всей ОАК. По мнению собеседника в, отрицательно скажется на формировании ОАК и ее построение сверху при прописанной в указе доле государства не менее 75% от величины уставного капитала. Ведь при этом будет потеряны прозрачность и инвестиционная привлекательность ОАК. Этого можно избежать, если предприятия ОАК не будут свалены в общий котел, а встроены в дивизионы-субхолдинги - "Боевая авиация", "Транспортная авиация" и "Гражданская авиация" с долей государства 75,5%, 51% и 10-25% соответственно. Именно так, кстати, сейчас структурирована европейская EADS.

Участники рынка и профильные чиновники пока отказываются подробно комментировать указ об ОАК. Глава Роспрома Борис Алешин заявил в, что "формирование ОАК позволит сконцентрировать ресурсы в авиапроме, будет способствовать исключению внутренней конкуренции и созданию стройной корпоративной структуры". Гендиректор "Ильюшин Финанс Ко" Александр Рубцов считает, что с подписанием указа появилась определенность. По его словам, отсутствие подвижек беспокоило и инвесторов, и кредиторов предприятий отрасли. Впрочем, вопросы остались по поводу того, кем и как будут реализованы стратегические замыслы. Замгендиректора ООО "Сирокко Аэроспейс" (совладелец ульяновского ЗАО "Авиастар-СП") Егор Зенков выразил надежду, что государство сможет финансировать отрасль в соответствии со своей мажоритарной долей в ОАК.

Константин ЛАНТРАТОВ
Сергей РЫЖКИН
Иван САФРОНОВ

источник: газета "Коммерсантъ"
22.02.06

СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ АВИАПРОМЫШЛЕННОСТИ ОБРЕЧЕНА НА ПЛАЧЕВНЫЙ РЕЗУЛЬТАТ

Год назад автор этих строк дал отрицательную оценку планам создания Объединенной авиастроительной компании ("Идея фикс для ОПК", "НВО" N 3, 2005). ОАК уже существует, а прогноз о неэффективности слияния предприятий авиапрома в холдинг подтвердился.

РОДИЛИ ГОРУ

С 1992 по 2005 г. для спасения гибнущей авиационной промышленности России не единожды принимались федеральные целевые программы (ФЦП), которые на практике оказались совершенно неэффективными, так как предусматривали разработку и производство очень большой номенклатуры летательных аппаратов (несколько десятков наименований) при ничтожном госфинансировании.

Бюджетных ассигнований по последней ФЦП хватало всего лишь на 1 ближнесреднемагистральный самолет, а остальные деньги предприятиям предлагалось добывать самостоятельно.

К 2005 г. в чиновничьих кругах возобладали мнение, что можно поправить дела в авиапроме, создав из разработчиков крылатых машин и их изготовителей Объединенную авиастроительную компанию (ОАК) по подобию европейской EADS. Соответствующее решение быстро провели через Госсовет РФ. Был одобрен проект "Стратегии развития авиационной промышленности на период до 2015 года", который уже не содержал откровенных глупостей предыдущих ФЦП, но и не явился руководством к действию, а стал всего лишь декларацией о намерениях. Тем не менее, этот проект поднял на щит Департамент оборонной промышленности Минпромэнерго.

Критика целым рядом серьезных специалистов этих якобы столбовых дорог авиапромышленности просто игнорируется. Между тем попытка начать практическую реализацию "новых" идей может иметь весьма плачевные последствия, которые почему-то никак не хотят разглядеть нынешние авиационные администраторы.

"Стратегия развития авиационной промышленности на период до 2015 года" предусматривает несколько компонент основного суммарного продуктового ряда: сертифицированный "старый" продукт - самолеты (модификации) - Ил-96, Ту-204; "переходный" новый продукт - самолеты RRJ, MC-21; "нишевый" продукт - самолет Бе-200; "прорывной" новый продукт - самолеты, которые авторы себе пока даже не представляют.

Итак, с одной стороны, организационная "гора" - ОАК, с другой стороны - то, что эта "гора" должна произвести на свет.

Вызывает удивление отсутствие логики в рассуждениях энтузиастов ОАК - сначала создать структуру и лишь потом озадачиться, чем же она займется. Здравомыслящие люди обычно действуют в обратной последовательности. Ну, да ладно, "нестандартно" мыслить не запретишь, только вот дороговато это может обойтись.

ГОРА РОДИТ МЫШЬ

Вялотекущие процессы по первой (сертифицированные Ил-96 и Ту-204) и третьей (Бе-200) компоненте вряд ли хотя бы как-то могут улучшить ситуацию в авиационной промышленности. Более нынешнего 1% мирового рынка мы с этими самолетами иметь не будем, и никакая ОАК здесь не поможет. Скорее наоборот - внесет со своими организационными перестройками сумятицу в работу. Реализация второй компоненты (RRJ и MC-21) могла бы дать определенный эффект с точки зрения поставленных целей, если бы не следующие обстоятельства.

Нет никаких сомнений, что АХК "Сухой" разрабатывает и освоит в серийном производстве самолет RRJ. Есть больше сомнения в том, что при цене 25 млн. долл. можно рассчитывать на декларируемый объем рынка (примерно 800 штук). Здесь уместно вспомнить, что самолет Ту-334, еще недавно активно предлагавшийся примерно для тех же условий применения, калькулировался в цене 18-19 млн. долл. и это считалось неприемлемой для рынка стоимостью (приемлемая - не более 13 млн. долл.). Кроме того, на RRJ, состоящий более чем наполовину из комплектующих иностранного производства, "скопировать" которые мы не сможем, нельзя делать безоговорочную ставку, поскольку следует учитывать серьезную угрозу срыва эффективного логистического сопровождения эксплуатации (например, вследствие изменений политической ситуации в мире).

В сложившихся условиях крайне многообещающей выглядит форсированная разработка ОКБ им. Яковлева ближне-среднемагистрального самолета MC-21, который, исходя из его характеристик и прогноза рынка сбыта, мог бы стать палочкой-выручалочкой для российской авиапромышленности. Промедление с его созданием и выходом на поставки уже через 2-3 года может свести на нет его конкурентные преимущества.

Понятно, что для реализации второй бизнес-линии (RRJ, MC-21) какой-либо интеграции (создания ОАК) не требуется. Наоборот, это было бы вредно (кстати, как и при реализации первой и третьей линии), поскольку приводило бы к диссонансу между объемами производства и объемами располагаемых активов с соответствующим увеличением стоимости продукции. Облик четвертой продуктовой компоненты ("прорывной" продукт) может быть определен только по результатам интенсивных конкурсных проработок проблемы несколькими способными еще на это ОКБ, включая ОКБ им. Сухого и ОКБ им. Яковлева, а также двигательные, приборные и агрегатные ОКБ. В ней должны принимать участие финансовые структуры, в т.ч. и частный капитал страны. Без соблюдения такого условия слишком велик риск, что "гора" в виде ОАК родит "мышь" и никак не изменит ситуацию в авиапромышленности к лучшему.

Юрий КОВАЛЬКОВ, начальник Центра экономики авиационной промышленности, д. э. н., к. т. н., академик АВН

источник: газета "Независимое военное обозрение", 17.02.06

РОССИЙСКАЯ АВИАЦИОННАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ СТРЕМИТСЯ К ВОЗРОЖДЕНИЮ ЧЕРЕЗ ОБЪЕДИНЕНИЕ ("THE NEW YORK TIMES", США)

Аналитики заявляют, что российская авиационная промышленность готова вернуть утраченные позиции.

Когда в следующем месяце российская компания "Аэрофлот" назовет производителя, который займется заменой части ее стареющего воздушного флота пассажирских авиалайнеров, российские предприятия даже не будут представлены в конкурсе. Однако на карту здесь поставлено нечто большее, чем предстоящая сделка. Жестокая битва между компанией Boeing и ее соперницей Airbus только набирает обороты. Представители Airbus заявили о долгосрочном соглашении о сотрудничестве стоимостью в 25 млрд. долл., стремясь одержать верх в этой борьбе.

В то же время, Россия планирует возродить свою собственную авиационную промышленность. Президент Владимир Путин подписал указ о создании огромного авиационного объединения, в которое в рамках единого холдинга со значительной долей государственного контроля войдут 6 основных российских компаний, занимающихся разработкой и производством авиационной техники.

Признавая собственное поражение, Россия начинает уходить из сферы производства широкофюзеляжных пассажирских самолетов. Произошло это после того, как запущенный в производство в 1992 году Ил-96, названный гордостью отечественного пассажирского флота, оказался не в состоянии конкурировать с самолетами западного производства.

В соответствии с президентским указом, Россия сосредоточит свои усилия на разработке менее крупных реактивных пассажирских самолетов на 100 мест, а также военных и транспортных машин. По словам аналитиков, таким путем российская авиационная промышленность, оказавшаяся на лопатках после распада Советского Союза, получит возможность вернуть свои позиции. Объединив воедино опыт проектирования и промышленного производства разных фирм, новая российская компания способна будет создать серьезную конкуренцию западным производителям, подтверждает аналитики.

Заявление о создании новой компании прозвучало как раз в тот момент, когда Boeing и его европейский конкурент Airbus повели борьбу за контракт на продажу "Аэрофлоту" 22 или 23 самолетов общей стоимостью около 3 млрд. долл. Единственный за исключением этих 2-х компаний производитель широкофюзеляжных пассажирских самолетов - российская фирма "Ильюшин" - в торгах не участвовала.

Битва двух западных гигантов приобрела видные очертания во вторник, когда представитель Airbus заявил, что его компания ведет переговоры с Россией о проектных работах, общая стоимость которых в предстоящие десятилетия может составить 25 млрд. долл. Однако руководитель пресс-службы Airbus из штаб-квартиры компании отказался подтвердить сделанное заявление. Boeing и Airbus хотят продавать самолеты и прибирать к рукам инженерные и конструкторские таланты, которые могут уйти из российских компаний после объявления о слиянии.

По словам официальных российских представителей, начальный уровень капитализации новой холдинговой компании составит 10 млрд. долл. Новое объединение будет носить название "Объединенная Авиационная Корпорация". В ее состав войдут такие компании, как "Сухой", "МиГ", "Туполев", "Иркут", "Ильюшин" и ОКБ имени Яковлева. Россия изменит производственную номенклатуру российских пассажирских самолетов, отказавшись от некоторых моделей, начав разработку ряда новых образцов и закрыв устаревшие заводы. Слияние даст России возможность сосредоточить усилия на создании нового российского регионального самолета RRJ, который Москва надеется продавать в Европу и Соединенные Штаты Америки для обеспечения полетов на небольшие расстояния.

По оценкам Boeing, рынок широкофюзеляжных реактивных самолетов в России и бывших советских республиках в следующие 20 лет составит около 130 единиц такой техники. По ценам каталогов их стоимость на сегодня составляет более 19 млрд. долл.

Обе западные компании стараются подчеркнуть тот объем работ, который они проводят на территории России. Конструкторский центр Boeing в Москве, в котором на момент его открытия в 1998 году в рамках программы сотрудничества с компанией "Ильюшин" работало чуть больше десятка инженеров, сегодня имеет в своем штате более 1200 россиян.

Airbus и его контролирующая компания EADS за прошедшие 10 лет вложили в России 600 млн. долл. По данным вебсайта компании, в ее московском конструкторском бюро работают около 100 инженеров. По словам представителей Airbus, с 2007 года она будет ежегодно увеличивать объемы сотрудничества с Россией на 110 млн. долл. Компания планирует активно привлекать российских производителей к программе создания своего широкофюзеляжного пассажирского самолета A350, а также использовать российский инженерный талант для будущих авиационных разработок. "Цель такого партнерства в том, чтобы в течение срока действия программ дать России возможность достичь объема продаж в 25 млрд. долл.", - говорится в заявлении компании. Однако аналитики говорят о том, что Airbus для получения такой цифры в 25 млрд. долл. сложил вместе действующие объемы своего бизнеса и потенциальные, которые могут быть обеспечены за счет будущего развития в течение нескольких десятилетий.

Аналитик по вопросам транспорта из московской инвестиционной компании "Объединенная Финансовая Группа" Елена Сахнова сказала, что производители боевых самолетов - компании "МиГ" и "Сухой" - объединят усилия в целях создания нового поколения российского истребителя, которое уже началось.

Каким образом слияние поможет реализации данного проекта? - "Естественно, этого никто не знает. Это секрет", - сказала Сахнова.

Эндрю КРАМЕР (Andrew E. KRAMER)

источник: ИноСМИ.Ru
22.02.06

ОТКАТ НАЗАД В РОССИИ

Президент Путин отдает распоряжение о крупном слиянии в национальной самолетостроительной отрасли.

Это оскорбляет российскую национальную гордость: Airbus и Boeing понижают ранг отечественных производителей самолетов "Ильюшин" и "Туполев". Оба иностранных конкурента хотят заполнить еще большую долю на российском рынке. Испытанное средство против иностранной конкуренции – это государственный контроль, по крайней мере, так считает президент России Владимир Путин. Это касается как самолетостроения, так и добычи сырья и автопрома.

Чтобы помочь своим самолетостроительным компаниям достичь новых высот, он отдал распоряжение об их слиянии. Указом президента почти все самолетостроительные предприятия должны быть объединены в один государственный холдинг – "Объединенная авиастроительная корпорация". В последующие 9-12 месяцев производители гражданских и военных самолетов должны объединиться под одним началом. Сюда, помимо "Ильюшина" и "Туполева", также должны войти предприятия по производству боевых самолетов "Сухой", "МиГ" и "Иркут".

Также было установлено, что годовой оборот нового государственного холдинга должен составлять 7-8 млрд долл. Довольно честолюбивая цель. Самый большой заказ, который в ближайшие годы сделает российская авиакомпания "Аэрофлот", оценивается примерно в 3 млрд долл. "Аэрофлот" хочет к 2010 г. полностью заменить свои устаревшие самолеты Ту-134 и Ту-154, а также Ил-86. В общей сложности "Аэрофлот" собирается заказать 34 самолета с большой дальностью полета. Как Airbus, так и Boeing пытались заполнить заказ, о котором было объявлено в июле прошлого года. До сих пор аналитики полагали, что "Аэрофлот" отдаст предпочтение самолету Boeing 787 Dreamliner.

Реакция Airbus на планы Кремля создать российский авиастроительный холдинг заставляет сомневаться в том, что "Аэрофлот" действительно уже сделал выбор в пользу американского Boeing 787.

Вице-президент Airbus Аксель Крейн заявил, что после обнародования путинских планов он видит в слиянии российских самолетостроительных предприятий "важный вклад в развитие долгосрочного партнерства между Airbus и Россией". У Airbus есть опыт объединения отдельных фирм, и поэтому он мог бы быть России полезным. На следующий день руководство предприятия выразилось более конкретно. В Москве головное предприятие Airbus, концерн EADS, объявило, что сотрудничество между Airbus и создаваемым предприятием "Объединенная авиастроительная корпорация" должно включать в себя также разработку и производство нового самолета, летающего на средние расстояния, возможно, это будет следующая модель аэробуса A320.

Сотрудничество также распространится на производство нового аэробуса A350 и переоборудование пассажирских самолетов компании Airbus в транс-

портные. Общие объемы сотрудничества – 21 млрд долл. "Мы говорим о партнерстве навсегда", – сказал Крейн.

Московские аналитики тем временем жалуются на то, что с созданием российского самолетостроительного холдинга дело не совсем чисто, и это не прошло незамеченным: они критикуют то, что в ходе слияния под контролем государства акционеров предприятий, которых это затрагивает, не информируют о конкретных проектах и необходимом обмене акциями.

Расширение госконтроля на целые отрасли промышленности уже вошло в традицию. Так, правительство недавно попыталось усилить свое участие и в автомобильном секторе. Государственное предприятие "Рособоронэкспорт", занимающееся вооружением, по мнению наблюдателей, используется как средство для вытеснения американского автомобильного концерна General Motors из совместного предприятия с самым крупным российским производителем автомобилей "АвтоВАЗ". Подобным образом поступают и в случае с производителем грузовых автомобилей "КамАЗом".

Помимо этого, российская газета "Время новостей" сообщила о том, что президент Путин намеревается создать новый пост заместителя премьер-министра, в ведении которого будут находиться "природные монополии" (т.е. полезные ископаемые).

Фаворитом на новую должность считают давнее доверенное лицо Путина Владимира Когана, бывшего владельца Санкт-Петербургского "Промстройбанка". Сообщали, что президент сегодня собирается назвать имя того, кто займет эту должность.

После того как российская сырьевая отрасль была почти полностью ренационализована, создание нового Минэнерго советского образца, очевидно, лишь вопрос времени.

Усиление государственного контроля над экономикой критикуют не только за границей. Газета "Ведомости" говорит о "синдроме престижа" – напасти, которая охватила российских чиновников. Они хотят любой ценой способствовать развитию отечественного производства, не допуская иностранного участия в российских предприятиях.

Недавно созданная новая программа по развитию автомобильной промышленности предусматривает государственные инвестиции в размере 5 млрд долл. и должна пойти на пользу "обществу, фактически контролируемому государством", пишет газета. Такие же непомерные претензии, как и в случае с холдингом авиастроительных компаний. Однако, по мнению газеты, ввиду сильной иностранной конкуренции инвестиции в размере 5 млрд долл. в неконкурентоспособную автомобильную промышленность – это выброшенные деньги. Лучше было бы вложить их в жилищное строительство.

Катя ТИХОМИРОВА

источник: inopressa.ru
27.02.06

ВЛАДИМИР ПУТИН ЗАМКНУЛ ИНОСТРАННЫЕ ИНВЕСТИЦИИ НА СЕБЯ

Минпромэнерго и Минэкономразвития согласовали законопроект, ограничивающий доступ иностранных инвесторов к "стратегическим отраслям" экономики, и 9 марта намерены внести его в правительство.

После вступления документа в силу крупные инвестиции во все "стратегические отрасли" экономики и российские компании, работающие в них, можно будет делать лишь с одобрения президента страны. В Минпромэнерго это называют "принципом одного окна". Напомним, идея ограничения доступа иностранных инвесторов, высказанная Владимиром Путиным в послании Федеральному собранию весной 2005 г., считалась аналитиками западных банков одной из серьезнейших угроз инвестиционному климату в России, однако превратиться в согласованный законопроект она не может до сих пор. Конструкцию ограничений разрабатывало Минпромэнерго при участии МЭРТа и Минприроды (ведомство Юрия Трутнева, помимо этого, оформляет ограничения в виде отдельных поправок в закон о недрах), в ней принимали деятельное участие администрация президента, ФСБ и даже представители Федеральной службы охраны.

По словам источника "Ъ" в аппарате правительства, проект закона, разработанный ведомством Виктора Христенко, вносился в правительство в 2005 году 3 раза, однако всякий раз заворачивался под предлогом несогласованности с профильными ведомствами. По его словам, на этот раз он согласован со всеми ведомствами, за исключением МЭРТа - у Германа Грефа всегда была своя точка зрения на стратегию ограничений. "В Минпромэнерго утверждают, что в последнем варианте все вопросы подчиненных Грефа сняты", - утверждает собеседник "Ъ". Сам Герман Греф вчера подтвердил, что "в принципе" согласовал проект документа. По данным "Ъ", МЭРТ и Минпромэнерго рассчитывают внести проект на заседание правительства к 9 или 16 марта.

Директор департамента правовых отношений Минпромэнерго России Владимир Тараскин вчера подтвердил, что законопроект "продолжает обсуждаться с МЭРТом", однако основные принципы его уже согласованы. По информации "Ъ", Герману Грефу не удалось добиться введения запретительного принципа ограничений, когда список "стратегических" отраслей, предприятий и активов фиксируется. Был принят подход Виктора Христенко - разрешительный, когда прямое решение о разрешении инвестиций иностранного инвестора принимает президент РФ и правительство. Впрочем, список "стратегических отраслей" будет зафиксирован.

Принципы выбора самих юридических лиц, действия которых по получению контроля над "стратегическими" активами могут быть ограничены, обещают быть чрезвычайно жесткими. По словам собеседника "Ъ" в одном из силовых ведомств, законопроект сейчас предполагает ограничивать в приобретении

активов не только нерезидентов. "Принципов выбора субъектов ограничения 3, - говорит он. - Если в юридическом лице 51 % контролируется иностранными инвесторами, если то же касается материнской компании или же если есть основания полагать, что данная компания действует в интересах иностранцев".

В общем случае проект предполагает ограничивать покупку более 25 % акций российской компании из "стратегического" списка, однако запрещена может быть любая инвестиция в компании. "Все формулы можно легко обойти: иностранцу, владеющему 25 % акций, достаточно привлечь 1-2 граждан России, которые купят 2 акции, чтобы затем заблокировать любое решение", - заявил "Ъ" пожелавший остаться неназванным представитель Минпромэнерго, участвовавший в разработке закона. В Минпромэнерго при этом утверждают, что закон обратной силы иметь не будет - уже сделанные инвестиции никто не будет требовать отзывать, не предполагается и национализации "стратегических" активов.

Пока крупнейшей отраслью из списка Минпромэнерго является разработка недр - ограничения коснутся не только нефтегазовой сферы, но и добычи всех видов полезных ископаемых - от алмазов до угля, также ограничены все инвестиции в отрасли естественных монополий. По словам господина Тараскина, перечень "стратегических отраслей", который будет описан в законе, будет "исчерпывающим".

Главное уже утверждено: крупные инвестиции во все сырьевые отрасли в России можно будет делать лишь с одобрения правительства и президента.

Иностранные инвестиции будут ограничены в следующих отраслях:

- разработка, производство шифровальных (криптографических) средств;
- разработка, производство, продажа, выявление электронных устройств, предназначенных для негласного получения информации;
- разработка, производство, ремонт, утилизация вооружения и военной техники, боеприпасов.
- производство взрывчатых материалов промышленного назначения;
- деятельность, связанная с использованием возбудителей инфекционных заболеваний;
- авиационная безопасность;
- проектирование, сооружение и эксплуатация ядерных установок, пунктов хранения ядерных материалов и радиоактивных веществ, хранилищ радиоактивных отходов;
- создание, производство и эксплуатация космической техники;
- разработка, производство, ремонт, испытание авиационной техники, в том числе авиационной техники двойного назначения.
- добыча полезных ископаемых на участке недр федерального значения.

*Елена КИСЕЛЕВА, Алексей ШАПОВАЛОВ,
Дмитрий БУТРИН, Владимир СТЕПАНОВ*

*источник: "Коммерсант"
01.03.06*

РОССИЯ СОЗДАЕТ «ФИКТИВНУЮ» АВИАКОРПОРАЦИЮ

Информированные источники в правительстве утверждают, что право Рособоронэкспорта на экспорт самолетов лишает смысла создание единого российского авиахолдинга.

СТРУКТУРА И ПРИОРИТЕТЫ

Президент дал старт созданию Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). Формирование ОАК будет проходить под плотным патронажем правительства, которое проследит, чтобы в уставном капитале авиакорпорации доля государства составила не менее 75% акций. Что касается негосударственных акционеров ОАК, то их состав и размеры долей в уставном капитале правительство определит до 1 апреля 2007 года. Специальная правительственная комиссия будет также обеспечивать и интеграцию предприятий авиастроительного комплекса РФ.

Как следует из указа президента, приоритетными направлениями деятельности ОАК являются: «осуществление разработки, производства, реализации, сопровождения эксплуатации, гарантийного и сервисного обслуживания, модернизации, ремонта и утилизации авиационной техники военного и гражданского назначения в интересах государственных и иных заказчиков, включая иностранных, а также внедрение новых технологий и разработок в области самолетостроения».

Структура авиакорпорации построена по дивизионному принципу с выделением в качестве бизнес-единиц четырех холдингов: «Боевая авиация», «Гражданская авиация», «Военно-транспортная и специальная авиация» и «Узлы и компоненты». Предполагается, что ежегодный оборот ОАК к 2015 году составит 8,2-8,5 млрд долл., а выпуск гражданских самолетов достигнет 120 гражданских самолетов в год (сейчас ежегодный выпуск составляет 9 самолетов).

По разным прикидкам процедура объединения компаний в одну корпорацию займет от девяти месяцев до одного года. До конца года будет определен и руководитель корпорации.

Основными претендентами на руководство считаются глава Роспрома Борис Алешин, глава некоммерческого партнерства ОАК, созданного будущими участниками объединенной корпорации, Валерий Безверхний и председатель совета директоров «Иркут» (он же гендиректор РСК «МиГ») Алексей Федоров, который считается фаворитом.

ТЯЖЕЛА ДЕСНИЦА РОСОБОРОНЭКСПОРТА

Подозрительно долгая подготовка указа о создании корпорации закономерно свидетельствовала о том, что лоббисты оказались приблизительно одинаковой весовой категории, не могут пересилить друг друга, и окончательно в гонг ударит только сам президент. Поэтому разговоры о том, что руководи-

тель государства якобы распекал подчиненных за медлительность с подготовкой важного указа – всего лишь ритуальное словесное оправдание, действительно, затянувшегося решения. Вероятно, главе государства и самому было непросто определиться с этим вопросом.

Авиастроители очень рассчитывали на то, что им удастся с помощью ОАК освободиться от опеки Рособоронэкспорта, и выручку от экспорта самолетов направить на собственное развитие. Надежды такие имели под собой основание, но... все-таки не оправдались. Корпорация все равно будет работать через Рособоронэкспорт, и «в этом вся суть, а не в том, что в распоряжении у государства вместо контрольного пакета, теперь будет 75% акций», - считает источник в правительстве, пожелавший остаться неназванным.

Во времена Бориса Ельцина, по словам источника, было принято вполне разумное решение – сделать Рособоронэкспорт единым экспортером, чтобы российские авиапроизводители не создавали за рубежом конкуренцию между собой (это привело бы к снижению цен на отечественные самолеты). Но сейчас ситуация изменилась, и «корпорация для того и задумывалась, чтобы наращивать ресурсы, в том числе и финансовые. При сохранении же Рособоронэкспорта в качестве экспортера корпорация не будет иметь самого главного – денег».

Именно в этом, по утверждению правительственного эксперта, «причина задержки с выходом указа, проект которого больше года наворачивал круги то в Белом доме, то в администрации президента». «Дело в том, - пояснил источник, - что 80% нашего оборонного экспорта составляет авиация, и если бы эти 80% ушли в корпорацию, то Автоваз стал бы последним приобретением Рособоронэкспорта. Поэтому они всячески препятствовали выходу этого указа. Препятствовали до тех пор, пока не добились права на экспорт самолетов.

ВСЕ СНОВА УПРЕТСЯ В БЮДЖЕТ

По мнению правительственного эксперта, «был реальный шанс вырвать самолеты из Рособоронэкспорта, замкнуть на ОАК и аккумулировать средства от их экспорта в самой отрасли. Тогда у корпорации были бы деньги и на производственные программы, и на развитие и прочее. Это же кардинальный вопрос! А теперь, что сделали? - возмущается эксперт. - Опять оставили все, как было. Зачем было тогда вообще затевать всю эту историю с ОАК?».

«Откуда сейчас у Рособоронэкспорта деньги, чтобы покупать Автовазы и Камазы? – задается вопросом правительственный эксперт. – Из оборонки. Доходы от оборонной промышленности вливают в гражданскую. Покупают самолеты у «Сухого», перепродают на Запад, оставляя маржу себе, а потом расходует эту маржу на покупку Автоваза. Спрашивается, с какой стати гражданская отрасль должна развиваться за счет нищей оборонки?»

Главный вопрос - это финансовые ресурсы, а количество акций и споры о том, что возглавит корпорацию – дело второстепенное. В конечном итоге, - не сомневается источник, - все опять упрется в бюджет, то есть опять из бюджета будут вливать в развитие авиации, хотя есть все условия для того, чтобы она самостоятельно зарабатывала необходимые для нее средства. Но тогда невозможно было бы обслуживать проектирование с АвтоВАЗом. Автопром должен поднимать на основе частного бизнеса, в крайнем случае, на основе частно-государственного партнерства, а доходы от авиации надо оставить авиации. При отсутствии лицензии на экспорт ОАК – фикция, еще одна структура, которая командует, а ресурсов не имеет – кто ее будет слушать?»

К ВОПРОСУ О ПРИОРИТЕТАХ

Вопрос о приоритетах – один из самых болезненных, считает правительственный эксперт. «Нужно иметь большое мужество, чтобы отодвинуть в сторону многочисленных друзей, и посмотреть на проблемы экономики непредвзято. Конечно, хорошо бы всем дать по 5 млрд. руб, но если всем нельзя, то надо выбирать. Авиация намного важнее автопрома и поднять ее сложнее». На этот аргумент, действительно, трудно найти возражения, так как автомобилестроение есть практически в каждой мало-мальски развитой стране, а авиастроение, по сути, только в двух странах – США и Франция. Даже Германия была вынуждена пойти на совместное производство с Францией, а развитая Япония, как ни пыталась, так и не осилила поднять авиацию.

«У нас до сих пор совершенно не выстроена система приоритетов, - подчеркивает источник, - и именно поэтому при наличии необходимых средств экономика не работает в полную силу». Банально говорить о том, что мы имеем уникальные наработки в сферах, где наша страна еще может конкурировать или, по крайней мере, стать конкурентоспособной в обозримой перспективе. «Хлопочут об автопроме, а у нас света скоро не будет, надо строить новые электростанции, а там счет идет на миллиарды, - недоумевает эксперт, - у нас перепроизводство леса, надо срочно строить целлюлозно-бумажные комбинаты, которые стоят по 1,5 млрд руб. каждый. Масса проблем в атомной энергетике, нужны новые трубопроводы, кораблестроение в упадке...»

Мы все пользуемся кредитными карточками импортного производства, - продолжает свой перечень наиболее актуальных проблем эксперт, - между тем, у нас весьма неплохой потенциал в микроэлектронике, в Зеленограде, например, предприятия загружены всего лишь на 3 %. Разве Зеленоград не в состоянии кредитные карточки делать? В состоянии, нужно только оборудование обновить, а это стоит как раз те самые 3-5 млрд долл, которые так торопливо стремятся инвестировать в автопром».

Даже в рамках обновления автопрома есть свои приоритеты, и об этом неоднократно говорилось. В числе таких внутренних приоритетов автомобильной промышленности - строительство заводов, производящих комплектующие. Качество имеющейся у нас продукции на сегодня не устраивает ни одного зарубежного производителя, на это, в частности, жаловался Volkswagen. Между тем иностранные производители (например, Тойота), внедряясь на российский

рынок, берут на себя обязательства в течение определенного времени переходить на использование комплектующих, произведенных российскими предприятиями. Которых нет.

МЫ ПОМНИМ, КАК ВСЕ НАЧИНАЛОСЬ...

Решение о создании государственного авиахолдинга было принято еще в 1999 году. Принято и забыто. О реализации принятого решения вспомнили в 2004 году, и, поскольку вопросом заинтересовался сам президент, то о нем больше не забывали.

В феврале 2005 года президент поручил правительству подготовить проект указа о создании объединенной авиастроительной компании (позднее корпорации), в сентябре министр промышленности и энергетики Виктор Христенко рапортовал Владимиру Путину, что подготовка пакета документов по созданию корпорации «находится на завершающей стадии».

Вскоре правительство рассмотрело стратегию развития авиационной промышленности. Подготовленная стратегия, уверял министр Христенко, «позволит создать условия для выхода из кризиса, сохранения российского авиастроения как компетентного интегратора, начиная от конструирования, производства до запуска самолетов в серию». Тогда же Минпромэнерго направило в правительство и пакет нормативных актов, определяющих процесс создания авиакорпорации.

Станет ли образцом для российского холдинга американская компания Boeing или европейский концерн EADS, пока сказать трудно – мы всегда идем своим путем, даже при наличии образцов. Главное, что «наша цель - вхождение в пятерку ведущих мировых игроков, получение выручки минимум в 6 млрд долл., в перспективе - 8 млрд.», - заявил еще 22 февраля 2005 г. на президиуме Госсовета Виктор Христенко.

Цель, без сомнения заманчивая, вот только бы от навязчивых попутчиков избавиться не мешало бы.

Справка АНН:

Согласно подписанному президентом РФ указу «- Об открытом акционерном обществе «Объединенная авиастроительная корпорация», в уставном капитале ОАК доля Российской Федерации установлена в размере не менее 75% акций. В состав ОАК войдут «Казанское авиационное производственное объединение имени С.П.Горбунова», Российская самолетостроительная корпорация «МиГ» (г.Москва), Авиационная холдинговая компания «Сухой» (Москва, 100% акций принадлежит государству); Авиационный комплекс имени С.В.Ильюшина (51%), Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение имени Ю.А.Гагарина (Хабаровский край, 25,5%), Нижегородский авиастроительный завод «Сокол» (38%); Новосибирское авиационное производственное объединение имени В.П.Чкалова (25,5%), «Туполев» (г.Москва 65,8%).»

Екатерина КОСТИНА

источник:
Агентство национальных новостей
28.02.06

ДАЛЬНЕМАГИСТРАЛЬНЫЙ ЗАКАТ АВИАПРОМА

НП "ОАК" завершает составление перспективного продуктового ряда общенациональной самолетостроительной компании. И если по региональной авиации и узкофюзеляжным магистральным самолетам у руководителей предприятий – членов некоммерческого партнерства – складывается общее понимание, то в отношении перспектив широкофюзеляжных самолетов, особенно пассажирских, продолжают споры. Среди высказываемых мнений есть и такое, что России следует навсегда уступить данный рынок США и Европе. Если оно станет преобладающим в ОАК, то последствия будут носить катастрофический характер. Как для будущего авиационного производства в нашей стране, так и обеспечения национальной безопасности России и ее союзников.

Во-первых, со сворачиванием производства дальнебойных "илов" Россия потеряет отличные платформы для специальных военных самолетов. Такие, как летающие командные пункты для управления нашими Вооруженными Силами в случае крупного военного конфликта, воздушные заправщики для стратегической авиации, самолеты дальнего радиолокационного обнаружения.

Во-вторых, производство и сбыт широкофюзеляжных пассажирских самолетов и грузовиков на их базе сегодня приносит мировой авиапромышленности большую половину ее доходов на гражданском рынке. Добровольный уход из данного сектора и полная ориентация на менее вместительные (и, как показывает мировая практика, менее прибыльные) самолеты повлекут за собой дальнейшее снижение экономической эффективности работы отечественных самолетостроителей, и без того достаточно низкой.

Попытаемся рассмотреть вопросы военного применения только одного самолета - Ил-96. Точнее, последствия, которые повлечет за собой скоропалительное решение по сворачиванию его производства. ВС США широко используют пассажирские самолеты в качестве базовых платформ для специальных военных машин.

Вообще трудно найти какую-нибудь гражданскую модель Boeing, которая бы так или иначе не использовалась военными.

Воздушный командный пункт E-4B, созданный для высшего военно-политического руководства страны на случай масштабных боевых действий, разработан на базе широко распространенного

авиалайнера Boeing 747. Кроме того, "слон" (как прозвали 747-й сами американцы) используется в качестве самолета-носителя лазерной системы поражения космических целей (спутники, баллистические ракеты).

Большое применение в американских Вооруженных Силах нашел и Boeing 707. На его базе делали воздушные заправщики, самолеты AWACS типа E-3 Sentry и самолеты управления E-6. Широко использовались и военные варианты близкого по размерности самолета DC-10 фирмы McDonnell Douglas. На его базе разработали и построили большой серией заправщик KC-135.

Американские военачальники не обошли вниманием и популярный у авиакомпаний всего мира дальнемагистральный Boeing 767. В числе самых последних вариантов его использования предлагается E-10A Multi-sensor Command and Control Aircraft ("Мульти-сенсорный самолет командования и управления"). Он также известен как MC-2A. Это серийный 767-400ER, напичканный дорогостоящей разведывательной аппаратурой, в частности радиолокатором обзора воздушного пространства и земной поверхности, а также мощными компьютерами для обработки информации, поступающей как с бортовых сенсоров, так и аппаратуры, размещенной на других носителях. ВВС США намерено закупить не менее 50 MC-2A.

В настоящее время ВС США и их союзников закупают дополнительные самолеты-заправщики типа KC-767 на базе пассажирского лайнера Boeing 767. Только американские военные планируют приобрести порядка ста новых самолетов-заправщиков данного класса.

На рынке современных воздушных танкеров серьезную конкуренцию KC-767A составляет европейский Airbus A-330MRT, созданный на базе пассажирского A330-200. Европейские широкофюзеляжные самолеты семейства A300/310 также используются военными десятка стран мира как военнотранспортные, заправщики и летающие госпитали.

В Советском Союзе также широко использовали удачные гражданские машины для создания специальной военной техники.

В частности, четырехмоторный пассажирский Ил-18 применялся, после соответствующего переоборудования, как разведчик (Ил-20) и базовый патрульный самолет флота (Ил-38). Еще один пример "двойного использования" - самолет Ил-86. Одна машина была построена в варианте "Россия" для президентского авиаотряда.

Еще три - летающего командного пункта Ил-80 для управления ВС в случае ядерного конфликта (см. "Пассажирские самолеты мира", В. Беляев, "АСПОЛ АРГУС", 1997г.).

Сегодня бывшему "вероятному противнику" (и не только ему) известно, в каком техническом

состоянии находятся самолеты Ил-80. Это следствие пренебрежения предыдущим руководством страны задач обеспечения обороноспособности государства в долгосрочной перспективе. А ведь Ил-80 задумывался как важнейший элемент системы управления Вооруженными Силами.

Сегодня, принимая во внимание состояние этих "иллов", их физическое и моральное старение, пора задуматься над полноценной заменой. Тем более что Россия уже определилась по будущему составу национальных ядерных сил сдерживания. А им нужна адекватная, современная система управления.

Кроме летающего командного пункта ВС, России необходимы воздушные заправщики, способные обеспечить эффективное применение стратегических ракетноносцев Ту-160, Ту-95МС и бомбардировщиков Ту-22МЗ.

Наверное, небольшой государственной тайной является тот факт, что имеющиеся сегодня в ВВС России заправщики Ил-78 и Ил-78М по своим тактико-техническим данным не полностью соответствуют возможностям модернизированных самолетов Ту-160 и Ту-95МС.

В частности, по дальности полета, количеству передаваемого на дальнем рубеже топлива, скорости перекачки и прочим показателям. Очевидно, что сравнительно небольшой Ил-78 просто не в состоянии обеспечить глобальное применение модернизированных российских бомбардировщиков при действии с внутренних баз страны.

Предварительные расчеты возможностей танкера на базе Ил-96-400 показывают, что на характерной дальности он сможет передать заправляемым самолетам как минимум в полтора раза больше топлива, чем Ил-78М.

Кроме Ил-78, на базе рампового транспортного самолета Ил-76 создан и "летающий радар" А-50. С момента постановки Ил-78 и А-50 на вооружение прошли десятки лет. В настоящее время отчетливо вырисовывается необходимость замены устаревшей техники.

Сегодня в России просто нет другой подходящей платформы для создания самолетов для управления ВС и дозаправки стратегической авиации, кроме Ил-96. Просто-напросто нет. Производство Ил-76 после развала СССР "оказалось" в независимом Узбекистане. А разработчик стратегического военно-транспортного самолета Ан-124 "Руслан" - на "незалежной" Украине.

Узкофюзеляжный магистральный Ту-204 слишком мал в качестве заправщика прожорливых стратегических ракетноносцев. Как, впрочем, и "прорывной" RRJ. Не подойдут эти машины и на роль самолетов управления СЯС: слишком малы внутренние объемы, чтобы разместить аппаратуру, операторов и "людей, принимающих решения".

Важно отметить, что операторы дорогостоящей аппаратуры самолетов разведки и управления набираются из числа хорошо подготовленных офицеров, на обучение которых страна затратила колоссальные средства.

Эти офицеры тоже люди. Если им не обеспечить комфортных условий для работы и отдыха (а для этого на борту самолета требуется определенное - и не малое - пространство), то неизбежна "текучка

кадров". А проще говоря - преждевременный уход высококлассных специалистов с военной службы.

Справедливости ради надо отметить, что на базе Ту-204, RRJ, Ан-148 и Ан-140 можно создать целый ряд самолетов специального назначения для силовых структур России и зарубежных стран. Но их технические характеристики и внутренние объемы ограничивают круг возможного военного применения задачами тактического и оперативно-тактического характера.

Исходя из существующего парка стратегической авиации и задач, стоящих перед ВС страны, им требуется как минимум три самолета управления и двадцать заправщиков дальнего радиуса действия. И еще 15-20 самолетов "электронной разведки" типа американских E-10 и E-3.

Что будет, если таких самолетов не будет? Окончательно устареют и покинут строй Ил-78, Ил-80 и А-50. И замечательные, обладающие мощнейшим разрушительным потенциалом ядерные силы сдерживания (а это тысячи ракет с ядерными боеголовками на подводных крейсерах, стратегических бомбардировщиках и вкопанных в землю шахтах) останутся без "глаз", "ушей" и "связи".

Подумали ли об этом те, кто поспешил "вычеркнуть" Ил-96 из будущего продуктового ряда отечественного авиапрома? Или, может быть, они думают предложить российским военным впредь закупать самолеты управления СЯС в США или Европе?

Boeing, наверное, с удовольствием возьмется за подобный заказ!

Танкеры, летающие радары и самолеты радиоэлектронной разведки требуются традиционным импортерам российской военной техники - Индии и Китаю.

Конечно, если Россия не создаст "товарные варианты" военных Ил-96 и не поставит определенное количество на вооружение собственных Вооруженных Сил, никаких индийских и китайских заказов не будет. Но это не значит, что потребности этих стран "испарятся". По данным российских и зарубежных военных экспертов, потенциально Индии и Китаю понадобится по тридцать заправщиков в классе Ил-96ВТ, А-330МРТ и КС-767А.

Конечно, Дели и Пекину тоже можно предложить "отовариться" в США или Европе. Если цена вопроса - от 5 до 10 млрд. долл. - это "маловато" для широко размахнувшихся "интеграторов" отечественного авиапрома.

При реальном темпе строительства Ил-96 (на уровне минимальной рентабельности производства) пять-шесть новых машин в год (а в последние несколько лет строили только по два самолета) потребности ВС России можно удовлетворить за 6-8 лет. А общие потребности ВС России, Китая и Индии - за двадцать.

В случае же закрытия производства дальнемагистральных самолетов на ВАСО (Воронеж) работу потеряют многие из 11 тыс. сотрудников.

А вместе с ними и десятки тысяч работников смежных предприятий.

Владимир КАРНОЗОВ

*источник: газета "ВПК"
22.02.06*

ПЛАН ОПЯТЬ ПЕРЕВЫПОЛНЕН

С 2007 года Россия будет получать от экспорта оружия 7 млрд. долларов ежегодно.

В минувшем году Россия поставила новый личный рекорд: доходы от экспорта вооружений нашим зарубежным партнерам составили 6,126 млрд. долларов. Таким образом, результат 2004 г. превышен на 400 млн. При этом, как заявлялось ранее, в соответствии с планом в 2005 г. в сфере ВТС намечалось выручить 5,1 млрд. долларов. О результатах работы российского ОПК, госпосредника и спецэкспортеров по экспортным контрактам на пресс-конференции 9 февраля рассказал директор Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству (ФСВТС) Михаил Дмитриев.

Напомним, о достижениях в деле продажи вооружения зарубежным партнерам за последние несколько месяцев руководство страны говорило уже не раз. Так, 28 декабря 2005 г. на комиссии по военно-техническому сотрудничеству Владимир Путин заявил, что объем ВТС России с иностранными государствами по итогам 2005 г. составил 5,3 млрд. долл., а 19 января вице-премьер - министр обороны Сергей Иванов сообщил, что с учетом поставок, осуществленных в конце декабря, объем ВТС достиг 6 млрд. долл. Так или иначе, цифра, озвученная Михаилом Дмитриевым 9 февраля, является окончательной.

Директор ФСВТС рассказал, что основной объем продаж вооружения на внешнем рынке осуществил "Рособоронэкспорт" - на его долю приходится 85% доходов России в сфере военно-технического сотрудничества. Среди спецэкспортеров, имеющих право на самостоятельный экспорт готовой продукции и запчастей, наилучших результатов добились компания "Сухой", РСК "МиГ" и ММПП "Салют". Доля двадцати спецэкспортеров в общем "пироге" доходов системы ВТС достигла 15%, увеличившись по сравнению с прошлым годом на 5%. Михаил Дмитриев отметил, что тульское КБП заработало в прошлом году 230 млн. долл., НПО Машиностроения, КБМ и компания "Сухой" сработали с превышением плана.

Как и ожидалось, основной доход в 2005 г. принес экспорт военно-морской техники - 45,2% поставок, на долю летательных аппаратов пришлось 38,3%. Также в минувшем году наблюдался прирост объемов поставок систем ПВО, и в будущем, как полагает Михаил Дмитриев, "прогнозируется его устойчивый рост". А в 2006 г. лидером продаж, по его словам, вновь станет авиационная техника.

Портфель заказов, ранее находившийся на уровне 15-16 млрд. долл., в минувшем году серьезно вырос и также достиг рекордного объема - 23 млрд.

Это, по словам Михаила Дмитриева, уже сопоставимо с советскими временами. Выполнение этих заказов начнется с 2007 г., и тогда ежегодные доходы России в сфере ВТС будут превышать 7 млрд. долларов. В перспективе ФСВТС и "Рособоронэкспорт" не планируют в качестве первоочередной задачи расширения географии военных поставок - фактически какие-то серьезные успехи в этом направлении уже не возможны.

Россия и так присутствует на рынках большинства стран (всего их 82), которые по определенным причинам (в том числе и политическим) готовы усиливать собственные вооруженные силы за счет нашего оружия.

Первоочередная задача сейчас - закрепление на этих рынках, прежде всего в регионах Юго-Восточной и Южной Азии, Африки, Ближнего Востока и Латинской Америки. Крупнейшими партнерами РФ остаются Индия и Китай, на долю которых приходится 70% экспорта продукции военного назначения.

Намечаются позитивные изменения в сфере ВТС и на постсоветском пространстве, продолжил Михаил Дмитриев. С начала 2006 г. заработал механизм льготных поставок вооружения странам, входящим в ОДКБ. Заявки на ремонт и модернизацию техники, на закупку новых образцов есть от всех шести государств этой организации, а самые большие запросы у Белоруссии и Казахстана. Экспорт продукции военного назначения в другие страны СНГ, как подчеркнул руководитель ФСВТС, будет дифференцированным - в зависимости от двусторонних отношений.

Российская система ВТС постепенно избавляется от застарелой болезни - отсутствия качественного и своевременного сервисного обслуживания ранее поставленной техники, а также оперативной поставки запасных частей.

Как сообщил Михаил Дмитриев, за последние три года удалось увеличить объем доходов от экспорта ЗиП и предоставления сервисных услуг в пять раз - в минувшем году в этой сфере Россия заработала около 300 млн. долларов. В 2006 г. планируется довести объемы этого вида деятельности до 400 млн.

В 2006 г. намечено открыть два технических сервисных центра во Вьетнаме. Требуется решения вопрос о создании аналогичного предприятия в Китае. По словам Михаила Дмитриева, не исключено, что действующий в Эфиопии сервисный центр будет преобразован в региональный.

По мере расширения сотрудничества с государствами Латинской Америки и Ближнего Востока сервисные центры необходимо будет создавать и в этих регионах. В частности, на дислокацию российского сервисного центра, работающего в интересах всех арабских стран, претендует Иордания.

В целом Михаил Дмитриев оценил Ближневосточный регион как весьма перспективный для продвижения российского оружия. Здесь уже налажены устойчивые связи с Египтом, Сирией, ОАЭ. Михаил Дмитриев отметил, что в ближайшее время необходимо выполнить российские обязательства перед Объединенными Арабскими Эмиратами, реализация которых несколько затянулась, а затем возможно начало нового, весьма серьезного проекта в сфере систем ПВО.

Речь в данном случае может идти о создании в ОАЭ комплексной системы ПВО, которая должна выполнять широкий круг задач по прикрытию военной и гражданской инфраструктуры. О желании получить такую систему Эмираты заявили еще в середине предыдущего десятилетия.

Закономерный интерес к российским системам ПВО в минувшем году проявил Иран. Как известно, в конце декабря был заключен крупный контракт на поставку Тегерану партии зенитных ракетных комплексов "Тор-М1".

Михаил Дмитриев не видит никаких причин, которые бы препятствовали выполнению контракта. Директор ФСВТС подчеркнул, что эта сделка будет реализована в строгом соответствии с законодательством России и международными обязательствами нашей страны.

Обилие заказов на российское оружие из-за рубежа и увеличивающийся гособоронзаказ (как недавно заявил Сергей Иванов, ГОЗ-2006 только по линии Минобороны составляет 236 млрд. рублей, что на 54 млрд. больше, чем в 2005 г.) должны стать своеобразным экзаменом для российского ОПК.

По мнению главы ФСВТС, "оборонка" в состоянии переварить заметно увеличившиеся объемы заказов. Он не исключил, что ситуация на ряде предприятий может быть довольно напряженной, однако директора уже готовятся к тому, чтобы выполнить российские и иностранные заказы без срывов и в полном объеме.

Выступление Михаила Дмитриева на пресс-конференции 9 февраля внесло дополнительную интригу в вопрос о выполнении контракта на постройку трех фрегатов проекта 1135.6 для ВМС Индии. В ходе закладки корабля проекта 22350 "Адмирал Горшков" для российского ВМФ генеральный директор ОАО "Северная верфь" Александр Бузаков говорил, что Федеральное агентство по промышленности приняло решение сделать "Северную верфь" головным предприятием по выполнению этого заказа.

Однако Михаил Дмитриев заявил, что в соответствии с решением ФСВТС заказ на строительство "индийских" фрегатов размещен на Прибалтийском судостроительном заводе "Янтарь", входящем в Концерн средне- и малотоннажного кораблестроения.

Илья КЕДРОВ

*источник: газета "ВПК"
15.02.06*

ШИРАК ПОТЕСНИЛ РОССИЮ

О контракте стоимостью 2,5 млрд. долларов на поставку самолетов Airbus договорился в ходе своего визита в Индию президент Франции Жак Ширак.

Каждый месяц в течение 4 лет новый французский самолет будет прибывать в Индию. Несмотря на плохое самочувствие, Ширак прилетел в Дели после недавно перенесенного микроинсульта, французский президент действовал напористо. С собой Ширак привез с большую делегацию, в составе которой были министры иностранных дел, экономики, финансов, обороны и туризма. А также около 30 представителей крупнейших французских компаний.

В ходе поездки французского президента были подписаны декларация о сотрудничестве в сфере мирного атома, договор о военном сотрудничестве и еще целый ряд важнейших документов. Так, в частности, стороны заключили соглашение о совместном создании спутников французской компанией "Астриум" и индийской "Ангрикс" стоимостью 120 миллионов евро.

В Париже не скрывают, что Ширак выступил в Дели в качестве лоббиста французских производителей современных высокотехнологичных видов вооружений. Индийцам он предложил беспилотные самолеты-разведчики, подводные лодки, легкие боевые самолеты, ракеты, способные нести ядерные боеголовки, системы для индийских геостационарных военных спутников и многое другое.

По словам министра торговли и промышленности Индии Камала Натха, после визита главы Франции Дели рассчитывает на 1 млрд. долл. французских инвестиций ежегодно. Причем индийские эксперты считают, что поддержка со стороны Франции при работе на рынке ядерных технологий будет гораздо

эффективнее, чем аналогичные обещания, звучавшие ранее из Белого дома. В ходе своего визита Ширак договорился расширить взаимодействие Франции с Индией в области обычных вооружений. Так что теперь на индийском рынке оружия французские компании начнут конкурировать в первую очередь с американскими и российскими производителями боевой техники.

А побороться им есть за что: военный бюджет Индии в этом году превышает 19 млрд. долл. Из них почти половина пойдет на закупку 126 самолетов, которые заменят отслужившие свой срок российские МиГ-21. В перспективе индийцы предполагают заменить и часть самолетов МиГ-29К. Французы предлагают "евроистребители". Американцы - F-16 и F-18. Компании Boeing и Lockheed Martin уже получили лицензии на поставки Индии этих самолетов. Причем Boeing построит в Индии завод по производству военной авиатехники.

Очевидному успеху визита Ширака в Дели не помешало даже "дело Миттала". Ширак выступил против планов одного из самых богатых людей планеты, владельца металлургической компании "Миттал Стал", британского бизнесмена индийского происхождения Лашми Миттала прибрать к рукам своего главного конкурента - европейскую корпорацию "Арселор". Тогда индийские власти поддержали Миттала, обвинив Париж во "французской ксенофобии". Однако после визита Ширака Дели дал понять: Индия не держит зла на французских.

*Николай ПАКЛИН
Владимир БОГДАНОВ*

*источник: газета "Российская газета"
22.02.06*

BOEING И AIRBUS БОЯТСЯ ТИТАНОВОЙ ЗАВИСИМОСТИ

Ведущие авиастроительные корпорации мира обеспокоены возможным срывом поставок титана из России. Компании Boeing и Airbus с опасениями следят за процессом национализации титанового концерна "ВСМПО-Ависма".

Российская компания "ВСМПО-Ависма" - крупнейший мировой производитель титана. Информация о возможном изменении ее статуса вполне закономерно породила множество вопросов у мировых авиапроизводителей - потребителей титана. Они опасаются, что возможные сбои в работе предприятия могут серьезно осложнить ситуацию, складывающуюся в авиастроительной отрасли.

Обеспокоенность менеджмента Airbus и Boeing вызвана намерением ФГУП "Рособоронэкспорт" установить контроль над титановым заводом, сообщает Financial Times.

Идея национализировать "ВСМПО-Ависма" возникла у властей осенью 2005 года. Переговоры с основными владельцами титанового бизнеса - Вячеславом Брештом и Владиславом Тетюхиным (им принадлежит по 30% акций предприятия и предположительно еще 13,4%) - начались в декабре.

По данным "Газеты.Ru", стороны не смогли договориться о цене выкупа "ВСМПО-Ависма".

Между тем в январе 2006 года "Рособоронэкспорт" и ЗАО НПО "Авиатехнология" учредили на паритетных началах совместное предприятие ООО "АТ-Спецтехнология". В "Рособоронэкспорте" не скрывали, что "совместное предприятие учреждено... с целью оптимизации процессов финансового и сырьевого обеспечения работы отечественных металлургических предприятий, координации их взаимодействия в области производства специальных сталей и сплавов, прежде всего предназначенных для выпуска авиакосмической и военной техники". В пресс-релизе ФГУП было указано, что "АТ-Спецтехнология" призвана предотвратить "последовательный захват предприятий данного сектора металлургии различными структурами, в том числе действующими в интересах иностранного капитала и нередко использующими противозаконные методы". Ранее господа Брешт и Тетюхин рассматривали возможность размещения акций "ВСМПО-Ависма" на западных биржах.

Участники рынка не сомневаются, что государство планирует установить контроль над титановой отраслью России. "Ничто другое, кроме "ВСМПО-Ависма", под такое определение не подходит", - пояснил "Газете.Ru" осведомленный источник.

Об интересе государства к активу открыто заявлял руководитель Федерального агентства по промышленности Борис Алешин. Но, по его словам, переговоров по этому вопросу не было. Тем не менее международные авиастроительные компании опасаются резких перемен в российской титановой отрасли.

"Если они ("Рособоронэкспорт" - "Газета.Ru") выведут "ВСМПО-Ависму" из равновесия, цены на титан взлетят так высоко, что авиастроительному бизнесу придется разрабатывать новые технологии", - волнуется директор департамента по закупкам сырья компании Boeing Джон Бирн.

В последнее время цены на титан и так растут быстрыми темпами. Металл в основном используется в авиастроении, оборонной и добывающей промышленности, а также в медицине. Эти отрасли стремительно развиваются. 2005 год стал рекордным по числу заказов на строительство самолетов.

Для удовлетворения спроса в 2006 году авиастроителям необходим российский титан. "Надеемся, что подписанных соглашений достаточно, чтобы преодолеть период неопределенности", - заявляет Джон Бирн.

"Мы пристально следим за развитием ситуации, - подчеркивает вице-президент европейской корпорации Airbus Питер Клофер. - Самый серьезный риск - это срыв исполнения контрактов со стороны "ВСМПО-Ависма".

По словам официального представителя Airbus, компенсировать российский экспорт за счет поставок титана из Америки и Китая в краткосрочной перспективе "будет очень сложно".

Европейские и американские авиапроизводители действительно сильно зависят от поставок российского титана, отмечают эксперты. "Очень велика зависимость Boeing и Airbus, - поясняет эксперт Financial Bridge Станислав Клещев. - Эти корпорации заключили долгосрочные контракты с российским концерном. Все споры, возникающие вокруг "ВСМПО-Ависма", конечно, заставляют нервничать западных партнеров.

С учетом планов по строительству самолетов концерна "Сухой" "Рособоронэкспорт" может переориентировать поставки титана на внутренний рынок. Не думаю, что "ВСМПО-Ависма" откажется от уже заключенных контрактов. Но в дальнейшем ситуация кажется неопределенной".

Екатерина АЛЯПКИНА

источник: сайт "Газета.Ru"
20.02.06



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

РОССИЙСКИЙ ФЕНИКС БОРЕТСЯ ЗА СВОБОДУ ("THE FINANCIAL TIMES", ВЕЛИКОБРИТАНИЯ)

Если бы Вячеслав Брешт мог выбирать, на этой неделе он бы уже был в Лондоне, убеждая потенциальных инвесторов приобрести акции его компании, организовавшей первичное размещение акций (IPO).

Он бы рассказал им, что корпорация ВСМПО-АВИСМА, совладельцем которой он является, - крупнейший в мире производитель титана, что ее доля на мировом рынке составляет почти 30%, что она поставляет 30-60% титана, потребляемого Boeing и Airbus, и приносит больше прибыли, чем его иностранные аналоги. Брешт также объяснил бы, что ВСМПО, в прошлом секретный завод, обслуживавший советскую армию, сегодня стала прозрачным производством с хорошими перспективами роста.

Но вместо этого он и его партнер по бизнесу заняты отражением атак российского государства, стремящегося захватить компанию. Запланированное IPO отложили, и два крупнейших потребителя, Boeing и Airbus, уже занервничали.

"Они все спрашивают, что происходит. . . и это как раз сейчас, когда мы должны были подписывать долгосрочные контракты", - говорит Владислав Тетюхин, глава и совладелец компании.

Судя по всему, происходит то, что еще одна государственная компания пытается прибрать к рукам частную под знаменем "защиты национальных стратегических интересов". Кремль уже установил контроль над некоторыми из крупнейших компаний страны, включая "ЮКОС" и "Сибнефть". В прошлом году он потратил на приобретение новых активов 23 млрд. долларов (13,2 млрд. фунтов). Теперь пришла очередь и других отраслей.

Угроза идет от "Рособоронэкспорта", государственного агентства по экспорту вооружения, которое уже установило контроль над "АвтоВАЗом", акциями которого не владеет. Вполне возможно, что такой же контроль будет установлен над "КАМАЗом". А ВСМПО, очевидно, станет следующей мишенью.

Компания, объем продаж которой в прошлом году составил 750 млн. долларов, а прибыль - 230 млн., являет собой редкий пример советского предприятия, сумевшего стать конкурентоспособным на мировом рынке. Однако ее история также иллюстрирует незащищенность прав собственности в России и хищнические инстинкты государства.

Спрятавшись за Уралом под охраной КГБ и армии, ВСМПО была частью советского военно-промышленного комплекса. Она производила сплавы, использовавшиеся в советских подлодках и ракетах, и к 1989 г. выпускала в 2,5 раза больше титана, чем все остальные компании мира вместе взятые.

Но после распада Советского Союза в 1991 г. военные контракты исчезли вместе с охранниками из КГБ. Как и остальные советские предприятия, ВСМПО оказалась на грани вымирания.

"Когда я впервые пришел на ВСМПО, там никто не работал - люди кипятили чай на плитках, которые принесли с собой", - рассказывает Брешт.

Чтобы спасти завод, работники обратились к Владиславу Тетюхину, известному российскому ученому, который в 1957 г. выплавил на ВСМПО первый титановый слиток. Позже за свою работу он был награжден орденом Ленина.

Чтобы свести концы с концами, завод производил алюминиевые кастрюли и ведра, а также - совершенно невероятно - титановые лопаты, которые продавались всего по 3 рубля. Поняв, что российский рынок практически мертв, Брешт и Тетюхин, которым удалось консолидировать контроль над заводом, отправились в США, чтобы выяснить тамошний интерес к российскому титану.

В Америке они провели несколько месяцев, постаравшись посетить как можно большее число строительных компаний и потребителей титана, включая Rockwell, General Electric и Boeing.

Американские компании отнеслись к бывшим врагам по Холодной войне с понятным подозрением. "Мы сказали им, что можем продавать титан за половину той цены, по которой они покупают его в США. Все, что мы хотели, - это чтобы они приехали и посмотрели на наш завод", - вспоминает Брешт. Они приехали, и после скрупулезной проверки в 1998 г. ВСМПО подписала свой первый контракт с Boeing.

Приблизительно в то же время корпорация пережила неприятное столкновение с Михаилом Ходорковским, бывшим владельцем "ЮКОСа". "МЕНАТЕП", принадлежавшая ему холдинговая компания, контролировала компанию АВИСМА, поставлявшую ВСМПО сырье. Холдинг сократил поставки с прицелом на возможное поглощение. Однако позже Ходорковский переключил внимание на нефтяную отрасль и продал АВИСМА ВСМПО.

К 2003 г. оборот объединенной корпорации достиг 400 млн. долларов, а прибыль - 40 млн. долларов. Владельцы задумались о первичном размещении акций на иностранной бирже.

Именно тогда один из самых богатых людей России, Виктор Вексельберг, с интересами в самых разных сферах, от нефти до алюминия, решил организовать поглощение ВСМПО. Его холдинг "Ренова" приобрел 13,4% акций ВСМПО-АВИСМА у менеджмента и заключил с Брештом и Тетюхиным договор, так называемую "русскую рулетку". По его условиям, любой из трех основных акционеров мог предложить свою долю двум другим по любой цене. Если другие акционеры не могли купить его пакет, они должны были продать ему свои доли по той же цене.

Год спустя Вексельберг предложил продать свой пакет по 96 долларов за акцию, что было значительно ниже рыночной стоимости. "Он решил, что у Тетюхина и Брешта не хватит денег, чтобы выкупить его долю, и им придется продать свои акции по этой цене. Именно поэтому он предложил такую низкую цену", - рассказал источник, близкий к Вексельбергу.

Однако его хитрость обернулась против него, когда на помощь основным акционерам пришел консорциум инвесторов во главе с московским инвестиционным банком "Ренессанс Капитал" и одолжил

им необходимую сумму. Вексельберг был вынужден продать свои акции по низкой цене, хотя это решение было оспорено в нескольких арбитражных судах. На настоящий момент акции Брешта и Тетюхина заморожены.

Тем временем борьба за ВСМПО привлекла внимание силовиков. Оставшись в стороне от приватизации 1990-х годов, многие из них пытались наверстать упущенное. Однако их самовольное вмешательство в дела частного сектора стало одним из крупнейших рисков для российской экономики.

По словам близкого к "Ренове" человека, Вексельбергу сказали, что правительство никогда не разрешит владельцам компании разместить ее акции на бирже из-за стратегической важности предприятия для страны. Однако если "Ренова" консолидирует контрольный пакет акций в ВСМПО-АВИСМА, она сможет стать частью большого правительственного консорциума.

Вскоре после этого интерес к ВСМПО начал проявлять "Рособоронэкспорт". Глава агентства, Сергей Чemezov, пригласил Брешта на встречу.

"Разговор был очень общий. Он [Чemezov] не делал никаких предложений о покупке моего пакета. Просто говорил об усилении роли государства в корпорациях", - рассказал Брешт.

Однако в прошлом месяце "Рособоронэкспорт" объявил о создании совместного предприятия с малоизвестной частной компанией "для координации деятельности металлургических предприятий в сфере производства стали и сплавов, предназначенных для аэрокосмической и оборонной промышленности", и "для предотвращения узурпирования предприятий металлургического сектора различными организациями, в том числе действующими в интересах иностранного капитала и пользующимися незаконными методами".

В российской прессе появились сообщения о том, что "Рособоронэкспорт" готовится приобрести контрольный пакет ВСМПО. Само агентство эти слухи не опровергло.

Две недели спустя Борис Алешин, глава Федерального агентства промышленности, заявил, что правительство заинтересовано в приобретении доли ВСМПО-АВИСМА и интегрировании ее в холдинговую компанию, которая будет действовать на рынке специальных сталей. (Позже он попытался опровергнуть это заявление.) В "Рособоронэкспорте" от комментариев отказались, но источник близкий к компа-

нии, сообщил: "Титан - это стратегический актив. Если он окажется в руках иностранцев, они не будут продавать нам его бесплатно. Титан необходим для развития нашей аэрокосмической отрасли. Зачем нам иностранцы?"

Тетюхин не согласен с этим утверждением: "Мы удовлетворяем спрос российской авиации на 100%, и то, что мы будто бы можем выжить без заказов с Запада, - полная бессмыслица".

Интерес государства к корпорации сопровождался началом незапланированной налоговой проверки, которая продолжается до сих пор. Тем временем Генпрокуратура занялась изучением акционерной структуры компании, очевидно в связи с тем, что когда-то часть акций принадлежала "МЕНАТЕП".

Тетюхин и Брешт говорят, что не собираются продавать компанию. "Как я могу ее продать? Это все равно, что продать жену", - говорит Тетюхин.

Однако после того, как Ходорковского посадили в тюрьму, а его компанию приобрела государственная "Роснефть", да еще учитывая опыт "Рособоронэкспорта" в захвате компаний, акциями которых он не владеет, вполне понятно, что и владельцы, и клиенты ВСМПО чувствуют себя неуютно.

Тетюхин, который сохранил ясность ума и подтянутость несмотря на свои 73 года, все никак не может примириться с тем, что произошло. "Мы пережили время, когда нам действительно приходилось бороться за то, чтобы выжить, когда мы могли умереть. Так почему они не пришли на помощь тогда? Почему их патриотические чувства проявились только сейчас, когда компания получает прибыль, когда ее привели в порядок и реорганизовали?"

По его словам, ВСМПО делает все, чего Путин требует от российских компаний: корпорация удвоила объемы производства, переходит на выпуск продукции с более высокой добавленной стоимостью и конкурентоспособна на международном рынке.

"Мы выпускаем важные компоненты самолетов. Одна ошибка может стоить тысяч жизней, - говорит Тетюхин. - Наш бизнес основан на доверии, которое мы заслужили с таким трудом. Страшно не то, что кто-то хочет этот бизнес забрать. Страшно то, что они его разрушат".

Аркадий ОСТРОВСКИЙ

источник: сайт "inoСМИ.Ru"
21.02.06

МОСКВА – ПАРИЖ: ПОЛЕТ НОРМАЛЬНЫЙ

Премьер-министр Франции Доминик де Вильпен прибыл вчера в Москву с двухдневным рабочим визитом.

Как заявил глава французского правительства накануне визита, Париж и Москва сегодня связаны "стратегическим партнерством". Действительно, российско-французские политические контакты носят регулярный характер. Ежегодно проходят встречи президентов России и Франции. По решению прези-

дентов Владимира Путина и Жака Ширака создан российско-французский Совет по вопросам безопасности с участием министров иностранных дел и обороны.

С 1996 года действует Российско-французская комиссия по вопросам двустороннего сотрудничества на уровне глав правительств. Ежегодно проходят встречи премьеров, на которых определяются основные направления развития двусторонних отношений в торгово-экономической, научно-технической, социальной и других областях.

В ходе нынешнего визита Доминик де Вильпен примет участие в очередном, 11-м заседании межправительственной комиссии. Планируется подписать ряд двусторонних документов, в том числе межправительственные соглашения о взаимной охране интеллектуальной собственности в ходе военно-технического сотрудничества и о сотрудничестве в уничтожении запасов химического оружия в Российской Федерации, а также исполнительное соглашение между Росатомом и Комиссариатом по атомной энергии Франции о реализации положения Рамочного соглашения о многосторонней ядерно-экологической программе в Российской Федерации.

Экономическая составляющая визита станет одной из главных. С 2000 года объем взаимной торговли вырос почти в 3 раза - до 9 млрд. долларов. Однако по показателю прямых инвестиций в Россию Франция занимает лишь 8-е место среди основных стран-инвесторов.

Несмотря на некоторое увеличение в последний период французского экспорта в Россию, Париж все еще имеет в торговле с Москвой значительное отрицательное сальдо. При этом структура российского экспорта во Францию сохраняет сырьевую направленность. Доля машинно-технических товаров в российском экспорте остается незначительной - около 1 процента, в то время как во французском экспорте в Россию продукция машиностроения составляет около половины.

Правда, определенные шаги по исправлению ситуации предпринимаются. Так, еще в сентябре 2003 года министерством экономики, финансов и торговли Франции был принят План действий по России. План, в частности, предполагает довести долю Франции в торговле с Россией и в прямых инвестициях в российскую экономику до общего уровня этих показателей Франции в мировой экономике, то есть до 5,1 процента в торговле и до 9,5 процента - в прямых инвестициях.

На переговорах с российскими руководителями пойдет речь о развитии сотрудничества в энергетической сфере. Французские фирмы проявляют, в частности, заинтересованность в участии в прокладке Северо-Европейского газопровода, разработке Штокмановского газоконденсатного месторождения.

В ходе визита глава французского правительства посетит НПО имени С. П. Лавочкина - одно из ведущих в России предприятий по разработке и эксплуатации непилотируемых космических аппаратов. Известно, что Россия и Франция изучают вопрос о возможности совместных работ по созданию подобного аппарата. Посещение НПО - своеобразное подтверждение развивающегося двустороннего сотрудничества в космической области, которому в этом году исполняется 40 лет.

Созданное в 1996 году совместное российско-французское предприятие "Стареем" осуществляет коммерческие запуски ракеты-носителя "Союз". Причем если первоначально пуски осуществлялись только с космодрома Байконур, то в ноябре 2003 года было подписано российско-французское соглашение о запусках "Союзов" с космодрома Куру во Французской Гвиане.

Кроме этого, российские и французские специалисты работают над вопросами разработки и производства спутников, использования российских техно-

логий при производстве ракетных двигателей, разработки оптико-электронных приборов ориентации и навигации космических аппаратов.

Имеется хороший задел и в области авиастроения. НПО "Сатурн" и французская "Снекма" создали СП по выпуску авиационных двигателей SaM146 для семейства российских региональных самолетов КБ "Сухого" RRJ. Проект RRJ/SaM146 представляет собой реальный пример международного сотрудничества с высокой степенью интеграции в сфере высоких технологий.

По имеющимся оценкам, реализация проекта, рассчитанного на 15-20 лет, позволит российской стороне создать дополнительно 6 тысяч рабочих мест и увеличить бюджетные поступления на 600 млн. долларов.

Как сообщил "Гудку" заместитель директора НПО "Сатурн" Игорь Юдин, французская сторона подтвердила, что объем прямых инвестиций компании "Снекма" в рамках этого проекта составит примерно 140 миллионов евро. Общий объем выпуска двигателей может достичь 1500 штук. Стендовые испытания первого двигателя SaM146 пройдут уже в первом квартале этого года. В декабре 2005 года российская авиакомпания "Аэрофлот" разместила заказ на 30 самолетов RRJ, которые будут оснащены двигателями SaM146.

Французская Airbus, входящая в европейский концерн по производству "Аэробусов", и российская компания "Каскол" создали инженерный центр ECAR для проектного обеспечения российского производства элементов конструкции самолетов Airbus в соответствии с европейскими техническими стандартами.

Открываются перспективы расширения сотрудничества российских и французских железных дорог. Как отмечал в одном из недавних интервью посол Французской Республики в Москве Жан Каде, в Париже проявляют интерес к участию в модернизации российских железных дорог. И в рамках нынешнего визита президент ОАО "РЖД" Владимир Якунин встретится и проведет переговоры с министром транспорта Франции.

В сфере военно-технического сотрудничества основным проектом остается совместная разработка учебно-боевого самолета МиГ-АТ, предназначенного прежде всего для продажи в третьи страны. В этом самолете двигателя и авионика, бортовое радиоэлектронное оборудование - французские, планер, основные агрегаты, узлы и вооружение - российские. Вместе с корпорацией "МиГ" в проекте участвуют французские компании "Талас Авионикс" и "Снекма".

В ходе визита премьер-министр Франции вручит крест ордена Почетного легиона 18-му гвардейскому истребительному полку "Нормандия - Неман" российских ВВС, который вместе с одноименным французским полком воевал с гитлеровскими асами. Президент Франции Жак Ширак наградил российский полк в порядке исключения: статус ордена Почетного легиона не предусматривает награждения подразделений иностранных армий.

*Николай МЕЛЬНИК,
Андрей МОШАТИН*

*источник: газета "Гудок"
14.02.06*

"СИБИРЬ" МОЖЕТ НЕ ДОЖДАТЬСЯ RRJ

Авиакомпания "Сибирь" не обнаружила у предлагаемых "Сухим" самолетов нужных себе параметров.

Вчера гендиректор авиакомпании "Сибирь" Владислав Филев заявил, что не будет форсировать процесс создания и покупки авиакомпанией самолета RRJ (заказ на поставку 50 бортов авиакомпания подписала в 2004 г.). Наоборот, "Сибирь" станет постепенно покупать региональные самолеты другого производителя. Он не исключил, что это будет Boeing. Как пояснил Владислав Филев RBC daily, "Сибирь" не собирается отказываться от RRJ и разрывать предконтрактные соглашения с "Гражданскими самолетами Сухого", но если к моменту выхода на рынок этого самолета авиакомпания будет располагать достаточным парком региональных судов, то RRJ ей могут не понадобиться. По мнению экспертов, выбранные "Сибирью" Boeing 737-500 не достаточно эффективны с финансовой точки зрения. Однако примечательно, что заявление г-на Филева последовало вскоре после появления неофициальной информации об отказе "Аэрофлота" от RRJ. Не исключено, что причиной выступлений авиаторов против RRJ являются интеграционные процессы в отрасли.

ОАО "Авиакомпания "Сибирь" было создано в 1992 г., сейчас оно занимает второе место среди российских авиакомпаний по объемам перевозок пассажиров и использует около 53 магистральных лайнеров. Среди них 6 бортов А310-200/300, 10 бортов Boeing 737-500, 9 бортов Ил-86, 28 бортов Ту-154М, 2 борта Ту-204-100. Компания имеет 4 филиала и около 20 представительств в России, странах СНГ и дальнего зарубежья. Чистый убыток "Сибири" по итогам 2004 г. составил 838,7 млн руб. Валовая прибыль за девять месяцев 2005 г. - почти 1 млрд руб., прибыль от продаж - 398 млн руб. Авиакомпания "Сибирь" перевезла в 2005 г. 4,2 млн человек. 57,25% акций компании принадлежит первому заместителю гендиректора "Сибири" Натальи Филевой, государство контролирует 25,50% акций.

Вчера гендиректор "Сибири" Владислав Филев рассказал RBC daily о том, что не будет форсировать процесс создания и покупки авиакомпанией самолетов RRJ. Напомним, что заказ на 50 бортов RRJ авиакомпания сделала в 2004 г. "Параметры создаваемого самолета, к сожалению или к счастью, были изменены по сравнению заказанной нами моделью", - сказал вчера журналистам Владислав Филев. "Сибири" не понравился RRJ по цене и по вместимости. Авиакомпания всегда хотела эксплуатировать суда вместимостью более 100 мест. Предлагаемый RRJ имеет вместимость не более 95 мест. "Самолет должен быть другим по своим базовым характеристикам. Борт пассажировместимостью менее 100 кресел не может летать на 3,5-4 тыс. км. Проблема в том, что отечественный авиапром соревнуется, кто дальше и выше летает, авиакомпании же - в том, кто дешевле возит пассажиров. RRJ сейчас серьезно дороги", - резюмировал он. Кроме того, по его словам, для того чтобы самолет был эффективным, он должен иметь более легкий фюзеляж и экономный расход топлива. По словам чиновника из Минтранса, желавшего остаться неназванным, самолет RRJ имеет большой конструктивный недостаток. Его двигатель расположен всего в 40 см от поверхности земли. Кроме

того, может оказаться, что нарекания будет вызывать и сам двигатель, еще не введенный в серийное производство. "Это переделанный двигатель четвертого, а не пятого поколения, - констатирует источник RBC daily. - По шуму он не отвечает требованиям четвертой главы ИКАО. Из-за слишком низко расположенных двигателей RRJ также никогда не сможет отвечать требованиям пятой". По мнению чиновника, эти изначальные ошибки при проектировке делают самолет еще на бумаге неконкурентоспособным на мировом рынке. Да и как им не быть, если проект разрабатывает предприятие, которое никогда не занималось строительством пассажирских самолетов, недоумевает чиновник. В итоге самолет не сможет эксплуатироваться на региональных аэродромах, а иностранцам этот шумный и неэкономичный агрегат также вряд ли понадобится. Тем более, добавляет чиновник, "Сухому" вряд ли удастся начать серийное производство самолета в срок.

Вследствие этого "Сибирь" будет постепенно покупать региональные самолеты другого производителя. Владислав Филев пояснил RBC daily, что "Сибирь" не собирается отказываться от RRJ и разрывать предконтрактные соглашения с "Гражданскими самолетами Сухого", но если к моменту выхода на рынок этого самолета авиакомпания будет располагать достаточным парком региональных судов, то RRJ ей могут не понадобиться. Он не исключил, что это будет Boeing. По его словам, на сегодняшний день авиакомпания "Сибирь" эксплуатирует 10 стоместных Boeing 737-500, планируется, что до конца 2006 г. их будет 14, а к 2009 г. - около 20. Заместитель гендиректора АХК "Сухой" Вадим Разумовский комментировать выступления Владимира Филева отказался, сославшись на то, что не знаком с его речью. "Гражданские самолеты Сухого" имеют предконтрактное соглашение, подписанное еще в 2004 г., и будут работать в соответствии с этими договоренностями", - сказал он RBC daily.

Boeing 737-500 - действительно очень хороший и комфортабельный самолет, считает управляющий партнер компании "2К Аудит - Деловые консультации" Иван Андриевский. "Он, безусловно, зарекомендовал себя на рынке, - говорит эксперт. - Пассажир в нем лучше себя чувствует. Но он на 20% дороже, чем RRJ. Более того, его обслуживание также гораздо дороже. Американцы зарабатывают не столько на продаже самолетов, сколько на их обслуживании". По его мнению, с финансовой точки зрения, эксплуатируя данные самолеты, "Сибирь" сильно проиграет. Иван Андриевский усматривает в заявлениях топ-менеджмента "Сибири" и недавних аналогичных по духу неофициальных заявлениях представителей "Аэрофлота" другую подоплеку. По его мнению, это связано с экономическими войнами, которые идут за владение теми или иными авиационными активами. "Подобные заявления будущих приобретателей самолетов влияют на акционерную стоимость предприятий, которые задействованы в технологических цепочках по производству самолетов", - считает собеседник RBC daily.

Сергей СТАРИКОВ

источник: газета "RBC Daily"
02.02.06

AIRBUS ПРОДОЛЖАЕТ УКРЕПЛЯТЬ ПАРТНЕРСТВО С РОССИЕЙ

В 2005 году западноевропейская авиастроительная компания продолжала укреплять партнерство с Россией.

Airbus успешно достиг намеченных целей по обширной программе сотрудничества с российской промышленностью, которая была подготовлена в рамках соглашения о партнерстве, заключенного Европейским аэрокосмическим и оборонным концерном EADS, являющимся главным акционером Airbus, и Российским авиационно-космическим агентством в июле 2001 года. Оборот всей этой программы для России превысит 800 млн. долл. за десять лет, при этом есть все основания полагать, что годовой оборот в 110 млн. долл. будет достигнут в 2007 году. Программой Airbus охвачены многочисленные исследовательские проекты, расширение конструкторских работ, закупка материалов, поставки изготовленных компонентов самолетов и широкая кооперация в области сертификации.

2005 год был отмечен целым рядом достижений в развитии партнерства Airbus с российской промышленностью. Наиболее заметный результат был достигнут в области производства компонентов. Дополнительные пакеты крупных заказов на изготовление компонентов для самолетов семейств A320, A330/A340 и A380 были размещены в Научно-производственной корпорации "Иркут" и на Воронежском авиастроительном объединении (ВАСО). Выполнение этих заказов стоимостью 200 млн. долларов рассчитано на 10 лет. В России начала работать группа специалистов Airbus по оперативной поддержке производства. Она оказывает помощь российским заводам в организации производства компонентов для самолетов Airbus и обеспечении серийных поставок в срок и с надлежащим качеством в процессе выхода на запланированные темпы выпуска компонентов. Была также завершена аттестация системы управления качеством корпорации "Иркут" на соответствие международным авиационным стандартам. В прошлом году специалисты Airbus и российского холдинга "СУАЛ" завершили подготовку соглашения по поставкам алюминиевых материалов. Помимо этого Airbus создал экспертную группу для оказания поддержки производителю самолета-амфибии Бе-200 в его сертификации в Европе и других странах, заказчики из которых проявили интерес к этому самолету. В области исследований и разработки новых технологий состоялся запуск 20 новых проектов по аэродинамике, новым материалам, перспективным конструкциям элементов планера, концептуальным исследованиям новых схем самолетов и математическому моделированию. Что касается проектирования, численность российских инженеров центра ECAR достигла 150 человек. В 2005 году работа центра была в основном сосредоточена на проектировании нескольких секций фюзеляжа грузового варианта A380. Одновременно, ECAR подключился к конструкторским работам по новому самолету A350 с самого раннего этапа.

Airbus всегда рассматривал российскую промышленность в качестве стратегического партнера. Поэтому он активно изучает возможности дальнейшего расширения сотрудничества с российской авиационной промышленностью, включая ее участие в будущих про-

граммах создания самолетов Airbus в качестве полномасштабного партнера на основе разделенных рисков в течение всего жизненного цикла этих программ. Airbus уже сделал исключительно перспективное предложение российскому правительству и авиационной промышленности, которое наряду с таким вовлечением в будущие программы создания самолетов Airbus предусматривает широкое российское участие в конструкторских и производственных работах по новому самолету A350 и партнерство в программе переоборудования узкофюзеляжных пассажирских самолетов Airbus в грузовые. Оборот всех этих программ для России может составить 25 млрд. долл. в течение их жизненных циклов.

Airbus считает Россию перспективным рынком и прогнозирует, что в предстоящие 20 лет российским авиакомпаниям потребуется свыше 600 магистральных самолетов общей стоимостью 46 млрд. долларов для удовлетворения ожидаемого увеличения объема воздушных перевозок и замены устаревающей авиатехники.

Сейчас две крупнейших российских авиакомпании - "Аэрофлот" и "Сибирь" - успешно эксплуатируют самолеты Airbus. В октябре 2005 года "Аэрофлот" заказал еще 7 самолетов A321, а также принял решение взять в лизинг пять новых A320. Поставки заказанных и арендованных самолетов запланированы на 2006 и 2007 годы. "Аэрофлот" сейчас эксплуатирует 18 самолетов семейства A320. В 2005 году "Сибирь" пополнила свой парк четырьмя A310 и в настоящее время эксплуатирует 6 таких самолетов. Оба перевозчика добились превосходных эксплуатационных показателей и автономности в проведении техобслуживания самолетов. Многие другие российские авиакомпании рассматривают возможности модернизации своих самолетных парков узкофюзеляжными и дальнемагистральными широкофюзеляжными лайнерами Airbus.

В 2005 году Airbus предложил свои новейшие лайнеры A350 для программы модернизации парка дальнемагистральных самолетов "Аэрофлота". A350 предоставляет непревзойденную экономичность и топливную эффективность. Он обладает вместимостью на 30 пассажиров больше, эксплуатационными расходами на кресло на 8% ниже и летит на 555 км дальше, чем его ближайший конкурент.

В 2005 году Airbus также отметил десятилетие своего постоянного присутствия в России.

В 1995 году было открыто региональное представительство компании в Москве. За это время московское представительство Airbus способствовало реализации многих соглашений по поставке самолетов Airbus авиакомпаниям из России и СНГ и осуществлению многочисленных кооперационных программ и проектов с российской промышленностью. Деятельностью представительства охвачен широкий спектр вопросов от маркетинга и координации работы с СМИ до разработки и поддержки направлений существующей и будущей кооперации с российской авиационной промышленностью. В Москве также работает представительство компании по обеспечению линейной эксплуатации самолетов "Эрбас". Airbus добился рекордных результатов по полученным заказам, поставкам самолетов и показателям доходности за 2005 год и вступил в 2006 год с оптими-

стическим настроением. За прошлый год Airbus получил 1111 заказов, поставил 378 самолетов и добился показателя доходности, превышающего намеченный уровень в 10%. 2005 год был также отмечен запуском программы производства нового дальнемагистрального самолета A350 и первым полетом крупнейшего в мире авиалайнера A380. Airbus является ведущей авиастроительной фирмой и выпускает универсальное семейство самых современных магистральных гражданских самолетов с числом мест от 100 мест до 550 и более. Более чем 300 заказчикам и эксплуатантам со всего мира было поставлено общей сложности свыше 4000 самолетов Airbus, при этом, количество

подлежащих выполнению в предстоящие годы заказов превышает 2000 единиц. Годовой оборот Airbus за 2005 год превысил 22 млрд. евро. Airbus представляет собой транснациональную компанию, в которую входят конструкторские и производственные центры, расположенные во Франции, Германии, Великобритании и Испании, а также ее собственные дочерние компании в США, Китае и Японии. Акционерами Airbus, штаб-квартира которого находится в Тулузе, являются концерн EADS и фирма BAE Systems.

источник: компания "Airbus"
21.02.06

"МОТОРОСТРОИТЕЛЬ" ОБНОВИТ ДВИГАТЕЛИ

Самарский завод "Моторостроитель" получил первый за последние 10 лет заказ на изготовление новых авиадвигателей для противолодочного самолета Ту-142 индийских ВВС. До сих пор завод только ремонтировал эти агрегаты.

Эксперты полагают, что заказ на изготовление может быть первым в цепочке заказов на модернизацию около 10 индийских Ту-142. Сумма первого заказа, по оценкам экспертов, составляет около \$2 млн.

ОАО "Моторостроитель" - предприятие авиационного и космического двигателестроения. Производит газотурбинные двигатели для газоперекачивающих агрегатов магистральных газопроводов, блочно-модульные электростанции, жидкостно-реактивные двигатели космических ракет. Основным собственником предприятия является государство (владеет 50,67% акций). Выручка за шесть месяцев 2005 г. составила 665,71 млн руб., чистая прибыль - 19,96 млн руб. Оборот компании не раскрывается.

О том, что с самарский завод "Моторостроитель" подписал в декабре 2005 г. контракт на поставку шести новых двигателей НК-12МПТ для противолодочного самолета Ту-142 с индийским министерством обороны, сообщил "Ведомостям" источник на заводе. Информацию подтвердили в пресс-службе "Моторостроителя", но подробности контракта раскрывать отказались. Собеседник "Ведомостей" рассказал, что контракт был подписан в декабре 2005 г., а изготовление двигателей на "Моторостроителе" начнется весной этого года. По его словам, все шесть двигателей будут поставлены в течение 2007 г. Сумма контракта не раскрывается, но, по словам одного из менеджеров "Моторостроителя", каждый двигатель стоит более \$1,5 млн. По словам научного редактора журнала "Экспорт вооружений" Михаила Барабанова, цена двигателя НК-12 в газоперекачивающем варианте составляла недавно около 10 млн руб., но он признает, что как двигатель для самолета Ту-142 он может стоить намного больше и общая стоимость контракта может достигать более \$2 млн.

В "Рособоронэкспорте" отказались от комментариев, сославшись на коммерческую тайну партнеров контракта. В Федеральной службе по военно-техническому сотрудничеству подтвердили факт заключения контракта с "Моторостроителем". Разработчик двигателя НК-12МПТ - самарское предприятие "СНТК им. Кузнецова" (СНТК). Гендиректор СНТК Сергей Тресвятский

сказал, что знает об этом контракте и его предприятие готово помочь в поддержке производства двигателя. Переговоры о научной поддержке контракта с индийцами "Моторостроитель" сейчас ведет с Самарским конструкторским бюро машиностроения (СКБМ), аффилированным с СНТК им. Кузнецова, которое имеет эксклюзивную доверенность на обслуживание производства двигателя. Об этом "Ведомостям" рассказал гендиректор СКБМ Виктор Никишин. По его словам, недавно "Моторостроитель" направил предложение в СКБМ по конструкторскому сопровождению производства и сейчас обсуждаются условия сотрудничества. При этом Никишин отметил, что "компромисс по цене" с заводом будет найден, поскольку поддержку производства таких двигателей может осуществлять только СНТК, как разработчик, или тот, у кого есть доверенность от разработчика, в частности СКБМ.

Сейчас "Моторостроитель" ремонтирует двигатели НК-12МП, установленные на индийских самолетах. Никишин рассказал, что в прошлом году ВВС Индии сделали заказ на ремонт восьми двигателей.

Эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко отмечает, что заказы на двигатели для самолетов Ту-142 очень редки (они производились с середины 1950-х гг.).

По его мнению, заключение подобного контракта может означать старт программы модернизации самолетов Ту-142 и, следовательно, крупный заказ для "Моторостроителя". С ним согласен Барабанов из "Экспорта вооружений": "Заказом на новые двигатели НК-12МП индийская сторона дает понять, что возможно заключение контрактов на модернизацию самолетов Ту-142". По информации Макиенко, всего в Индии сейчас эксплуатируется около 10 самолетов этого типа. "Шесть двигателей - это, вероятно, заказ на один самолет", - говорит он.

Макиенко пояснил, что в Индии давно обсуждается программа модернизации двух типов российских самолетов - Ил-38 и Ту-142. Договор на модернизацию пяти Ил-38 был заключен еще в 2001 г., общая сумма контракта составила, по разным данным, \$180-205 млн. Первый самолет был передан индийской стороне в конце 2005 г.

Глеб СТОЛЯРОВ
Екатерина СЕЛЕЗНЕВА

источник: газета "Ведомости - Поволжье"
10.02.06

СТАНЦИОННЫЙ СМОТРИТЕЛЬ

Недалеко то время, когда у Украины будет выбит, наверное, последний рычаг хоть какого-то реального воздействия на Россию.

Вице-премьер, министр обороны Сергей Иванов на днях заявил, что российское военное ведомство сможет отказаться от радиолокационных станций (-РЛС) "Днепр" системы предупреждения о ракетном нападении (СПРН), установленных еще при СССР в Севастополе и Мукачево (Закарпатье). Поводом для столь решительного заявления Сергея Иванова послужило его посещение новой станции в поселке Лехтуси в Ленинградской области.

Это головная РЛС нового поколения. Она получила название станции высокой заводской готовности (ВЗГ). Такое наименование объясняется тем, что отдельные блоки аппаратуры комплектуются, собираются в контейнеры, модули и макромодули на предприятиях оборонки, и на месте развертывания достаточно просто собрать их в единое целое. Еще одно весомое достоинство новой РЛС - ее тактико-технические характеристики можно быстро нарастить, поменяв соответствующие модули. По утверждениям разработчиков, для развертывания станции требуется "минимально подготовленная площадка". Новые радары можно использовать в системе как противоракетной, так и противовоздушной обороны.

Развертывание новой РЛС именно в Ленинградской области объясняется тем, что это направление недостаточно прикрыто - в том смысле, что нет достаточного радиолокационного поля. "Прореха" в небе получилась вследствие того, что семь лет назад была закрыта работавшая на Россию РЛС близ латвийского поселка Скрунда. Засечка старта межконтинентальных баллистических ракет стала затруднительной. Хотя на северо-западе, признал министр обороны, вероятность применения оперативно-тактических, тактических и крылатых ракет крайне мала, однако на юге - "очень вероятна".

Поэтому в планах военного ведомства - развертывание новой станции СПРН дециметрового диапазона на юге России. За этим последует отказ и от других станций на территории стран СНГ. Имеются в виду РЛС в Казахстане (Балхаш), Азербайджане (Габала) и Белоруссии (Барановичи). Все они эксплуатируются уже по

три десятка лет. В течение всего этого времени их конструкция не претерпевала изменений. Правда, сроки отказа от этих станций пока не определены.

Преимущества новых станций, да к тому же на российской территории, очевидны. На создание РЛС в Лехтуси потребовалось 2,9 млрд. руб., стоимость серийного образца не превысит 1,5 млрд., в то время как каждый из "Днепров" тянул на 4,9 млрд. руб., а "Дарьял" в Азербайджане обошелся вообще в 19,8 млрд. руб. Названные последними станции потребляют мощность соответственно 2 и 50 МВт, РЛС в Лехтуси - всего 0,7 МВт. Численность персонала "Днепра" 39 человек, "Дарьяла" - 83, новой станции - 15 человек. На создание старых радаров уходило от пяти до девяти лет, ленинградскую же станцию построили за полтора года. Дальность обзора - около 5 тыс. км против 6 тыс. в Габале.

"Мы сделаем все возможное, - сказал Сергей Иванов, - чтобы система предупреждения о ракетном нападении эффективно функционировала при любых условиях, а радиолокационное поле не имело прорех ни на одном стратегическом воздушно-космическом направлении". Есть все основания полагать, что так оно и будет. Усилия к восстановлению прохудившегося в последние годы радиолокационного поля прилагают не только Космические войска (куда входит СПРН), но и ВВС (куда входят силы ПВО). Недавно авиационный главком, генерал армии Владимир Михайлов пояснил "Времени новостей", что исполняется "программа разведки и контроля воздушного пространства", которую разрабатывали пять лет. Установлено девять новых РЛС "Лиры-Т" на Дальнем Востоке. Радиолокационное поле будет улучшаться и дальше, но уже за счет загоризонтных РЛС. С их помощью российская ПВО сможет заглядывать и за пределы страны. Пока есть одна экспериментальная загоризонтная станция, результаты ее работы впечатляют. Таких РЛС будет несколько.

РЛС в Лехтуси, пообещал командующий Космическим войсками генерал-полковник Владимир Поповкин, уже в конце этого года будет поставлена на опытно-боевое дежурство, а в 2007 году - на полноценное боевое.

Николай ПОРОСКОВ

*источник: газета "Время новостей"
02.02.06*

БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА ДЛЯ ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ

Для оформления подписки заполните **39**
ЗАЯВКУ НА ПОЛУЧЕНИЕ СЧЁТА на стр. **39**
и вышлите ее факсом по номеру, указанному в Заявке.

ОБЛСУД ОСТАВИЛ АЛЕКСАНДРА РУБЦОВА БЕЗ ДЕЛА

Вчера кассационная инстанция Воронежского облсуда признала неправомерным уголовное преследование гендиректора авиализинговой компании "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК) Александра Рубцова, которому инкриминировалось "превышение должностных полномочий" при распределении госсредств, полученных от допэмиссии акций ИФК в 2002 году. Облсуд предписал генпрокурору Владимиру Устинову отменить постановление о возбуждении уголовного дела и, следовательно, разблокировать около 51% акций ИФК. Облпрокуратура между тем намерена обжаловать решение облсуда в его президиуме.

Как сообщила замгендиректора ИФК по правовым вопросам Дарья Доренвендт, коллегия по уголовным делам облсуда рассмотрела кассационное представление облпрокуратуры и отказала в его удовлетворении. Прокуратура обжаловала решение Левобережного райсуда Воронежа, вынесенное 12 декабря минувшего года, которым возбуждение уголовного дела против Александра Рубцова признавалось необоснованным.

Вчера облсуд повторно рассмотрел уголовное дело о превышении должностных полномочий гендиректором ИФК. Претензии следователей касаются формирования уставного капитала лизинговой компании: из 2,5 млрд. руб. выделенных на оплату госдоли в 2002-2003 гг., в него было внесено только 212 тыс. руб., остальные были учтены на балансе компании по статье "Добавочный капитал". Кроме того, облпрокуратура посчитала, что акции ИФК были проданы государству по завышенной цене. В конце июля 2005 г. дело было передано в Генпрокуратуру, которая арестовала около 51% акций компании в качестве обеспечительной меры. Левобережный райсуд, решение которого оставила в силе кассационная инстанция облсуда, приводит несколько обоснований для прекращения уголовного дела. Суд установил, что следователь райпрокуратуры ранее вынесил постановление об отказе в возбуждении уголовного дела по причине отсутствия достаточных данных о составе преступления.

Тем не менее зампрокурора Левобережной прокуратуры Воронежа Галина Машарова отменила постановление следователя и возбудила дело.

Как следует из заключения суда, у госпожи Машаровой не было сведений о нецелевом использовании бюджетных средств со стороны ИФК, а следствие не смогло доказать завышения цены акций компании. Также суд согласился с доводами юристов компании, что решения об увеличении уставного капитала принимаются коллегиально советом директоров, в который входят представители государства, и собранием акционеров. Отсутствует и повод для возбуждения уголовного дела. Прокурорская проверка на ИФК

началась с того, что некий Азамат Болотоков, основываясь на статье в "Комсомольской правде", на бланке ЗАО "Группа лизинговых компаний "Лидер" направил заявление в Левобережную райпрокуратуру. Как утверждал господин Болотоков, деятельность менеджмента ИФК нарушает интересы акционеров. В дальнейшем он отозвал заявление, а газета даже опубликовала опровержение. Как сообщила старший помощник облпрокурора Галина Горшкова, теперь облпрокуратура намерена направить надзорное представление в президиум облсуда, чтобы обжаловать решение кассационной инстанции. "Суд вышел за рамки предоставленных ему полномочий и предпринял вопросы, которые могут стать предметом судебных разбирательств по существу уголовного дела", - пояснила госпожа Горшкова.

Несмотря на то, что в судебном разбирательстве рано ставить точку, в ИФК считают нынешнее решение суда важным. "Мы можем наконец спокойно вздохнуть и заняться строительством авиалайнеров. Допросы, выемки документов из офиса компании и суды отнимали у нас значительное количество рабочего времени. Мы с самого начала были уверены, что не выходили за рамки закона. Теперь нашу правоту подтвердил Воронежский облсуд", - сообщил гендиректор ИФК Александр Рубцов.

Воронежский вице-губернатор, курирующий промышленность, Вячеслав Клейменов уверен, что история с уголовным преследованием господина Рубцова завершена. "Теперь можно смело говорить о развитии Воронежского акционерного самолетостроительного общества (ВАСО), которое ИФК обеспечивает заказами", - говорит В.Клейменов. Между тем вице-губернатор не исключил появления новых уголовных дел, связанных с ИФК. Его предположение косвенно подтверждаются тем, что выемки документов в лизинговой компании продолжаются до сих пор.

"Правительство хочет вытеснить с рынка ИФК, а все финансовые потоки из госбюджета на поддержку авиапрома замкнуть на Финансовую лизинговую компанию (ФЛК), занимающуюся разработкой проекта по строительству регионального лайнера RRJ", - предположил один из участников рынка. Свою позицию он обосновал недавним заявлением главы Федерального агентства по промышленности (Роспром) Бориса Алешина о том, что в ОАК останется только одна компания по лизингу гражданской авиатехники. По словам чиновника, речь идет о ФЛК. Компании ИФК будет отведена роль по маркетингу и обслуживанию самолетов.

Гендиректор ИФК Александр Рубцов пояснил, что в Роспроме не было "серьезных дискуссий" по поводу числа авиализинговых компаний в ОАК. "У нас нарабатан большой опыт лизинговых продаж, а также продвижения отечественной авиапродукции на экспорт", - отметил он.

Мария СИМОНОВА

источник: газета "Коммерсантъ-Воронеж"
17.02.06

ПЕРЕВОЗЧИКИ ОСТАВИЛИ БЕЗ РАБОТЫ АВИАРЕМОНТНЫЕ ЗАВОДЫ

Когда-то давно, во времена СССР, существовала единая система техобслуживания и ремонта авиационной техники. Сейчас на российском рынке несколько самостоятельных авиаремонтных заводов. При этом отечественные авиакомпании сегодня пришли к необходимости создания собственных центров по ТОиР, осваивая тем самым новый для себя сегмент рынка.

Действующая сегодня в России система технического обслуживания и ремонта (ТОиР) авиационной техники сложилась на базе Всесоюзного государственного промышленного объединения по ремонту авиационной техники "Авиаремонт". Эта структура централизованным образом обеспечивала ТОиР всех советских гражданских воздушных судов.

С распадом СССР "Авиаремонт" разделился на несколько авиаремонтных заводов, большая часть которых теперь находится в частной собственности. Но в период с 1993-го по 1998 год спрос на их услуги серьезно упал - вместе с объемом авиаперевозок.

Советский "Аэрофлот" ежегодно перевозил около 140 млн человек (из них 90 млн - в России). Нынешним отечественным авиакомпаниям, образовавшимся на базе региональных аэрофлотовских авиаотрядов, можно только мечтать о таких показателях. В 1997 году объем перевозок по стране сократился до 27 млн человек. В 2005 году все российские перевозчики обслужили немногим больше - около 35 млн человек. В основном эти объемы обеспечиваются перевозками по линии регион-Москва, а вот маршруты регион-регион, составлявшие основу пассажиропотока в СССР, в большинстве своем были закрыты: летать стало дорого, и россияне пересели в поезда.

Таким образом, большинство региональных авиаремонтных заводов, осуществлявших техобслуживание и ремонт небольших самолетов типа Ан-2, Ан-24, Як-40, созданных для межрегиональных перевозок, лишились прежнего объема заказов по вполне объективным причинам. Плюс к этому авиакомпаниям, вынужденные теперь покупать услуги авиаремонтных заводов на рыночных условиях, пришли к созданию собственных центров по техническому обслуживанию и ремонту авиатехники.

"Самостоятельно обслуживать свои самолеты гораздо дешевле, чем размещать заказы в специализированных компаниях", - говорит пресс-секретарь "Сибири" Илья Новохатский. Именно поэтому, по его словам, у компании есть "дочка" ООО "Сибирь-техник", которая в аэропорту Толмачево осуществляет техобслуживание и ремонт воздушных судов отечественного производства - Ту-154Б, Ту154М, Ил-86 и Ту-204-100.

Крупную авиационно-ремонтную базу создает и "ЮТэйр" - в прошлом году было зарегистрировано дочернее ООО "ЮТэйр-техник", основные мощности

которого расположены на базах в аэропортах Сыктывкара, Сургута и Тюмени (включая завод по ремонту вертолетов №26), а линейная станция обслуживания действует в московском Внукове.

Помимо обслуживания самолетов и вертолетов материнской компании, предприятия, как отмечает гендиректор "ЮТэйр" Андрей Мартиросов, принимают заказы сторонних компаний. Другими словами, это направление развивается в самостоятельный бизнес.

Впрочем, с закупкой самолетов зарубежного производства привыкшие к самостоятельному обслуживанию своих машин авиакомпании учатся работать и с иностранными лайнерами. Так, например, "Сибирь" создала еще одно дочернее предприятие по ТОиР - S7-Engineering. Иностранные самолеты "Сибири" уже в этом году начали обслуживаться в S7-Engineering по форме Acheck. Более тяжелые формы для "Сибири" по-прежнему выполняет Lufthansa Technik.

В дальнейшем возможности S7-Engineering будут доведены до производства техобслуживания и ремонта по более тяжелым формам (B-check и Ccheck). Не исключено, что партнером "Сибири" в создаваемом S7-Engineering будет все та же Lufthansa Technik.

Впрочем, гендиректор консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак отмечает, что далеко не все перевозчики стремятся создать собственные базы техобслуживания, - например, крупнейшие эксплуатанты западной техники "ВИМ-авиа" и "Трансаэро" не имеют таких баз. Решение о самостоятельном техобслуживании самолетов или о заказе этой услуги на стороне зависит от стратегии развития той или иной компании. Но в необходимость в услугах авиаремонтных заводов действительно отпадает. Когда техники советского производства в парках отечественных авиакомпаний не останется, авиаремонтным заводам, говорит Рыбак, придется либо кардинально менять профиль, либо сертифицироваться под ТОиР западных самолетов.

Ирина РУСАНОВА

*источник: газета "Бизнес"
22.02.06*

ДВИГАТЕЛИ 2006 IX МЕЖДУНАРОДНЫЙ САЛОН

11-15 апреля 2006, Москва, ВВЦ

подробности на стр. 88

СВОБОДНОКОНВЕРТИРУЕМЫЙ BOEING ДЛЯ УЛЬЯНОВСКА

Оказавшиеся не удел российские авиазаводы находят новые для себя сегменты рынка техобслуживания и ремонта (ТОиР) самолетов. По сведениям "Бизнеса", ульяновский завод "Авиастар-СП" уже в этом месяце может принять решение о том, чтобы стать одной из площадок корпорации Boeing, на которой пассажирские самолеты переоборудуются в грузовые. Общий объем рынка конвертации самолетов до 2023 года оценивается в \$22-33 млрд.

Мировая индустрия грузоперевозок воздушным транспортом растет опережающими темпами в сравнении с пассажирскими перевозками. И хотя, по данным Международной ассоциации воздушного транспорта IATA, в 2005 г. прирост объема грузоперевозок авиационным транспортом составил лишь 3-4% (против прироста в 16% в 2004 г.), прогнозы экспертов и участников рынка на ближайшие годы весьма оптимистичны. Ожидается, что ежегодные темпы роста пассажирского трафика составят в период с 2005 по 2009 гг. 5,6%, в то время как грузоперевозки будут расти на 6,3% ежегодно. По подсчетам президента группы компаний "Волга-Днепр" Алексея Исайкина, в денежном выражении суммарный ежегодный оборот рынка грузоперевозок воздушным транспортом оценивается приблизительно в \$60 млрд, а к 2015 г., как ожидается, он вырастет без малого в два раза - до \$105 млрд.

Доминируют на этом рынке машины производства американской компании Boeing (модели 747, 767, 757), а также DC-10 и MD11. При этом более половины всех грузоперевозок воздушным транспортом приходится на Boeing 747. Но в отличие от пассажирских, основу парка грузовых авиакомпаний составляют самолеты, приобретенные на вторичном рынке и переоборудованные в грузовую версию. На рынке наблюдается дефицит поддержанных грузовых самолетов при довольно высокой стоимости новых образцов. В то же время пассажирская комплектация 747-й модели оказалась невостребованной из-за спада объемов перевозок, произошедшего после 11 сентября 2001 г. Таким образом, согласно прогнозу Boeing, до 2023 г. авиакомпании во всем мире пополнят свой парк 2950 грузовыми самолетами, из которых 75% придется на конвертированные из пассажирской версии машины.

Это означает, что конвертация пассажирских самолетов в грузовые становится одним из самых интересных сегментов рынка технического обслуживания и ремонта авиационной техники. Технически эта операция не представляет больших проблем: в ходе конвертации демонтируется пассажирский салон, производится установка усиленных полов и погрузочно-разгрузочного оборудования, а для облегчения загрузки контейнеров и палет в фюзеляже прорезается большой грузовой люк. Правда сама американская компания не осуществляет конвертацию, предоставляя права различным компаниям. Лидерами на этом рынке длительное время оставался Израиль, но в будущем ситуация может измениться. Российские авиазаводы, испыты-

вающие острый дефицит заказов, могут побороться за долю этого перспективного рынка.

Если прогноз Boeing сбудется, то до 2023 г./ конвертации подвергнутся 2200 самолетов. С учетом того, что стоимость переоборудования самолета из пассажирского в грузовой колеблется в пределах \$10-15млн в зависимости от типа воздушного судна, объем этого сегмента рынка ТОиР составляет минимум \$22 млрд, а максимум - \$33 млрд. На часть этих денег претендует ульяновский завод "Авиастар-СП", в стратегии развития которого предусмотрена подготовка мощностей для конвертации самолетов. Уже в 2006 г. первые машины могут прибыть на завод для конвертации.

По мнению Исайкина, участие в международной кооперации с ведущими мировыми производителями позволит диверсифицировать производственную программу предприятия и сделает положение завода более устойчивым.

Стартовым заказчиком выступит "Волга-Днепр", рассчитывающая к 2010 г. довести свой парк грузовых Boeing 747 до 10 машин. Некоторые из них будут новыми, а другие - конвертированными. Алексей Исайкин полагает, что, разместив заказ на ульяновском заводе, авиакомпания получит самолеты быстрее. А с учетом стоимости переоборудования самолета из пассажирского в грузовой (примерно \$10 млн) и остаточной стоимости лайнера-донора приобретение конвертированного грузового самолета оказывается существенно дешевле, чем покупка новой машины. Например, Boeing 747-200F в зависимости от налета и наработки двигателей, а также от комплектации - может стоить от \$4 млн. Стоимость самолета с достаточным количеством ресурса начинается от \$10 млн, а переоборудованный "грузовик", который получила российская AirBridge Cargo ("дочка" "Волги-Днепра"), оценен экспертами примерно в \$30 млн. В то же время каталожная стоимость нового Boeing 747-200F превышает \$220 млн.

Завод, по мнению Исайкина, за счет конвертации пассажирских самолетов в грузовые будет иметь бизнес с годовым оборотом в \$100 млн., т.е. в год должен переоборудовать 10 самолетов. Впрочем, для этого заказов от "Волги-Днепра" будет недостаточно. Потенциально заказчиком грузовых Boeing 747 может стать "Аэрофлот". В 2005 г. заместитель генерального директора "Аэрофлота" по управлению сетью маршрутов и грузовым перевозкам Игорь Десятниченко высказывал мнение, что "семьсот сорок седьмые" могут стать альтернативой MD-11F, на которые в настоящее время рассчитывает авиакомпания. Национального перевозчика вполне могут привлечь конвертированные машины. Проявляют осторожный интерес к этому проекту и в авиакомпании "Атлант-Союз", представитель которой, Георгий Баутин, напомнил, что компания уже заказала 2 самолета Ил96-400Т и в будущем парк компании может быть пополнен за счет дальнемагистральных грузовых лайнеров.

Олег ПАНТЕЛЕЕВ
Ирина РУСАНОВА

источник: газета "Бизнес"
22.02.06

ТАШКЕНТСКИЙ АВИАЗАВОД БУДЕТ РАБОТАТЬ НА ВООРУЖЕНИЕ АРМИИ КИТАЯ

Недавний визит делегации Госдумы в Узбекистан вновь привлек внимание экспертов к судьбе Ташкентского авиационного производственного объединения им. Чкалова. Одним из членов делегации был председатель думского комитета по делам СНГ и связям с соотечественниками Андрей Кокошин, который, судя по всему, выступил здесь как своеобразный лоббист российского ВПК. Еще в бытность заместителем министра обороны России он выступал сторонником создания мощных холдингов в оборонном комплексе.

По словам Кокошина, президент Узбекистана Ислам Каримов предложил новую схему приватизации авиазавода и пригласил туда российский капитал.

ГАО "ТАПОиЧ" является одним из крупнейших самолетостроительных предприятий стран СНГ и азиатского континента, специализирующимся на производстве широкофюзеляжного транспортного самолета Ил-76 и его многочисленных модификаций (ТД, МД, МФ, ТФ, Ил-78 и др.), пассажирского самолета для местных средних авиалиний Ил-114 и его транспортного варианта Ил-114Т. 51% уставного фонда ТАПОиЧ принадлежит узбекскому государству, 10% - трудовому коллективу, по 6,7% - Национальному банку внешнеэкономической деятельности и Агентству внешних экономических связей республики, а также другим собственникам. Российская сторона неоднократно предлагает Ташкенту передать контрольный пакет акций фирме "Ильюшин" с тем, чтобы образовать единый российско-узбекский авиахолдинг. Официальный Ташкент не против авиахолдинга, но всегда настаивал на прямой покупке акций. Последний международный тендер по продаже 25,6% акций ТАПОиЧ стоимостью \$120,8 млн состоялся весной прошлого года. Конкурс сорвался, поскольку не нашлось ни одной компании, которая захотела бы приобрести акции единственного в Центральной Азии авиастроительного предприятия.

Однако, завод является достаточно перспективным активом. По мнению экспертов, потребность авиационного рынка в самолетах Ил-76, производящихся в Ташкенте, составляет 90-100 единиц на период до 2015 г., причём только по зарубежным поставкам (Китай, Индия, Южная Корея, Иран, Иордания, Азербайджан) - до 70 самолётов. Стоимость одного самолета может колебаться от 25 до 35 млн. долл. Кроме того, согласно прогнозу Airbus, объем мировой индустрии гражданских грузовых перевозок будет возрастать в период до 2025 г. с темпом 5,9% в год, что потребует поставки свыше 700 новых самолетов и переоборудования 2400 эксплуатируемых пассажирских лайнеров в грузовые варианты. Наиболее высокий спрос на новые грузовые самолеты в прогнозируемый период ожидается в классе воздушных судов большой грузоподъемности.

Самолет Ил-76 способен занять свою нишу на этом рынке при условии оснащения двигателями, отвечающими нормам Международной организации граждан-

ской авиации (ИКАО). Отметим, что 12 января сего года представители "Авиационного комплекса им. С.В. Ильюшина" получили в Межгосударственном авиационном комитете первый в России сертификат на соответствие самолета Ил-76ТД-90ВД этим нормам, что снимает ограничения на полеты самолетов данного типа на международных воздушных трассах.

Но более интересным является производство самолетов Ил-76 для нужд военно-воздушных сил разных стран. Осенью прошлого года Китай демонстрировал заинтересованность в приобретении 32 самолетов Ил-76МД и 6 "летающих танкеров" Ил-78МК для Народно-Освободительной Армии Китая (НОАК). Эти самолеты принимали участие в российско-китайских военных учениях "Мирная миссия-2005", и китайские военные проявили к ним повышенный интерес.

До сего времени Китаю было продано 14 самолетов этого типа. При этом китайская сторона готова приобрести самолеты и со старыми двигателями ДЗ0-КП-2, что подчеркивает намерение Пекина использовать данные самолеты исключительно в военных целях. Предполагаемое к закупке количество самолетов в точности соответствует штатной численности военно-транспортного авиационного полка, что может свидетельствовать о начале перевооружения военно-транспортной авиации НОАК. Китай находится на 2-м этапе выполнения долговременной программы строительства своей армии, которая к 2010 г. должна превратиться в силу, "гарантирующую расширение стратегических границ и жизненного пространства". На 3-м этапе (до 2050 года) должны быть созданы ВС, способные "одерживать победу в войне любого масштаба и продолжительности с использованием всех средств и способов ведения вооруженной борьбы". Поскольку главной геополитической задачей Китая в настоящее время является присоединение Тайваня, планы вероятных боевых действий не могут не предполагать применения на начальном этапе воздушного десантирования.

Воздушно-десантные войска НОАК в настоящее время представлены 3 дивизиями. Военно-транспортных соединений, предназначенных для их десантирования и соответствующих современным требованиям, у Китая нет. Для выполнения этой задачи вне конкуренции находится выпускаемый ТАПОиЧ самолет Ил-76МД (или Ил-76МФ). В мире есть только один близкий по характеристикам американский военно-транспортный самолет C-17 Globemaster, но он в несколько раз дороже и практически не предлагается к продаже.

По всей видимости, в ближайшее время можно ожидать некоторых подвижек в процессе создания на базе ТАПОиЧ совместного российско-узбекского предприятия. В случае успешного решения по акционированию Ташкентского авиазавода, российско-узбекский тандем станет весьма влиятельным игроком на международном рынке транспортного самолетостроения.

Игорь ЗЕНКОВ

*источник: сайт "Фергана.Ру"
22.02.06*

ЛЕТАЮЩИЙ ОТЕЛЬ - ЗАПАСНОЙ АЭРОДРОМ СТРОИТЕЛЯ ВОЕННОГО ДИРИЖАБЛЯ

Громадный воздушный корабль, ставший роскошной летающей гостиницей, переносит 250 богатых пассажиров через континенты и океаны. На борту корабля-отеля длиной в два футбольных поля есть всё. Включая рестораны и казино. И это не дирижабль. Это Aeroscraft.

О данном проекте в январском номере сообщил журнал Popular Science. Как пишет издание, в отличие от предков, Aeroscraft тяжелее воздуха. Его 396 тысяч кубометров гелия поднимают только две трети веса - взлететь кораблю с 400-тонным полезным грузом помогают шесть турбовентиляторных реактивных двигателей.

Двигаясь со скоростью 280 км/час, судно может пересечь континентальные Штаты примерно за 18 часов, а вообще - диапазон действия Aeroscraft около 10 тысяч км.

Размеры корабля впечатляют: высота 50 метров, ширина 74 метров, длина 197 метров.

Но притом, что это воздушное судно крупнее любого авиалайнера, ему на земле требуется меньше места, чем какому угодно самолёту, потому что Aeroscraft не нуждается во взлётно-посадочной полосе: он взлетает и приземляется как вертолёт. В том числе - на снег или воду.

Журнал пишет, что Aeroscraft находится на ранних стадиях развития опытного образца, но, как ожидается, проект будет закончен к 2010 году - несколько компаний выразили уже свой интерес.

Чьё же Aeroscraft детище, кто мог решиться на такое? Ответ: нашего бывшего соотечественника Игоря Пастернака, с калифорнийской фирмой которого мы немного знакомы. Помните проект межконтинентального дирижабля "Морж" (Walrus) от агентства Пентагона DARPA?

Мы о нём рассказали в августе 2004 года, а в сентябре 2005-го сообщили об отборе исполнителей для первой фазы проекта.

Выбор тогда удивил. Мало того, что рядом с таким монстром, как Lockheed Martin оказалась никому неизвестная компания, так она ещё и получила от DARPA больше денег, чем самый большой в мире военный подрядчик.

Речь шла как раз о фирме Игоря Пастернака Worldwide Aeros Corporation. Просто мы об этом не знали, пока Los Angeles Times не открыла нам глаза.

Газета назвала соперничество Lockheed Martin и Aeros современной "версией Давида и Голиафа". В сентябре нынешнего года одна из корпораций получит уже \$100-миллионный контракт на строительство опытного образца "Моржа".

А если прототип будет принят Пентагоном, то для победителя откроется перспектива на все \$11 миллиардов - это производство воздушных судов Walrus (14-16 штук) в течение 30 лет. И у компании 41-летнего Пастернака есть шансы на такую победу. Как так получилось?

В Los Angeles Times написано, что будущий основатель Aeros рос во Львове. В 1988 году он открыл собственную компанию и начал проектировать гигантские воздушные корабли для транспортировки грузов к отдалённым нефтяным месторождениям Сибири.

Его фирма была одной из первых, что занялись аэронавтикой частным образом после перестройки Горбачёва.

С распадом Советского Союза Пастернак потерял нажитые капиталы и, как он говорит, "в связи с растущим антисемитизмом в стране" вместе с семьёй и коллегами иммигрировал в США.

Сначала, в 1992 году, компания обосновалась в Делавэре, а в октябре 1993-го переехала в Калифорнию, в город Тарзана (Tarzana), где находится и поныне.

Пастернаку удалось убедить нескольких инвесторов, и Aeros занялась изготовлением дирижаблей для использования в рекламных целях. Среди её клиентов были MasterCard и производитель спортивных товаров Spalding.

Всего в Америке Пастернак построил примерно 30 дирижаблей по \$3 миллиона каждый. Сегодня в фирме, зарабатывающей ежегодно около \$10 миллионов, трудится 40 служащих.

"На самом деле мы не чувствуем, что Lockheed - наш конкурент, - говорит Пастернак. - Должно быть одно единственное решение задачи, мы просто предлагаем своё".

Похоже, для Aeros не критично, победит она или проиграет в конкурсе Пентагона. Так или иначе, компания будет строить рекламные, грузовые и пассажирские модели воздушных судов. Летающая гостиница - один из таких проектов (кстати, о концептуальных отелях, в том числе - гостинице, летающей на дирижабле, мы рассказывали в этом материале).

По оценкам Пастернака, строительство отеля Aeroscraft обойдётся примерно в \$46 миллионов. 150-местный Boeing 737 стоит столько же, но его эксплуатация встает вдвое дороже. "Мы предлагаем по-новому взглянуть на то, что можно сделать в воздухе", - говорит глава Aeros.

источник: сайт "Membrana"
09.02.06



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

ГРЯДЕТ НОВЫЙ "БУРАН"

Как уже сообщала "Красная звезда", 18 января 2006 года Федеральное космическое агентство (Роскосмос) объявило закрытый конкурс на выполнение работ на тему "Создание многоразового пилотируемого космического корабля нового поколения для транспортно-технического обслуживания орбитальных пилотируемых станций, перспективных пилотируемых космических комплексов и других объектов околоземной орбитальной группировки". Конкурсная комиссия должна была объявить его результаты в начале февраля.

Появление нового космического корабля сегодня для России особенно актуально, ведь пилотируемым кораблям "Союз", на которых до сих пор доставляют экипажи на МКС, без малого 40 лет, и они уже трижды модернизировались. Несмотря на свою надежность, эти корабли устарели и морально, и по элементной базе. Немаловажно, что для обслуживания МКС, полета к другим планетам нужно иметь вместительный многоразовый корабль, так как уже в ближайшем будущем космические конструкции станут монтировать на орбите из блоков, доставляемых с Земли. Оптимальное число монтажников - 6 человек. Не меньше космонавтов и должен доставлять на орбиту новичок, против трех членов экипажа "Союзов".

Напомним, что на участие в конкурсе Роскосмоса подали заявки 3 ведущих отечественных предприятия ракетно-космической отрасли - Ракетно-космическая корпорация "Энергия", Государственный космический научно-производственный центр им. М.В. Хруничева и Научно-производственное объединение "Молния".

Создаваемый в РКК "Энергия" перспективный универсальный космический корабль "Клипер" имеет многоразовую возвращаемую капсулу, общую длину более 10 метров, стартовую массу до 14,5 тонны. Он сможет доставить на орбиту 6 человек экипажа и 700 килограммов груза. Новый корабль сможет работать по широкому спектру программ: от МКС до полетов на Марс и Луну. В сравнении с работающим сегодня кораблем "Союз" новичок будет удобней и вместительней. Разработчики говорят, что он впитал в себя все лучшее, что создано в области построения космических кораблей в нашей стране. "Клипер" состоит из большого и комфортного отсека экипажа, приборного и агрегатного отсеков. Еще одно важное его отличие от предшественников - система аварийного спасения.

При помощи ее двигателей экипаж может быть спасен на любой стадии полета путем мгновенного отрыва от ракеты. Также "Клипер" сможет менять траекторию во время посадки, что позволит ему приземляться там где надо, например в России, а не в Казахстане.

Многоцелевая авиационно-космическая система (МАКС), разработанная в НПО "Молния", представляет собой 2-х ступенчатый комплекс воздушного старта, состоящий из самолета-носителя Ан-225 "Мрия" разработки АНПК им. О.К. Антонова, на котором устанавливается орбитальный самолет в пилотируемом или бес-

пилотном варианте или грузовой контейнер с внешним топливным баком, заполненным криогенными компонентами топлива. Система базируется на обычных аэродромах 1-го класса, дооборудованных необходимыми для МАКС средствами заправки компонентами топлива, наземного технического и посадочного комплекса, и вписывается в основном в существующие средства наземного комплекса управления космическими системами. Основные элементы МАКС выполнены в многоразовом исполнении, кроме внешнего топливного бака и блока выведения.

ГКНПЦ им. М.В. Хруничева представило для участия в конкурсе комплексную программу с использованием накопленного центром опыта создания возвращаемого транспортного корабля снабжения. Это единая готовая система корабль - носитель - стартовый комплекс.

Каковы же результаты конкурса? К сожалению, к намеченному сроку, началу февраля, определить победителя не удалось, поскольку ни один из проектов, по мнению комиссии, не соответствует предъявленным требованиям. Как сообщает Роскосмос, конкурсантам после получения новых документов предстоит продолжить работу. Нет сомнений в том, что облик перспективного отечественного космического корабля будет уже скоро определен.

Многие специалисты и ветераны отрасли сегодня вспоминают другой проект - уникальный космический корабль многоразового использования "Буран", с уникально несчастливой судьбой. Он тоже задумывался как грандиозный прорыв, как новый шаг в отечественной космонавтике, а сегодня его последний, выпотрошенный экземпляр доживает свои дни в Парке культуры и отдыха имени Горького в Москве. 15 ноября 1988 года отечественные и зарубежные СМИ пестрели сообщениями о проведении в Советском Союзе успешных испытаний универсальной ракетно-космической транспортной системы "Энергия" с кораблем "Буран". Орбитальный корабль вышел на расчетную орбиту, совершил двухвитковый полет вокруг Земли и приземлился в автоматическом режиме на посадочной полосе космодрома Байконур. За сухим техническим термином "в автоматическом режиме" скрывалось достижение, которое те же американцы не перекрыли до сих пор! "Буран" взлетел, совершил орбитальный полет и приземлился без экипажа с точностью, измеряемой метрами! Полет "Бурана" стал выдающимся успехом отечественной науки и техники, открывающим качественно новый этап в советской программе космических исследований. Но достался корабль стране дорогой ценой, на программу было потрачено более 12 лет, 14 млрд. рублей. Во время испытаний погибла половина летчиков-испытателей из отряда.

Неспроста сегодня, когда решается, на каких космических кораблях будут летать российские космонавты, вспоминается "Буран". Остается надеяться, что больше ни одну российскую космическую ладью не постигнет такая судьба.

Андрей ГАРАВСКИЙ

*источник: газета "Красная звезда"
16.02.06*

F-22A ПОДТЯГИВАЮТСЯ К ВЛАДИВОСТОКУ?

Пентагон неожиданно принял решение кардинально изменить свою политику в области поставки за рубеж новейших боевых самолетов. Вероятно, уже в скором будущем Япония получит единственный в мире в настоящее время полноценный истребитель пятого поколения – F-22A Raptor.

В Пентагоне растет стремление продать новейший истребитель F-22 Raptor, переполненный новейшими технологиями, ключевым союзникам США - и в первую очередь, Японии.

"РЭПТОРЫ" АТАКУЮТ РЫНОК

"В настоящее время это предложение рассматривается трех- и четырехзвездочными генералами, - приводит Military.com слова компетентного источника в компании Lockheed Martin. - Это пока не наивысший уровень - однако дойдет очередь и до него". По информации других источников, точное количество "Рэпторов", которые США намерены поставить Японии, пока не определено.

Ранее, 2 февраля, командующий боевой авиацией США генерал-лейтенант Рональд Е. Кейз заявил на конференции в Лэйк Буэна Виста (штат Флорида), что официальные лица рассматривают возможность поставки F-22A на мировой рынок - причем эта точка зрения постепенно обретает популярность.

По всей видимости, за подобным предложением маячит производитель "Рэпторов" компания Lockheed - объемы закупок F-22A американскими ВВС оказались значительно менее масштабными, чем предполагалось ранее, а производство требует серийности. Если ранее предполагалось, что ВВС США получат 381 истребитель пятого поколения, то теперь решено приобрести лишь около 180 (по некоторым данным - 183) машин. Поставки за рубеж могли бы выручить компанию.

"Хочу отметить, что определенно растет интерес к разработке импортной версии" F-22A, заявил на той же конференции представитель компании Boeing. Истребитель пятого поколения - во многом ее детище; согласно официальной информации, Boeing производит крылья истребителя, кормовую часть фюзеляжа, авионику, до 70% всего программного обеспечения, а также многое другое.

F-22A RAPTOR: ХАРАКТЕРИСТИКИ И ВОЗМОЖНОСТИ

Многоцелевой истребитель завоевания превосходства в воздухе F-22A Raptor разработан компаниями Lockheed Martin и Boeing. Оснащен двумя турбовентиляторными двигателями Pratt&Whitney F119-PW-100 тягой около 16 тыс. кг с форсажными камерами и отклоняемыми в двух плоскостях соплами, обеспечивающими изменение вектора тяги. Длина самолета - 18,9 м, высота - 5,1 м, размах крыльев - 13,6 м, максимальная скорость - 2 Маха, крейсерская - 1,5 Маха,

потолок - около 15 тыс. м, пустой вес - около 18 т, Вооружение: 20-мм пушка M61A2 (боекомплект 480 выстрелов), два внутренних отсека для подвешенного вооружения - ракет или бомб. Экипаж: 1 человек.

Согласно официальной информации ВВС США, истребитель пятого поколения F-22A Raptor представляет собой боевую машину с качественно новым уровнем боевого потенциала. Это стало следствием совокупной реализации в нем целого ряда революционных для мировой авиации концепций - малозаметности, сверхзвуковой крейсерской скорости (т.е. возможности длительного полета со сверхзвуковой скоростью без использования форсажных камер), сверхманевренности, комплексной (интегрированной) авионики, иного качества восприятия текущей оперативной и тактической ситуации пилотом, в сочетании с оптимизированными и упрощенными технологиями сервисного обслуживания, повышающими, в частности, надежность самолета.

F-22A Raptor может поражать воздушные и наземные цели, что дает возможность в полной мере реализовать принципы ведения воздушной войны XXI века в рамках концепции Global Strike Force. Истребитель F-22A является, в сущности, ее ключевым элементом, позволяя достичь превосходства в воздухе быстро и на большом удалении от мест базирования. По мнению экспертов Пентагона, с F-22A не сможет сравниться ни один из уже существующих или только разрабатываемых - на словах или на деле - истребителей других стран мира.

Важным элементом истребителя являются самые передовые сенсорные системы, позволяющие ему первым обнаружить, идентифицировать, атаковать и уничтожить противника. Кардинальные перемены в конструкции кабины пилота, а также интеграции сенсоров улучшили качество восприятия им обстановки.

При решении задач поражения воздушных целей F-22A Raptor на борту самолета (во внутренних отсеках) размещаются 6 ракет среднего радиуса действия AIM-120 AMRAAM и 2 ракеты малого радиуса действия AIM-9 Sidewinder. При атаке наземных целей истребитель вооружается двумя 500-килограммовыми управляемыми авиабомбами GBU-32 Joint Direct Attack Munition (во внутренних отсеках), а также специализированной авионикой и системами управления вооружением. В перспективе планируется улучшить штурмовые возможности истребителя за счет установки нового усовершенствованного радара, а также использования до 8 авиабомб уменьшенного диаметра. При штурме наземных целей возможно размещение на борту также двух AIM-120 AMRAAM и двух AIM-9 Sidewinder. Новые технологии обеспечения малозаметности также способствуют повышению живучести самолета и росту его боевого потенциала. Утверждается, что F-22A Raptor способен обеспечить не только собственную незаметность, но и защитить от обнаружения другие объекты. Важнейшим достижением конструкторов самолета является повышение его надежности и ремонтпригодности - в этом ему нет равных в мировой истории, утверждают официальные источники Пентагона.

ПОЧЕМУ ЯПОНИЯ?

По общему мнению военных аналитиков и официальных источников в Пентагоне, именно Страна восходящего солнца действительно видится наиболее подходящим покупателем "Рэпторов". Дело в том, что другие ключевые партнеры и союзники США уже основательно "погрязли" в весьма дорогостоящих работах по созданию в рамках программы JSF "бюджетного", но все же очень дорогостоящего истребителя F-35, а также вынуждены будут потратить значительные доли своих бюджетов на его приобретение. Во-вторых, Китай и Россия по-прежнему видятся заокеанским аналитикам единственными силами, потенциально способными противостоять военной мощи Америки.

Уже 14 февраля официальный представитель сил самообороны Японии заявил, что его страна крайне заинтересована в покупке F-22A в качестве замены своим F-4 и уже вступила в контакт и с производителями "Рэпторов", и с военным ведомством США. На вооружении ВВС сил самообороны Японии (JASDF) стоят 4 типа истребителей - F-15, F-4, F-2 и F-1. F-4 стоят на вооружении с 1973 года, и уже принято решение об их замене. Правда, "подлинный" F-22A настолько изобилует сверхсекретными технологиями, что о поставке его за рубеж без внесения изменений, снижающих его боевые возможности, речь даже не идет - США не

склонны делиться сокровенным ни с кем. В первую очередь, это касается электронной архитектуры самолета, ряда технологий снижения заметности, а также систем передачи данных нового поколения - в частности, системы сетевого целеуказания поля боя Tactical Targeting Networking Technology.

Заявления о поставке "Рэпторов" на Дальний Восток обнаруживают долгосрочные цели американской военной политики. Именно там, вероятно, видят заокеанские военные основные театры сражений грядущих войн. Растущая экономическая мощь Китая, готовность принять Тайвань в свои объятия воспринимаются как серьезный вызов в США. Вероятно, Китай осознается в США как настолько опасный экономический противник, что с ним следует вести диалог иными, не экономическими, средствами. Ситуация вокруг Северной Кореи по-прежнему остается неопределенной. Поставка новейших истребителей Японии неизбежно качественно изменит расстановку сил. России, для которой собственный истребитель пятого поколения лишь неопределенно маячит в трудно различимой перспективе, стоит задуматься. Шансы столкнуться с новейшими технологиями, а не познакомиться с ними, растут.

*источник: сайт "СNews"
20.02.06*

ГРАЖДАНСКИЕ АВИАКОМПАНИИ ПОСТРАДАЮТ ОТ "ПЕРЕЕДАНИЯ"

Мировой гражданской авиации грозят избыточные мощности. На эту опасность указал генеральный директор Международной ассоциации воздушного транспорта IATA Джованни Бизиньяни.

Выступая в Сингапуре, глава IATA напомнил, что в прошлом году мировые лидеры авиастроения, компании Airbus и Boeing, получили заказы более чем на 2000 новых самолетов. Такого обилия заказов еще никогда не было в истории отрасли.

Но ведь ввод в эксплуатацию современных лайнеров вовсе не означает, что более старые машины автоматически списываются. "Их чаще всего продают небольшим авиалиниям или лизинговым компаниям, - отметил Джованни Бизиньяни и подчеркнул: - Несмотря на продолжающийся вот уже два года устойчивый подъем, мировая гражданская авиация все еще работает с убытками".

Это, по его словам, связано, прежде всего, с финансовыми проблемами больших американских авиакомпаний. В прошлом году суммарные убытки предприятий гражданской авиации достигли 6 миллиардов долларов, в нынешнем составят, видимо, около 4 миллиардов.

Лишь в следующем году, считает Джованни Бизиньяни, отрасль имеет шансы выйти из минуса и вновь стать прибыльной - если не возникнут избыточные мощности, которые неминуемо приведут к снижению прибыли авиаперевозчиков.

Однако предупреждения генерального директора Международной ассоциации воздушного транспорта пока не производят должного впечатления на авиакомпании - во всяком случае, на индийские. Как раз в этот понедельник в Дели государственная авиакомпания Indian Airlines купила у европейской авиастроительной компании Airbus 43 среднемагистральных самолета на сумму примерно в 2 миллиарда евро. Первые из заказанных машин войдут в строй уже нынешней осенью. Торжественное подписание контракта было приурочено к визиту в Индию президента Франции Жака Ширака. Во французском городе Тулузе находится штаб-квартира франко-германо-испано-британской компании Airbus.

Практически одновременно из Индии пришла хорошая новость и для французской фирмы Snecma: она получила статус приоритетного партнера при разработке двигателей для нового поколения индийских истребителей.

Окончательное решение о привлечении французов к участию в этом проекте индийское правительство примет предстоящим летом, и тогда сумма соответствующего контракта может составить от одного до двух миллиардов евро. За этот заказ боролись также российское НПО "Сатурн" и американская корпорация Pratt&Whitney.

Андрей ГУРКОВ

*источник: сайт "Немецкая волна"
21.02.06*

РАЗЯЩИЕ "СТРЕЛЫ"

Любимое средство ПВО вьетнамских партизан взяли на вооружение террористы всего мира.

16 января близ Багдада иракские повстанцы сбили американский вертолет Apache. Как установило командование США, машина была поражена ракетой класса "земля-воздух" SA-7 (по классификации НАТО) российского производства. Такие ракеты применяются в переносных зенитных ракетных комплексах (ПЗРК) "Стрела". И хотя это был уже третий вертолет, потерянный в Ираке в течение 10 дней, по словам американского генерала Джона Кина, он оказался первым, уничтоженным русской "Стрелой". До этого обстрелы из ПЗРК не достигали цели. Либо американцам везло, либо у операторов комплексов не хватало умения.

Режимом Саддама Хусейна были закуплены тысячи таких ракет. Точно их число неизвестно. После прихода американцев все ПЗРК исчезли со складов. Не исключено, что "Стрелы" из Ирака растекутся по всему миру и окажутся в руках различных террористических группировок.

СТРОКИ ИЗ БИОГРАФИИ

ПЗРК изобрели американцы. 30 ноября 1956 года фирма Convair опубликовала проект ручной пусковой установки. Ракета с инфракрасной головкой наведения получила название Red Eye ("Красный глаз"). Спустя два года начались демонстрационные испытания, а 14 декабря 1962 года была впервые поражена воздушная мишень QF-9F, летевшая на высоте 300 м со скоростью 450 км/час. В 1965 году Red Eye приняли на вооружение армии США.

С некоторым запозданием - в 1960 году - в СССР создание ПЗРК было поручено Коломенскому КБ (сейчас - КБМ), главным конструктором которого являлся Борис Шавырин, а с 1965 года - Сергей Непобедимый. Впоследствии оказалось, что советские разработчики пришли к тому же решению, что и американцы. Тепловой головкой самонаведения занялись ОКБ-357, впоследствии вошедшее в Ленинградское оптико-механическое объединение (главный конструктор ГСН - Артамонов), и творческая группа Государственного оптического института (-ГОИ) под руководством Горянкина.

В 1967 году начались испытания ПЗРК, а в январе 1968 года "Стрела-2" была принята на вооружение. Комплекс состоит из транспортно-пускового контейнера (пусковой трубы) с пусковым механизмом и источником питания. В контейнере размещается зенитная управляемая ракета (ЗУР) 9М32. В 1970 году появилась усовершенствованная версия "Стрела-2М" с ракетой 9М32М. В классификаторе НАТО комплексы получили наименования SA-7A Grail и SA-7B Grail.

Пуск ЗУР осуществляется стрелком-оператором с плеча из положения стоя, с колена, из окопа, с бронетехники, движущейся на скорости до 20 км/час. Предназначен комплекс для борьбы с дозвуковыми низколетящими целями. ПЗРК "Стрела-2" способен поражать только удаляющиеся самолеты или вертолеты, поскольку тепловая головка самонаведения имеет низкую чувствительность и может реагировать только на тепло двигателя. Более совершенный ПЗРК

"Стрела-2М" позволяет стрелять и по приближающимся целям, хотя с низкой вероятностью попадания. Дальнейшим его развитием стала "Стрела-3" (-SA-14 Gremlin). В ней применено охлаждение головки самонаведения жидким азотом. Оно происходит перед обнаружением цели и значительно повышает чувствительность, что дает возможность стрелять не только вдогонку, но и по приближающемуся самолету. Но ее быстро сменили ПЗРК типа "Игла". Однако до сих пор модификации "Стрелы-2" производятся в Египте ("Аул as-Sakr"), Пакистане (ANZA MK1) и Китае (HN-5, Hongying-5).

Боевое крещение "Стрела-2" получила на Ближнем Востоке. В официальных заявлениях начиная с лета 1969 года арабская сторона утверждала, что ВВС Израиля несут тяжелые потери от ПЗРК. Говорили о 6 "Фантомах", сбитых за один день. В реальности первые самолеты были поражены "Стрелами" в 1973 году во время войны Судного дня. Цифры из разных источников сильно разнятся, но наиболее достоверная информация гласит: зафиксировано 35 попаданий "Стрелы-2" в израильские самолеты. При этом сбиты 4 самолета, 3 получили серьезные повреждения, остальные быстро отремонтированы и иногда в тот же день снова совершали боевые вылеты. А всего египетскими бойцами было израсходовано порядка 5 тыс. "Стрел". Такая слабая эффективность объясняется не только низкой чувствительностью головки наведения, но и малым весом боевой части, взрыв которой наносил небольшой ущерб.

В апреле-мае 1974 года "Стрелами" были сбиты два F4E Phantom и один A-4 Skyhawk ВВС Израиля. В ходе вторжения в Ливан в 1982 году из ПЗРК удалось уничтожить два израильских вертолета и Skyhawk, по которому выпустили 50 "Стрел"

Стоит отметить, что израильтяне, захватив в 1973 и 1982 годах большое количество "Стрел-2", приняли их на вооружение. Долгое время это был единственный тип ПЗРК, который имелся в Армии обороны Израиля, лишь в 1979 году американцы продали ЦАХАЛу Red Eye.

По израильским данным, против крылатых и винтокрылых машин ВВС Израиля в 1973-1988 годах было применено 6825 ЗУР "Стрела-2" и "Стрела-2М". Потери составили 10 самолетов и вертолетов. Главным средством борьбы с ракетами ПЗРК стали тепловые ловушки, отстреливаемые с борта летательного аппарата.

Гораздо эффективней использовали "Стрелу-2" вьетнамские партизаны. За первое полугодие 1973 года они выпустили 22 ракеты, сбив 5 самолетов и 3 вертолета противника. За второе полугодие счет увеличился еще на 12 самолетов. В 1974 году список потерь южновьетнамской правительственной авиации превысил две сотни машин. 30 апреля 1975 год, в день окончания войны, "Стрелой-2" был сбит последний самолет, им оказался "противо-партизанский" военно-транспортный AC-119.

Изготовленные по советской лицензии в Югославии ПЗРК "Стрела-2" использовались для поражения крылатых ракет и беспилотных разведывательных самолетов НАТО в период войны 1999 года. В Боснии в 1995 году "Стрелами" сбиты американский F-16 и французский Mirage. В мае 1999 года курдские повстанцы в один день уничтожили три турецких верто-

лета все теми же "Стрелами", давно снятыми в России с производства.

НОВАЯ ЭПОХА

Рано или поздно, но на такое оружие, как ПЗРК, должны были обратить внимание террористы. Первыми опробовали американские переносные зенитные ракетные комплексы афганские моджахеды. А за пределами зон локальных конфликтов впервые ПЗРК применили североирландские боевики, обстрелявшие в марте 1994 года лондонский аэропорт "Хитроу". В апреле того же года ракетой переносного комплекса был сбит самолет Falcon-50 с президентами Бурунди и Руанды.

По данным Международной организации гражданской авиации (ИКАО), 42 раза по гражданским самолетам применялись ПЗРК в разных регионах мира. В результате этих обстрелов сбито 29 самолетов, погибло более 600 человек. Еще больше пострадала военная авиация и самолеты ООН. География террористических нападений охватывает едва ли не весь мир: Кения, Великобритания, Афганистан, Ирак, Ангола, Саудовская Аравия, Конго.

Самый трагический результат применения "Стрелы" - август 2002 года, Чечня. На подлете к аэропорту "Ханкала" террорист, стрелявший со второго этажа полуразрушенной пятиэтажки, попал в один из двигателей транспортного вертолета Ми-26. Не дотянув до аэродрома, машина упала на минное поле и загорелась. Погибли 118 российских военнослужащих.

28 ноября 2002 года две "Стрелы" были выпущены по Израильскому Boeing 757 в районе аэропорта "Момбаса", Кения. Годом раньше в ноябре 2001 года в районе Праги такой же "Стрелой" пытались сбить самолет министра иностранных дел Израиля Шимона Переса. Исследование обнаруженных пусковых установок показало, что все ПЗРК из одной партии, изготовленной в марте 1974 года на заводе им. Дегтярева в Коврове. К моменту использования срок годности у них закончился. Кроме того, террористы не имели опыта и неумело использовали ПЗРК. Поэтому обе атаки оказались безуспешными.

В декабре 2003 года Россия, США и еще 31 государство (в основном европейские страны) приняли решение о мерах по предотвращению попадания ПЗРК в руки террористов, которые могут использовать их против гражданских самолетов. Предполагалось взять под международный контроль все продажи и перемещения этих установок с ракетами. Устаревшие "Стрелы", снятые с вооружения, предлагалось уничтожить. Это сделали Сербия, Никарагуа и ряд других государств. Но Грузия с Украиной, например, отказались предоставить данные о наличии ПЗРК.

Все эти меры опоздали лет на 10-15. К нынешнему времени "Стрелы" находили у палестинских группировок и баскских террористов из организации ЭТА, у мятежников в Косово и Македонии, у ирландских сепаратистов из ИРА, талибов Афганистана и в ячейках "Аль-Каиды", во всех воюющих регионах Африки.

КОНСТРУКЦИЯ

Главной трудностью при создании тепловой головки самонаведения было достижение стабилизации ракеты в полете. Для этого требовался гироскоп с малыми массо-габаритными характеристиками. Американцы для Red Eye совместили параболическое зеркало головки с гироскопом на основе трехстепен-

ного гироскопа, избавившись от гироскопической платформы, которая применяется в больших ракетах. В СССР не имели подходящей элементной базы, поэтому в ЦКБ "Геофизика" сконструировали гироскоп, позволяющий наводить ЗУР методом пропорциональной навигации без больших поперечных нагрузок.

Еще одной проблемой стала струя сгораемого двигателя, которая могла поразить стрелка-наводчика. Чтобы этого избежать, решено было запускать маршевый двигатель на расстоянии нескольких метров от пусковой трубы с использованием специально разработанной пиротехнической задержки. Ракета выбрасывалась из трубы особым вышибным зарядом, полностью сгорающим в пусковой трубе. Поэтому "Стрела-2" могла применяться не только из окопа и люка бронетехники, но даже с опущенным в воду концом трубы.

Смесевое твердое топливо, способное гореть оптимальное для полета ракеты время, тоже удалось создать не сразу. Кратерная форма торца порохового заряда позволила увеличить площадь горения. А скорости горения до 40 мм/сек достигли путем армирования заряда металлическими проволочками. Благодаря их высокой теплопроводности ускорялся прогрев внутренних слоев топлива, что обеспечивало их быстрое возгорание. Для уменьшения лобового сопротивления диаметр ракеты сделали возможно малым - 76 мм. ЗУР выполнена по схеме "утка", имеет всего два руля, которые утапливаются внутрь корпуса ракеты, когда она находится в пусковой трубе. Четыре перьевых стабилизатора складываются позади среза сопла, а при пуске раскрываются с помощью пружинного механизма.

Боевая часть весом всего 1,17 кг способна нанести ущерб только при прямом попадании. Обычно она влетает прямо в раскаленное сопло двигателя. При ударе ракета разрушается. Чтобы подрыв боевой части произошел в момент удара, применен импульсный высокочувствительный магнитоэлектрический резонатор, в схеме которого стоит полупроводниковый усилитель и реактивные контакты, обеспечивающие замыкание электроцепи детонатора в момент удара. Если ракета не поражает цель, через 14-17 секунд полета срабатывает самоликвидатор и подрывает боевую часть. Стартовая масса управляемой ракеты 9К32М - 9,8 кг. Масса комплекса в боевом положении - 15 кг. Средняя скорость ЗУР - 500 м/сек, максимальная - 630 м/сек. Длина - 1440 мм. Дальность поражения цели - 800-4200 м; высота поражения цели - 50-2300 м.

Малый вес боевой части не позволяет гарантированно уничтожать любую цель. Лучше всего "Стрела-2", как и прочие ПЗРК ее класса, применять против одно- и двухмоторных летательных аппаратов в момент взлета. Большие транспортные и пассажирские самолеты с несколькими двигателями сбить с ее помощью почти невозможно. Зачастую повреждения, причиняемые соплу двигателя, носят минимальный характер, и после небольшого ремонта самолет снова готов к полету. Стоимость "Стрел" на черном рынке оружия - 15 тыс. долларов. Торговать есть чем: СССР и Россия поставляли ПЗРК "Стрела-2" и "Стрела-2М" более чем в 60 стран (американские Red Eye - в 24 страны), а лицензии на их производство передали полтора десяткам государств, не меньше.

Виктор МЯСНИКОВ

источник:
газета "Независимое военное обозрение"
03.02.06

АЛЕКСАНДР БУРУТИН: "СОСТОЯНИЕ И РАЗВИТИЕ ОТЕЧЕСТВЕННОГО ОБОРОННО-ПРОМЫШЛЕННОГО КОМПЛЕКСА – ОДИН ИЗ ВАЖНЕЙШИХ ВОПРОСОВ"

На вопросы «Красной звезды» отвечает советник Президента Российской Федерации Александр БУРУТИН.

- Какие задачи стоят перед вами в структуре Администрации Президента РФ?

- К сфере моей ответственности отнесены вопросы военно-технической политики государства, затрагивающие такие крупные направления деятельности, как совершенствование системы вооружения Вооруженных Сил и других войск, обеспечение устойчивого функционирования и развития оборонно-промышленного и научно-технического комплексов страны и ряд других. Каждое из этих направлений многогранно. К примеру, совершенствование системы вооружения подразумевает выбор стратегии и приоритетов в развитии тех или иных комплексов вооружения, определение их качественных и количественных характеристик с учетом решаемых военной организацией страны задач, стандартизацию и унификацию ВВТ, оптимизацию систем эксплуатации, ремонта и заказов вооружения и техники, поддержание их боевой готовности. В поле зрения должны находиться и такие вопросы, как развитие полигонного испытательного комплекса, утилизация вооружения, военной техники и боеприпасов, развитие системы международных договоров по ограничению и сокращению стратегических и обычных вооружений.

Касаясь содержательной части своей работы, хотел бы отметить, что она включает, кроме нормативно-правовых, финансово-экономических и научно-технических аспектов, еще и кадровые, социально-политические и международные. При этом в качестве приоритетных задач выделил бы следующие.

Прежде всего это подготовка и анализ важнейших программных и финансовых документов, направленных на реализацию военно-технической политики государства как в этом году, так и на перспективу. Речь идет об оценке гособоронзаказа этого года, обеспечении эффективной работы на начальном этапе его выполнения, соответствии принимаемых мер решениям в области военной безопасности государства. В завершающий этап вступила и разработка проекта новой государственной программы вооружения, формирующей военно-технические приоритеты на период до 2015 года.

В оборонно-промышленной политике важнейшими остаются задачи, связанные с выполнением действующей федеральной целевой программы реформирования оборонно-промышленного ком-

плекса (ОПК) на 2002-2006 годы. Главное здесь - обеспечить условия для вывода «оборонки» из системного кризиса, завершить формирование нормативно-правового базиса по осуществлению единой холдинговой стратегии, нарастить усилия по созданию логично выстроенных дееспособных и рыночно ориентированных интегрированных структур. Сегодня развернута подготовка и федеральной целевой программы «Развитие оборонно-промышленного комплекса Российской Федерации на 2007-2010 годы и на период до 2015 года».

Как видите, область деятельности довольно обширна. Все это требует необходимого организационного наполнения. В этом плане хотел бы отметить важность участия в работе Совета Федерации и Государственной Думы, их профильных комитетов, Правительства России, а также ряда коллегиальных органов, таких, например, как Комиссия Правительства Российской Федерации по военно-промышленным вопросам. Обязательным считаю также свое участие в государственных испытаниях по принятию на вооружение ряда перспективных комплексов и систем вооружения, а также в мероприятиях, связанных с изучением проблематики и деятельности предприятий и организаций ОПК.

- По мнению многих руководителей предприятий оборонно-промышленного комплекса России слабым звеном нынешней системы управления, ОПК является отсутствие единого центра, координирующего деятельность всеохватывающих федеральных органов исполнительной власти. Какими вам видятся пути к решению этой проблемы?

- Состояние и развитие отечественного оборонно-промышленного комплекса - один из важнейших вопросов, самым непосредственным образом влияющих не только на состояние национальной безопасности и обороноспособности страны, но и на перспективы развития экономики государства в целом.

Оборонные отрасли промышленности, в которые вкладывались триллионы рублей и интеллектуальные возможности целых поколений, традиционно являются основой развития любого государства и нуждаются в особом внимании и контроле с его стороны. В условиях переходного периода формирования рыночной экономики оборонная промышленность может и должна стать одним из важнейших рычагов диверсификации и структурной перестройки экономики, серьезной базой для ее дальнейшего роста и обеспечения удвоения ВВП.

Согласен с вами в том, что российская оборонная промышленность так и не получила адекватной

современным требованиям системы управления и эффективных экономических инструментов, способных обеспечить ее стабильное функционирование и инвестиционную привлекательность.

В целом специфика оборонного комплекса требует такого управления, которое при любых вариантах обеспечит приоритетное и максимально полное решение вопросов обороноспособности государства. Эта специфика определяется прежде всего особой ролью государства - заказчика продукции ОПК, повышенной значимостью данного сектора для государства, высокой степенью концентрации в оборонном производстве научно-технического потенциала, законодательными ограничениями на сбыт готовой продукции, директивным формированием ее стоимости в рамках оборонного заказа.

Существующие органы государственного управления (Минпромэнерго, Минэкономразвития России, Росатом, Роспром, Роскосмос, Росимущество) сегодня, к сожалению, не отвечают непосредственно за сроки создания, организацию, производство и качество вооружения и военной техники, лишены четких полномочий для реализации задач по выпуску продукции в интересах обеспечения обороноспособности государства.

При этом отраслевые федеральные органы исполнительной власти (Роспром, Роскосмос, Росатом), обеспечивающие в соответствии с распределением функций выполнение ГПВ и ГОЗ, не распоряжаются федеральным имуществом предприятий и не оказывают решающего влияния на решение вопросов по их банкротству и финансовому оздоровлению. Эти направления деятельности находятся в ведении Минэкономразвития России и Росимущества. Таким образом, в соответствии с действующим законодательством федеральные органы исполнительной власти, которым надлежит регулировать все вопросы деятельности оборонной промышленности, не только фактически не владеют ситуацией, чтобы обеспечить гарантированное выполнение стоящих перед «оборонкой» задач по выпуску требуемой номенклатуры военной продукции, но, что более важно, не несут никакой ответственности за конечные результаты.

Как показала практика, по всей видимости, разрешение этих противоречий не было главной задачей инициаторов многочисленных реформ, проводимых в последние 15 лет в ОПК, поэтому Президенту РФ и Правительству России уже в 2005 году, т.е. через год после начала последней административной реформы, потребовалось оперативно внести в действующую систему управления соответствующие коррективы. Для исправления сложившейся ситуации первым практическим шагом стало принятое Президентом России решение о создании органа, обеспечивающего координацию всех структур, участвующих в процессе выработки и реализации военно-технической политики государства, постоянно действующего аппарата Комиссии Правительства РФ по военно-промышленным вопросам.

Понятно, что эта структура не может стать полным аналогом Военно-промышленной комиссии Совета Министров СССР, которая совместно с бывшими оборонным и промышленным отделами ЦК КПСС фактически контролировала всю деятельность и обеспечивала управление министерствами, ответственными за выпуск оборонной продукции. Да это сегодня и не

требуется. В условиях сочетания государственного управления с элементами рыночной экономики такие структуры не смогут работать эффективно.

В соответствии с другим решением Президента России на министра обороны как заместителя председателя Правительства РФ возложена задача обеспечения надлежащей координации, организации работ и контроля за реализацией действующих и перспективных программ в отечественном ОПК, а также процесса его дальнейшего реформирования.

В целях повышения эффективности системы заказов вооружения и военной техники в интересах всех силовых структур, устранения дублирования, унификации сходных систем вооружения, выработки единой ценовой политики реализуется решение о создании единого органа заказов и поставок с последующим выведением его из состава Минобороны России.

Таким образом, как представляется, в самое ближайшее время мы вправе ожидать серьезных изменений в этой сфере.

- Несмотря на то что государственный оборонный заказ в последние годы вырос более чем в 2 раза и положение «оборонки», казалось, должно улучшаться, по сообщениям генеральных директоров, этого не произошло. Как вы оцениваете нынешнее состояние и перспективы развития ОПК?

- Практически ежедневное общение с руководителями организаций отечественного оборонно-промышленного комплекса подтверждает наличие серьезных, длительное время не решаемых проблем. Действительно, сложное финансово-экономическое положение подавляющего большинства предприятий и организаций ОПК - ни для кого не секрет. Около половины из них хронически убыточны, неконкурентны по заработной плате, неспособны к воспроизводству высококвалифицированных кадров. К примеру, в Саратовской области из 30 предприятий ОПК 10 подпадают под признаки банкротства.

В начале 2000-х годов была подготовлена Федеральная целевая программа «Реформирование и развитие оборонно-промышленного комплекса (2002-2006 годы)». Не вызывает сомнений, что диверсифицированные интегрированные структуры должны в перспективе стать основой реформирования оборонной промышленности, однако до настоящего времени, несмотря на предпринятые шаги, не удалось отработать их оптимальную модель.

Сегодня мы можем констатировать, что результаты выполнения данной ФЦП крайне неудовлетворительны. К началу 2004 года планировалось создать около 40 крупных интегрированных структур. Однако на сегодня их создано только 11. При этом в полном объеме функционируют лишь две структуры - ОАО «Концерн ПВО «Алмаз-Антей» и ОАО «Корпорация «Тактическое ракетное вооружение». К слову, объем производства последней с момента ее создания вырос примерно на 80%.

Низкие темпы реформирования и развития ОПК в значительной степени объясняются тем, что до настоящего времени не решена проблема разработки и принятия достаточной нормативной правовой базы с учетом проводимых структурных преобразований, обеспечивающих эффективную деятельность государства как собственника в части распределения получаемой прибыли, доверительного управления акциями, находящимися в федеральной собственно-

сти, создания условий, направленных на повышение эффективности функционирования отдельных предприятий и организаций.

Законодательного решения требуют вопросы о перераспределении бюджетных платежей предприятий, входящих в интегрированные структуры, и связанное с ним возможное уменьшение доходной части региональных и местных бюджетов. Для сохранения уровня налоговых платежей в местные бюджеты необходимо внесение соответствующих изменений в Налоговый кодекс и другие действующие нормативные акты.

Не достигнут разумный баланс между стратегически и экономически целесообразной концентрацией производства в ОПК и развитием конкурентной среды с соблюдением при этом норм антимонопольного законодательства.

Остро стоит проблема изменения подхода к плате оборонными предприятиями налога на имущество. Огромные производственные помещения, дорогостоящее оборудование оказались недостаточно задействованными либо незагруженными в связи с большим сокращением гособоронзаказа. Происходит удорожание продукции как за счет условно-постоянных расходов, так и за счет налога на имущество.

- Ключевой вопрос реформы ОПК - инвестиции.

- Они нужны в первую очередь для обновления основных фондов предприятий, их технического и технологического перевооружения. Физический износ и моральное старение оборудования на многих предприятиях достигли 80%. В последние 2 года инвестиции государства в ОПК возросли. Однако частные инвестиции пока практически отсутствуют.

Время показало всю наивность веры в то, что само изменение формы собственности путем приватизации может сделать нашу промышленность привлекательной для иностранных инвестиций. В условиях большой заинтересованности в иностранных инвестициях и курса на либерализацию инвестиционного климата существует опасность притока в Россию капиталов с низкой технологической наполняемостью и чисто спекулятивными целями. При этом следует учитывать, что развитые страны - экспортеры капитала во избежание появления новой высокотехнологичной конкурентной военной продукции на мировых рынках вооружения ограничиваются, как правило, передачей трудоемких и относительно несложных технологий другим странам. Поэтому при создании конкурентоспособной продукции целесообразно все-таки в большей степени рассчитывать на собственные технологические возможности.

Современное состояние экономики России пока не позволяет поддерживать мировой уровень по всему спектру перспективных систем ВВТ в рамках лишь государственного оборонного заказа. Объемы финансирования, выделяемые на программу вооружения, несмотря на ежегодный рост гособоронзаказа, все еще недостаточны. Поэтому для поддержания на требуемом уровне оборонной безопасности страны необходима программная концентрация и координация усилий всех составляющих государственного механизма управления промышленностью и эффективное использование рыночных механизмов поддержания и развития ОПК.

- Каковы, по вашему мнению, дальнейшие перспективы создания холдингов, в частности в авиационной промышленности? Какой мыслится модель управления холдинга-

ми и какое место отводится Объединенной авиационной компании?

- Создание крупных национальных холдинговых компаний - на сегодня наиболее эффективная организационная мера по развитию любой отрасли отечественной промышленности. Примером могут быть компании ОАО «Газпром», РАО ЕЭС, да и весь мировой опыт развития экономики это подтверждает. Альтернативы, как говорится, нет. Что касается холдингов в оборонной промышленности, то основной моделью управления в них будет, по моему мнению, корпоративно-государственное управление. При этом роль государства будет определяться значимостью того или иного сектора промышленности, в котором работает холдинг для обороноспособности страны.

Сейчас в авиационной промышленности уже организованы несколько компаний холдингового типа, например ОАО «Авиационная холдинговая компания «Сухой» и другие, однако они охватывают лишь часть военной продукции авиапрома, а гражданский сектор авиационных предприятий в этом направлении еще не организован.

Нельзя не учитывать, что ситуация глобальной конкуренции на мировом авиарынке, где в настоящее время ведут жесточайшую борьбу мощнейшие американские и европейские национальные производители авиационной техники, настоятельно диктует необходимость ликвидации разобщенности российских авиационных комплексов, требует объединения их программ, компетенций, финансовых и материальных ресурсов. Важно отказываться от практики внутренней конкуренции за рынки сбыта и государственные ресурсы между несколькими авиационными комплексами, имеющими собственные программы развития. Это можно осуществить лишь в случае объединения управления авиационными активами и бизнесом в рамках единых самолетостроительной, вертолетостроительной и, может быть, двигателестроительной компаний.

С этой целью в соответствии с решением Президента РФ, принятым по результатам заседания президиума Госсовета в феврале 2005 г., разработан проект указа «О создании Объединенной авиационной компании (ОАК)». Концепция ОАК предусматривает создание национальной компании холдингового типа, первоочередными задачами которой станут организационная интеграция ведущих самолетостроительных конструкторских бюро и серийных заводов, а также объединение их финансовых, имущественных, технологических, рыночных и других активов. Особое внимание будет обращено на ряд проблем, связанных с необходимостью изменения антимонопольного законодательства, а также законодательства в области ВТС, формирования гособоронзаказа на конкурсной основе и ряд других.

С целью контроля со стороны государства за формированием ОАК предполагается создание правительственной комиссии, к задачам которой будет относиться формирование позиции Российской Федерации как основного акционера ОАК.

Должен отметить, что отсутствие утвержденной стратегии развития авиационной промышленности России не позволяет на достаточном уровне оценить как позитивные, так и отрицательные последствия для национальной (экономической и оборонной) безопасности страны возможных частных инвестиций в авиапром, монополизации отечественного самолето-

строения, увеличения доли иностранного капитала в активах отечественного авиапрома и ряда других. Этот вопрос для нас новый. Он будет решаться в процессе практической организации ОАК.

Параллельно с мероприятиями по организации ОАК целесообразно, на мой взгляд, предусмотреть возможность развития рынка корпоративного контроля (дальнейшее слияние и присоединение предприятий и организаций, в том числе, возможно, из ближнего зарубежья).

В любом случае, какой бы вариант развития авиационной промышленности в итоге ни был выбран, он должен базироваться на тщательном технико-экономическом обосновании, выполненном компетентными специалистами авиационной отрасли с учетом внедрения перспективных информационных технологий.

- Завершается формирование проекта государственной программы вооружения на 2007-2015 годы, определяющей основные направления развития ВВТ на предстоящую перспективу. Каковы ее приоритеты?

- На решение многого из того, о чем говорилось выше, как раз и направлена новая государственная программа вооружения. Как и прежде, стратегическая основа нашей военно-технической политики на период до 2015 года состоит в том, чтобы, опираясь на минимально достаточный потенциал ядерного сдерживания, предусматривая его постоянное совершенствование, обеспечить поступательное развитие обычных вооружений, осуществить в этот период качественное перевооружение наших Вооруженных Сил. Эта задача поставлена в ежегодном послании Президента РФ Федеральному Собранию, где глава государства отмечал: «адекватное качество вооружения - это характеристика, напрямую определяющая степень боеготовности современной армии».

В Вооруженных Силах и других войсках пока не удается остановить процесс старения парка вооружения. Возрастает количество основных образцов вооружения, военной и специальной техники, требующих ремонта. Выход из строя вооружения и техники до сих пор превышает поступления их новых образцов по государственному оборонному заказу. Доля современных образцов ВВТ - всего 10-20%. В то же время имеется более 40 тысяч образцов, которые не имеют перспектив применения и хранения которых требует значительных финансовых затрат.

Учитывая, что ГПВ - главный плановый документ, разрабатываемый с целью поддержания технического оснащения Вооруженных Сил на уровне, достаточном для эффективной защиты суверенитета и территориальной целостности страны, вполне понятны накал страстей, обилие различных мнений и взглядов на ее цели, задачи, подходы к формированию и исполнению. Главное здесь - добиться общей согласованной идеологии, единых принципов, подходов и особенно действий по реализации военно-технической политики на всех уровнях государственного и военного управления в условиях ограниченных ресурсов, выделяемых на военное строительство.

И хотя уже определены структура разрабатываемой программы, перечень включаемых в нее комплексных целевых программ и другие параметры, сроки разработки новой ГПВ затягиваются. Государственным заказчикам пока не удалось найти четкого соответствия между прогнозными объемами финансовых ресурсов, мероприятиями, планируемыми к включению в проект ГПВ, задачами, стоящими перед

военной организацией государства. Работа продолжается на уровне Комиссии Правительства России по военно-промышленным вопросам.

Имеется четкое понимание того, что применение при разработке проекта новой ГПВ метода программно-целевого планирования развития вооружения хотя и не является ноу-хау, однако позволяет в наибольшей степени сбалансировать цели и задачи военного строительства с материальными и финансовыми ресурсами государства, а также возможностями научного, технологического и производственного потенциалов отечественной промышленности.

Вообще в ходе реализации действующей и предстоящей программ вооружения обнажился ряд недостатков и проблем, породивших вполне объективную критику в адрес их разработчиков. Не удалось избежать серьезных проблем и при создании новейших образцов вооружения. В силу как финансовых ограничений, так и организационной нераспорядительности разработка новых комплексов и систем вооружения растягивается на длительный срок (десятилетия научно-исследовательских работ длятся от 10 до 15 лет, свыше 100 опытно-конструкторских работ - более 15 лет). При этом пересмотр тематики с целью ее сокращения проводится недостаточно эффективно.

Всего этого мы обязаны избежать при формировании и реализации государственной программы вооружения на 2007 - 2015 годы.

При этом необходимо отметить и тот факт, что, несмотря на указанные проблемные вопросы, в последнее время наметился ряд позитивных тенденций. В Вооруженные Силы начали поступать такие перспективные системы вооружения, как ракетный комплекс стратегического назначения «Тополь-М», модернизированный стратегический бомбардировщик Ту-160 и серия крылатых ракет воздушного базирования класса «воздух - поверхность», всепогодный боевой вертолет Ми-28Н, ракетный комплекс Сухопутных войск «Искандер» и многое другое.

- Как бы вы оценили «человеческий» фактор при реализации военно-технической политики государства?

- Уже в ближайшие годы процесс поступления в войска новейших образцов вооружения заметно активизируется. Может ли идти речь об их качественном освоении и эксплуатации, когда на тех, кому технику доверяют, давит груз сложнейших социальных проблем? Это направление работы в определенной мере затрагивает сферу и моей функциональной ответственности. Ибо вопросы социальной защиты военнослужащих, во многом формируя морально-психологическую атмосферу в воинских коллективах, являются составной частью военного строительства, влияют на все его стороны, в том числе и военно-техническую. Нет надобности в перечислении всего комплекса мер. Они известны. Однако следует отметить, что эти вопросы нашли консолидированное решение и поддержку всех ветвей государственной власти и реализуются под непосредственным контролем Президента России. В этом залог того, что будут созданы действительно серьезные предпосылки к устойчивой мотивации военной службы, реальному повышению социальной защищенности военнослужащих.

Анатолий АНТИПОВ

*источник: газета «Красная звезда»
21.02.06*

ВЬЕТНАМ ОТДАЕТ ПРЕДПОЧТЕНИЕ ВЕРТОЛЕТАМ РОССИЙСКОГО ПРОИЗВОДСТВА

Перспективы поставок продукции российского ОПК во Вьетнам и другие рынки Юго-Восточной Азии в эксклюзивном интервью KM.RU прокомментировал эксперт Центра Анализа Стратегий и Технологий Дмитрий Васильев.

— За последние 5 лет Россия практически полностью восстановила свои позиции на мировом рынке вооружений. Объем российского военно-технического сотрудничества в нынешнем году может превысить \$5 миллиардов. 50–60% от этой суммы составляют контракты по линии военно-морского флота, не менее 30% — по линии ВВС, остальное — по линии ПВО и сухопутных войск. Суммы контрактов по линии сухопутных войск и стрелковому вооружению составляют всего несколько процентов от общего объема соглашений. В 2006 году эта сумма будет увеличена за счет послепродажного обслуживания военной техники. В последние годы российско-вьетнамское военно-техническое сотрудничество определенно переживает ренессанс. Если в советское время Вьетнам получал советскую технику бесплатно в виде помощи для борьбы с американскими интервентами, то сейчас руководство этой страны за поставки современных вооружений уже готово платить наличными. Очередным доказательством этой тенденции стал подписанный в конце прошлого года контракт между РФ и министерством обороны Вьетнама на поставку четырех вертолетов Ми-171. Машины этого типа были поставлены в эту страну впервые. Они поступили на вооружение вьетнамских войск ПВО. Какое место занимает Вьетнам в структуре экспорта российской военной техники? Насколько это перспективный рынок для России?

— Я бы не сказал, что Вьетнам является экзотическим направлением российского экспорта. После распада СССР Россия продолжила военно-техническое сотрудничество с Вьетнамом и до сих пор является главным поставщиком военной техники для этой страны.

Среди последних трансфертов следует отметить поставку Вьетнаму в 2005 г. двух дивизионов зенитно-ракетных систем С-300ПМУ1 на сумму 250–300 млн долл. Это сделало Вьетнам вторым в Азии после Китая получателем столь высокотехнологичных систем.

Помимо этого, в 2004 г. Вьетнам получил из России четыре современных истребителя Су-30МК2 оценочной стоимостью 110 млн долл.

Другой важный контракт — это поставка и последующая организация лицензионного производства ракетных катеров «Молния» пр. 12418.

Как недавно заявил глава Федеральной службы по ВТС Михаил Дмитриев, общая стоимость этого контракта составляет 1 млрд долл. Контракт растянут во времени (ориентировочно до 2010 г.), но сумма впечатляет. Безусловно, в отношении объемов поста-

вок Вьетнам заметно уступает Китаю и Индии, однако приведенные примеры показывают, что Вьетнам вполне способен закупать передовую высокотехнологичную технику, чем ценен для России.

Вообще, если вкратце охарактеризовать структуру поставок российской военной техники, то первые места с большим отрывом занимают Китай и Индия.

В связи с контрактом с Ираном на поставку зенитно-ракетных комплексов «Тор-М1» (около 1 млрд долл.) и ожидаемым к подписанию в марте этого года пакетом соглашений с Алжиром (свыше 4 млрд долл.) на третье место сейчас выходит Ближний Восток.

Далее следуют как раз страны Юго-Восточной Азии. Латинская Америка идет в самом конце. При этом в основном оборот в этом регионе мы набираем за счет Венесуэлы, которая активно покупает российские вертолеты.

— Чем вы объясняете популярность российской военной техники в странах ЮВА?

— Для Вьетнама — это традиционные связи с бывшим СССР (велики издержки перехода на другую технику), для Малайзии — стремление к диверсификации источников поставок, Индонезия перешла от американских к российским закупкам после американского эмбарго 1999 г. вследствие конфликта в индонезийской провинции Аче.

Что касается нынешней активизации продаж, то она может быть связана с началом осуществления прежних намерений по закупкам вооружений, которым в свое время помешал азиатский финансовый кризис конца 1990-х гг., а также цунами 2004 г.

Кстати говоря, 4 вертолета Ми-171, которые Вьетнам приобрел в конце 2005 г., как раз предназначены для проведения спасательных работ. Хотя, конечно, следует иметь в виду, что вертолеты — это техника двойного назначения.

Наконец, надо учитывать и еще один фактор — страны ЮВА заключают сделки как бы «с оглядкой друг на друга». То есть, если Малайзия и Индонезия закупили самолеты, то Вьетнам также начинает думать о том, чтобы приобрести такие же системы.

Это вызвано необходимостью поддержания военного баланса в регионе, в котором до сих пор существует много латентных конфликтов. Речь, в частности идет о борьбе за контроль над нефтяными ресурсами.

Если возвращаться к истории о покупке Вьетнамом 4-х вертолетов МИ-171, то это, наверное, не так уж и много. Однако, учитывая то, что в скором времени Индонезия намерена приобрести у нас 12 самолетов Су-27/30, следует ожидать, что Вьетнам через какое-то время может последовать ее примеру.

*Источник: KM.RU
28.02.2006*

"СИБИРЬ" ОТКАЗЫВАЕТСЯ ОТ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ТЕХНИКИ

**Интервью генерального директор
авиакомпания "Сибирь" Владислава
Филева.**

Авиакомпания "Сибирь", в настоящее время проводящая ре-брендинг с переименованием в S7 (ее код в ИАТА) - второй по объемам российский авиаперевозчик. Несколько уступая "Аэрофлоту" по общему числу перевезенных пассажиров (за счет международных полетов), она прочно удерживает первое место на линиях внутри страны (доля внутреннего рынка в объеме собственных авиаперевозок составляет 63,6%). В 2005г. "Сибирь" выполнила свыше 32 тысяч рейсов и перевезла более 4,2 миллиона пассажиров (рост к 2004г. составил 12,3%). Сегодня линии S7 связывают более чем сто российских и зарубежных аэропортов. В прошлом году был существенно оптимизирован и модернизирован парк воздушных судов, расширена маршрутная сеть и продолжена программа ребрендинга авиакомпании. "Сибирь" активно переоснащалась на западные самолеты. Она полностью отказавшись от использования выдавших виды Ту-154Б, которые более не способны приносить прибыль из-за повышения цен на авиационный керосин. Сегодня западная техника используется на 60% регулярных рейсов авиакомпании. Чтобы пассажиры лучше "почувствовали разницу" между отечественными и иностранными самолетами, "Боинги" и "Эрбасы" выкрашены в яркие зеленые и желтые краски и оборудованы новыми салонами в корпоративной стилистике S7. Конечно, "Сибирь" - важный клиент, как для западных, так и отечественных самолетостроителей. От ее выбора во многом зависит, будет ли работа у российских заводов, производящих гражданские самолеты. "Сибирь" эксплуатирует пару отечественных самолетов нового поколения Ту-204-100, а летом 2004г. подписала на пятьдесят RRJ-95B. Однако в 2005г. курс на поддержку отечественной промышленности был фактически пересмотрен. Почему? На этот вопрос отвечает генеральный директор авиакомпании "Сибирь" Владислав Филев.

Филев: - Что может помочь российской авиации? Некоторые говорят, что может помочь легализация операционного лизинга. Не может. По одной простой причине. Помочь можно тому только, кто что-то хочет. Когда человек что-то делает, ему можно помочь. Удивительная ситуация. Я сидел - смотрел, кто сегодня пришел на нашу встречу (Международный круглый стол "Гражданская авиация в России: Задачи и перспективы", организован FIPRA - Прим. Ред.). Кто присутствует? Присутствуют два крупнейших покупателя пассажирских самолетов в мире, в лице реально важных людей в этих компаниях (Дейвид Ллойд, исполнительный вице-президент и главный советник, GECAS, Александр Плац, вице-президент по маркетингу и продажам, GE Commercial Finance, Филипп Скраггс, старший вице-президент, ILFC). Итак, присутствуют лизинговые фирмы GECAS (а это самый большой в мире владелец пассажирских самолетов) и ILFC. Они в сумме владеют весьма серьезной долей мирового рынка. Также присутствует один из потенциально самых больших покупателей на российском рынке - авиакомпания "Сибирь" в

лице ее руководителей. Присутствует AiRUnion, "Аэрофлот" и другие авиаперевозчики. А вот российские продавцы не пришли. Поразительно. На самом деле, даже не знаю, что бы я сделал со своими менеджерами в такой ситуации?! Покупатели явились, как положено, а продавцы... не пришли! Посмотрите - тут ни одного российского продавца нету. Эти люди не могут быть успешными. Если эти люди не работают с покупателями, они не могут быть успешными. Бесплезно, что они будут производить и как они будут это делать, они никогда не добьются успеха, если не работают с покупателями.

- Владислав Феликсович, то, что Вы говорили про продавцов, относится тоже и к фирме "Сухого"?

- Это относится ко всем сегодняшним деятелям нашей авиапромышленности. Посмотрите - их здесь нет! А, между тем, здесь присутствуют два самых больших покупателя самолетов в мире - лизинговые фирмы ILFC и GECAS. Я, на самом деле, такого неуважения даже не ожидал. Это просто хамство - вот как это называется. Они могли хотя бы прийти. Вот молодой человек, который стоит рядом со мной - это Филипп Скраггс, старший вице-президент ILFC. Он лично управляет активами, примерно в 2 раза больше, чем весь объем производства российской промышленности вместе с запчастями.

- Вы заказали 50 RRJ. Какие перспективы? Как Вы относитесь к этой машине в принципе?

- Никак не отношусь. Очень хорошо по этому поводу сказал коллега из GECAS - пусть она немного полетает, а потом мы посмотрим.

- Другими словами, соглашение, которое Вы подписали на Farnborough'04, больше не действует?

- Ситуация очень простая. Когда мы подписывали соглашение, мы подписывали определенное лицо самолета. К сожалению или к счастью, не знаю, но лицо самолета несколько изменено по сравнению с тем, как мы его понимали. И сегодня это - не тот самолет, который мы ожидали покупать.

- Вы подписывались на 75-местный?

- Я не хочу сказать, хороший или плохой это самолет. Мы никогда не подписывались на 75-местный самолет. Мы подписывались на 95-местный самолет. Но это самолет для очень узкой ниши. С моей точки зрения самолет должен быть несколько другим. Точнее, не моей, а специалистов авиакомпании "Сибирь", которые ответственны за планирование парка. Самолет должен быть несколько другим по своим базовым характеристикам.

- Пожалуйста, расскажите, какие главные отличия имеются у сегодняшнего RRJ-95 по сравнению с тем, который хотела "Сибирь"?

- Самолет с вместимостью менее ста кресел не может летать на 3500-4000 км. Это будет такая же проблема, что и с Ту-204. Проблема в том, что... Я не знаю, в чем соревнуется авиапром. Может, они соревнуется в том, у кого самолет выше или дальше или быстрее летает. Авиакомпания же соревнуется в том, кто дешевле летает. Так вот проблема самолетов, которые сегодня производятся или планируются к производству, что исходно техническое задание не сформулировано для соревнования "кто летает дешевле?". И эти самолеты реально очень дороги.

- Но ведь специалисты "Сибири" участвовали в Airline Advisory Board по RRJ. Они разве не высказывали свою точку зрения? Или Вас просто не услышали?

- Ну, очевидно, преобладала другая точка зрения.

- Наверное, они на западный рынок, а не наш, ориентируют свой самолет...

- Пусть тогда они на западном рынке и продают. Пусть попытаются... Судя по всему, они и не пытаются. Потому, что ILFC и GECAS здесь, а "сухих" тут нет!

- Какой у Вас будет флот в 2010-15гг? Какую рыночную нишу Вы для себя видите?

- Авиакомпания "Сибирь" - главный внутренний перевозчик страны. В 2005г. мы перевезли 4,2 млн. пассажиров. На сегодняшний день авиакомпания "Сибирь" перевозит больше всех пассажиров внутри страны. Это наш главный рынок. И через 10 лет, я надеюсь, авиакомпания "Сибирь" будет продолжать оставаться главным перевозчиком внутри страны. На каких самолетах? На тех, которые будут. Повторюсь: мы не соревнуемся, на каких мы самолетах летаем - предпочтения гражданской авиации соревнуются "кто возит пассажиров дешевле". А не за то, кто кормит пассажиров вкуснее или у кого кресла удобнее.

- То есть Вас больше интересует цена, а не качество. То есть летать можно на любом "корыте", лишь бы было дешевле?

- Вы знаете, получается очень странная штука - все самолеты по качеству примерно одинаковые. В них примерно одинаковые сидения, система кондиционирования воздуха, а внутри салона все они поддерживают примерно одинаковое давление. Они примерно одинаковые, будь то американские, европейские или русские. Потому, что законы физики еще пока никто не отменил. И все самолеты должны им соответствовать. А мы, авиакомпания, выбираем из имеющихся на рынке самолетов такие, что лучше подходят для соревнования "кто летает дешевле?"

- Ваш негативный опыт по RRJ повлиял на отношение к отечественным производителям?

- А почему он негативный, наш опыт?

- Потому, что у Вас не состоялась эта сделка.

- Ну и что? Разве это негативный опыт?! Может, и, скорее всего, это - успешный опыт!

- А самолет Ан-148 Вас интересует?

- Нет. Совсем не интересует.

- А какие отечественные самолеты Вас могли бы в принципе заинтересовать?

- Те, на которых можно перевозить пассажиров дешевле, чем на западных самолетах. Сегодня таких самолетов нет. И в перспективе их не видно. С инженерной точки зрения все очень просто. Для того, чтобы самолет был конкурентоспособным, он должен иметь более легкий фюзеляж. Должен иметь меньший расход топлива. Должен иметь двигатели, которые могут долго летать без съема с крыла. Чтобы самолет можно было эффективно амортизировать.

- Получается, что "Сибирь" больше не интересуется самолетами размерности 95 кресел?

- На самом деле на сегодняшний день авиакомпания "Сибирь" уже эксплуатирует 10 стоместных самолетов. До конца 2006г. стоместных самолетов будет 14. А до конца 2008г. их, очевидно, будет около двадцати. Все импортные, потому что у нас в стране нет стоместного самолета. Я говорю о Boeing 737-500 - это хорошая стоместная машина. Вообще, в нашем парке со временем планируется довести численность стоместных самолетов до 24 машин. Это будет, в основном, Boeing 737-500.

- Вы выбрали Boeing 737, а не Airbus A320. Вы также рассматривали Boeing 717, но его не взяли. Почему?

- Что касается A320, то это машина другого класса. Она - 150-местная, предназначена для работы на другом рынке. Кроме того, самолетов семейства A320 на рынке практически нет. Послушайте, что говорят GECAS и ILFC: у них на ближайшие 2 года просто нет таких современных самолетов. Они уже все расписаны по авиакомпаниям. Новые самолеты заняты Индией с Китаем, а также RianAir, EasyJet и так далее. А русская авиация - в "аутсайте". Получается, что физически самолетов семейства A320 на рынке нет, в том числе нет их и для "Сибири". Boeing 717 мы действительно рассматривали, но так его и не приобрели. Почему - слишком долго рассматривать.

- А какие планы есть по широкофюзеляжным самолетам? Возьмете дополнительные A310?

- Безусловно, A310 - временное решение на следующие 5 лет. Я думаю, когда появятся самолеты следующего поколения, а это примерно на рубеже 2010-2012г., мы будем рассматривать различные решения по изменению нашего парка широкофюзеляжных самолетов.

- Вы имеете в виду Boeing 787 и Airbus A350?

- Не только. Еще и A330 и Boeing 767. И даже какой-нибудь современный самолет другой страны, в том числе и России, если он будет по своим потребительским качествам соответствовать тем требованиям, которые предъявляет "Сибирь". Поймите, авиакомпании все равно, какой "лейбл" стоит на самолете. У нее есть очень простые требования. Когда пассажир заходит в самолет, он, зачастую, даже не видит, что это за самолет. Впрочем, для большинства пассажиров это не важно. Просто нужно, чтобы самолет был чистым, уютным. А самое главное - чтобы самолет был надежный, соответствовал требованиям летной годности. А надежность - функция времени. И если самолет всему соответствует, то далее идет следующий параметр - стоимость перевозки одного пассажира на тысячу километров. Вот, собственно, и все. А внутри все самолеты, по большому счету, одинаковы. Поверьте, большой разницы нет.

- А есть ли у Вас планы взять "слона"? "Трансаэро" и "Волга-Днепр" уже взяли Boeing 747-200.

- У нас таких планов нет. Почему? По всей видимости, у нас разные модели бизнеса.

- Прокомментируйте, пожалуйста, финансовые итоги деятельности авиакомпании в 2005г.

- Прошлый год у нас - с убытками, потому что мы существенно обновили наш парк. Если раньше практически весь объем перевозок шел на отечественных воздушных судах, то сегодня мы половину перевозок осуществляем на "западном" флоте. Действия, которые мы сделали в 2005г., тяжело переоценить. Посему я расцениваю прошлый год как очень успешный. И то, что по бухгалтерскому отчету будет проходить как убытки, это, на самом деле - инвестиции в будущее компании. И на следующий год мы планируем существенное обновление парка. Скорее всего, что в следующий год авиакомпания тоже покажет убытки.

- А когда будет выход в "плюс"?

- Это зависит от того, кто чего хочет достичь. Безусловно, компания будет "болтаться" где-то около "нуля". Во всяком случае, пока я - директор.

Владимир КАРПОВ

*источник: AVIAPORT.RU
02.02.06*

ЦИФРОВОЕ ОРУЖИЕ ДЛЯ ЦИФРОВОГО ВЕКА

В канун Дня защитника отечества самое время взглянуть на ИТ-индустрию, ее достижения и место в нашей жизни с непривычной для большинства читателей PC Week/RE точки зрения – военной. Не секрет, что на протяжении многих десятилетий в закрытом для посторонних глаз военно-промышленном комплексе концентрировались самые передовые технологии и разработки. Авиационная техника – один из наиболее ярких примеров их воплощения. Поэтому нашим собеседником на сей раз стал член Клуба авиастроителей Евгений Александрович Федосов, генеральный директор Государственного научно-исследовательского института авиационных систем (ГосНИИАС), профессор, академик РАН.

- О роли ИТ-индустрии в мировой экономике и промышленности сказано уже много. А как, по-вашему, развитие информационных технологий повлияло на военную сферу?

- Не секрет, что военная индустрия наиболее восприимчива к достижениям научно-технического прогресса, она впитывает больше новшеств и быстрее реагирует на их появление. Сегодня без компьютерной техники ни само оружие, ни боевая операция, ни управление сложными боевыми комплексами немыслимо. ИТ пронизывают все, и это в корне изменило способы ведения боевых действий. Последние конфликты на Балканах, в Афганистане и Ираке продемонстрировали это наиболее отчетливо.

Как известно, генералы всегда готовятся к войне предыдущей, а не будущей. Поэтому политика организации вооруженных сил не только в России, но и во всем мире фактически опиралась на опыт минувшей войны, хотя и учитывала последние достижения науки и техники. Но когда дело дошло до реальных боевых операций, оказалось, что авиация и ИТ позволили совершенно по-другому построить боевые действия. Именно авиация стала главным "действующим лицом". Авиационный удар сегодня наносится на всю глубину территории противника, понятие фронтовой полосы отсутствует, понятие тыла весьма условно, идет удар по всей инфраструктуре государства - по коммуникациям, по энергосистеме, по пунктам управления и военно-промышленным объектам, которые производят оружие. Причем высокоточные средства поражения позволяют минимизировать ущерб, наносимый гражданской инфраструктуре, жилому сектору, что сокращает потери среди мирного населения. Но противник выводится из строя. Ведь когда у него парализованы экономика и боевое управление, ему ничего не остается, кроме как принять те политические условия, которые ему диктует победившая сторона. Так было на Балканах:

война закончилась, когда свергли Милошевича и Югославия признала диктат коалиционных сил. Так было и в Ираке.

Правда, есть еще один сценарий. Можно парализовать экономику страны и разбить регулярные войска, однако боевые действия будут продолжаться в форме партизанской войны. Но это уже другая война, та, которую мы сегодня называем терроризмом. Мы еще не научились по-настоящему воевать в таких условиях. А если рассматривать войну "цивилизованную", "традиционную", то там именно информационная сторона является определяющей для нанесения ударов. С помощью средств технической разведки надо вскрыть всю инфраструктуру противника, осуществлять непрерывный мониторинг его состояния.

Что было характерно в Ираке? Войска коалиции отслеживали сотовый телефон Саддама Хусейна с точностью до дома. И удары наносились по тем точкам, откуда шел его сигнал. Так же был ликвидирован Дудаев. Роль же сухопутных войск свелась к функциям зачистки, ОМОНа.

- Как вы считаете, в какой области Россия могла бы занять достойное место на мировом рынке? Что мы можем предложить миру в качестве нашего экспортного продукта в сфере высоких технологий?

- Мы были сильны прежде всего в области авиации и космонавтики. До сих пор Россия сохраняет передовые позиции в этих сферах, а также в таких отраслях, как атомная энергетика, металлургия, энергомашиностроение и ряд направлений тяжелого машиностроения.

Но прогресс идет очень быстро, и продукция перечисленных отраслей все больше насыщается электроникой. Если в 60-е - 70-е годы стоимость механической части изделия составляла 70-80% от общей стоимости, а доля электронной части - порядка 10-15%, то сейчас наоборот: доля электроники в сложных машинах выходит на 60%.

Нынешняя Россия смогла интегрироваться в мировую экономику в сегменте энергоносителей и в отдельных областях металлургии, т. е. там, где продукция имеет малую добавочную стоимость. Да, нашу страну в данных отраслях считают серьезным и надежным партнером, но продукцию на экспорт поставляют всего лишь около 200 предприятий, они же дают до 60% налоговых поступлений в бюджет страны.

Машиностроительные отрасли, к сожалению, в мировую экономику пока не интегрировались. Более того, наше машиностроение потеряло свои позиции в мире. Причина известна: негативное влияние хаотической приватизации и акционирования. В самый тяжелый и ответственный момент государство ушло из промышленного сектора, предоставив возможность орудовать там "ловким" людям.

В условиях глобализации нельзя замыкаться в национальных границах, но и повторить все технологии тоже невозможно - не хватит никаких ресурсов. Надо стремиться продвигать наукоемкую продукцию, которая приносит наибольший доход. Такой продукцией являются, например, самолеты. Сегод-

ня мы контролируем от 17 до 20% рынка мировой военной авиации и должны сделать все, чтобы не только не утратить своих позиций, но и укрепить их.

Поставщиком телекоммуникационного оборудования наша страна вряд ли станет, а вот в некоторых сегментах интеллектуальных программных продуктов у нас есть шанс. Не все потеряно и для отдельных отраслей машиностроения, мы обладаем уникальными технологиями и разработками, и Западу повторять долгий процесс их создания просто невыгодно.

Хорошим стимулом для развития наукоемких производств должно стать вступление России в ВТО. С одной стороны, наша промышленность будет вынуждена конкурировать с очень сильными соперниками, но с другой - мы приобщимся к системе стандартов и нормативных правил торгового процесса, что очень важно. Именно здесь мы имеем слабины, мы все еще не умеем торговать, но должны войти на мировой рынок.

Возьмите Финляндию. Страна, население которой меньше, чем жителей в Москве, сейчас находится на передовых позициях в инновационном процессе. Не отстает от нее и Ирландия. По темпам роста инновационной продукции эти государства опережают США. Они нашли свои ниши и встроились в мировой процесс. Они не могут построить самолет, но могут производить отдельные компоненты, комплектующие или программные продукты, быть поставщиками для той же Boeing. Доход этих стран, получаемый с общемирового рынка, очень высок.

- Что же мешает нам развивать инновационные технологии и занимать свое место?

- Российский крупный бизнес в первую очередь освоил те области, которые не требуют больших капиталовложений. А вот в сфере машиностроения мы пока производим от 0,5 до 1% мирового продукта. Я считаю, что у нас незаслуженно забыта отраслевая наука. Сейчас ее можно было бы назвать корпоративной, поскольку промышленные предприятия становятся корпорациями, идет процесс корпоративного строительства.

Создание научных центров и научной инфраструктуры в промышленности - это главный вопрос, он и определит выход на мировой рынок и инновационный процесс. Но наши машиностроительные предприятия слабы в финансовом отношении и не способны самостоятельно финансировать отраслевые НИИ. Положение дел мог бы спасти переходный период под патронатом государства. Оно не должно было отпускать отраслевую науку в "свободное плавание" - потонете, и ладно, выплывете, и слава Богу, а наоборот, надо было бы разработать политику интеграции государственной отраслевой науки в частный сектор, создать определенные стимулы, чтобы этот процесс шел разумно.

НИИ располагают хорошими зданиями, инфраструктурой, многие расположены в центре Москвы, поэтому есть немало деятелей, желающих институты обанкротить, а здания и землю прибрать к рукам. В последнее время государство спохватилось, появился список стратегических предприятий, приняты нормативные акты, законы о банкротстве стратегических предприятий, о реструктуризации долга. Но время упущено, многие организации умерли, технологии утрачены.

- А в вашем институте какова ситуация сегодня?

- Такая же, как и во всей нашей авиапромышленности. Раньше численность ГосНИИАС соста-

вила почти 11 тыс. человек, были филиалы, сегодня у нас работает около 2000 сотрудников. Средний возраст - 49 лет. Но молодежь в последнее время идет к нам. Ежегодно мы принимаем на работу 40-50 молодых специалистов. Отбор и подготовку кадров начинаем с четвертого курса, у нас базируются кафедры МАИ, МФТИ, МИРЭА. Зарплата молодого специалиста у нас как минимум 15 тыс. руб., мы их специально дотируем.

У института прочные связи с зарубежными заказчиками, мы участники всех контрактов на поставку наших самолетов. Да и российский оборонный заказ начал расти.

- С вашей точки зрения, наши военные самолеты не уступают зарубежным?

- Авиационная техника, стоящая на вооружении российской армии, соответствует поколению, которое условно называют "четыре с половиной", или 4+++. Это самолеты МиГ-29, семейство Су-27, модернизированные Су-24 и Су-25. Все они превосходят машины того же поколения, которые сегодня составляют основу ВВС западных стран. Наши самолеты охотно покупают Китай, Индия, Индонезия, Малайзия, Алжир, Йемен. Хотят покупать Сирия, Гватемала, Перу, Бразилия.

Но в США идут работы по созданию самолетов пятого поколения - Predator и F-35. Эти аппараты ожидаются к 2012 г. и будут превосходить существующие. Должен отметить, что как летательные аппараты эти новинки хуже наших сегодняшних МиГ-29 и Су-27. Они не обладают такой высокой маневренностью, у них хуже скоростные характеристики. Но зато они превосходят нашу технику по авионике и программному обеспечению. На машинах пятого поколения будут установлены радиолокационные станции (РЛС) с активной фазированной решеткой. Это принципиально новая система, она может одновременно функционировать в разных режимах и диапазонах - в одном как локатор, а в другом как постановщик помех, может "глушить" работу РЛС других самолетов.

Много усилий американцы затратили для снижения радиолокационной заметности F-35 и Predator. Однако наши исследования не подтверждают, что этот фактор имеет серьезное значение в воздушном бою. Снижение заметности - это скорее проявление культуры проектирования. Когда вы создаете планер, его надо максимально "зализать", облагородить с точки зрения аэродинамики. Для снижения заметности нужно делать примерно то же самое. Но таким образом эффективную поверхность рассеивания (ЭПР) можно снизить до 0,3 кв. м - это рекорд, я считаю. Современные же средства обнаружения, применяемые в ПВО и на истребителях, рассчитаны на обнаружение крылатых ракет, а их ЭПР - 0,1 кв. м и меньше. Так что самолет с его 0,3 кв. м - для нас отличная цель. В радиолокационном диапазоне он в три раза ярче ракеты. Поэтому существенного увеличения боевой эффективности за счет снижения заметности вы не получите. Летно-тактические характеристики самолетов F-117 и B-2, построенных по технологии "стэлс", отвратительны, боевая нагрузка у них низкая. Когда эти машины стали участвовать в реальных боевых действиях, их обнаруживали и сбивали.

В машинах пятого поколения американцы отошли от гипертрофированной незаметности, но элементы ее сохранили. Анализируя факторы, оказывающие решающее влияние на исход воздушного боя и прорыв ПВО противника, специалисты всех

стран пришли к выводу, что скорость и маневренность сегодня не так важны, как дальность обнаружения и широта зоны применения оружия. Ракеты ближнего боя уже гарантированно сбивают любой самолет, поэтому в инструкциях американских пилотов прямо указано: не вступать в бой с МиГ-29 и Су-27 на ближних дистанциях. Как правило, воздушные бои, причем не одиночные, а групповые, ведутся на больших и средних дистанциях с применением ракет.

- Не повторяется ли здесь ошибка начала 60-х годов прошлого века, когда ставка была сделана на управляемое ракетное вооружение, а о пушках и ближнем маневренном воздушном бое забыли? Тогда советские МиГ-17 и МиГ-21, пилотируемые вьетнамскими летчиками, успешно били американские "Фантомы". После неудач во Вьетнаме американцы в срочном порядке инициировали программу Top Gun, чтобы обучить пилотов забытому искусству воздушного боя.

- Я не взял бы на себя смелость говорить, что ближний воздушный бой (БВБ) стал достоянием истории. Считается, что летчик все свое искусство проявляет именно в ближнем маневренном бою.

Специалисты хорошо знают, что поединки между самолетами, который начинается на многокилометровой дистанции, быстро переходит в ближний бой, и тут, конечно, нужна высокая маневренность. А при правильно выбранной тактике можно вовлечь противника в ближний бой помимо его воли.

Но за все надо платить. Скорость - это материалы. Это удорожает производство самолета, его конструкцию. Высокая маневренность сегодня во многом обеспечивается за счет применения двигателей с отклоняемым вектором тяги, а это удорожает силовую установку. Так что это философский вопрос - как правильно строить боевые операции. Американцы предпочитают осуществлять боевое управление со стороны. Для этого у них есть самолеты AWAKS, наземные службы наведения. Ведь сам самолет не так уж много может сделать. Он должен работать в группе, воевать на расстоянии и не ввязываться в ближний бой. Но, повторяю, крайности всегда вредны.

- У американцев есть новый самолет - F-22 Raptor. Он появился после Су-27 и МиГ-29. Что мы можем ему противопоставить?

- Это очень дорогой самолет, и построен он по порочной концепции, к тому же весьма ограниченной серией. Долгое время американцы не могли прийти в себя после появления Су-27, а затем и Су-30, поскольку наши машины превосходили все их самолеты. И тогда в США было принято решение - создать максимально эффективный самолет, не считаясь с затратами. Конечно, по эффективности F-22 превосходит Су-27, но и стоит американский аппарат намного дороже. Его цена превышает 100 млн. долл. Такую дорогую машину никто никогда не купит. Даже американские ВВС не могут себе позволить приобрести столько самолетов, сколько считают нужным. Называлась цифра в 100 самолетов, их планируют разместить на Аляске для замены истребителей F-15.

Другое дело истребитель F-35. Он изначально создавался по принципу фиксированной цены в 30 млн. долл. Откуда взялась эта цифра? Да снова от нашего Су-27. Дело в том, что мы продаем этот самолет по такой цене.

Ну, положим, в 30 млн. долл. американцы не уложатся, но в 40 млн. - вполне. В стремлении сэкономить они применяют недорогие технологии, отсюда и более скромные по сравнению с нашими машинами летно-тактические характеристики. Можно, конечно, построить самолет, летающий со скоростью в три и даже в пять раз превышающей скорость звука, но зачем? Боевые действия этого не требуют.

- Каков вклад вашего института в развитие авиационной науки?

- Мы институт отраслевой и занимаемся авиационными системами вооружения. Все управляемое оружие, которое создавалось в СССР, рождалось в наших стенах. Это и ракеты с лазерным наведением, и стратегические крылатые ракеты, и весь бортовой комплекс БВБ. К примеру, МиГ-29 побеждает все самолеты НАТО благодаря использованию летчиком нашлемной системы целеуказания и наведения, эта система интегрирует локатор и лазерную оптико-локационную станцию. Представители фирмы "Хьюз", разрабатывающей подобные системы для американских ВВС, в начале 90-х годов приезжали к нам и предлагали сотрудничество.

Если говорить о серьезных теоретических исследованиях, то наши специалисты внесли большой вклад в теорию самонаведения, в принципы построения самонаводящихся систем. Но это весьма специфическая область, широко наши достижения не публикуются.

- Насколько широко применяются информационные технологии в современной авиации?

- Сегодня самолет весь "оцифрован", на нем практически полностью повторена философия архитектуры персонального компьютера. Есть некое цифровое ядро, состоящее из отдельных модулей, есть процессорный модуль, графика, память. Хорошо развиты интерфейсы. Это достаточно универсальная цифровая среда и, конечно же, со своей операционной системой. Разумеется, это не Microsoft, поскольку требования к надежности и устойчивости работы необычайно высоки, а круг задач не очень широк.

С цифровым ядром взаимодействуют многочисленные функциональные модули. На современном гражданском самолете их более сорока. Это модули, обеспечивающие режимы взлета, посадки, навигации, пилотаж, управление полетом, двигателями, всеми самолетными системами. Кроме того, на борту есть масса аппаратуры - метеолокатор, гироскопическая платформа, система воздушных сигналов, разные датчики, исполнительные механизмы, элементы - и все они тоже работают в цифровой среде. Так что современный самолет - это в какой-то степени летающий компьютер.

У военных самолетов все еще сложнее. Там появляются боевые задачи - управление оружием (обработка информации от РЛС, оптико-локационная станция (ОЛС), селекция целей на фоне земли и помех, вычисление точки открытия огня), управление группой самолетов. Военные машины, как и гражданские, тесно связаны с системой спутниковой навигации. Да и само оружие тоже все "напичкано" цифровой техникой. Даже маленькие ракеты класса "воздух - воздух" снабжены многочисленными цифровыми устройствами.

Сейчас все более актуальной становится задача технического зрения - оптического распознавания. Ведь крылатые ракеты должны распознавать цель и

самостоятельно принимать решения. Беспилотный аппарат преодолевает тысячи километров, тут уже никакой летчик или оператор ему помочь не может. В программу ракеты надо заложить образы целей, и она должна сама разобраться, где цель, и атаковать ее. А это уже элементы искусственного интеллекта.

- В каком направлении может пойти развитие ИТ и их военное применение?

- Существуют огромные резервы для повышения производительности вычислительных систем. Как утверждают специалисты, современные принципы создания процессоров позволяют в обозримом будущем увеличить тактовую частоту до нескольких сотен гигагерц. И как только в руках инженеров появится новый мощный инструмент, будут поставлены и решены новые задачи.

В числе наиболее важных я назвал бы развитие технологий искусственного интеллекта. Если удастся использовать их элементы в области систем управления и наведения, это станет большим шагом вперед. Работы в данном направлении уже ведутся, появился даже термин "интеллектуальное управление". Я уже приводил пример - техническое зрение, распознавание образов. Это один из важнейших вопросов для создания новых систем разведки, целеуказания и наведения. Мы пока не знаем, как работает человеческий мозг, поэтому строим системы, которые, сравнивая полученное изображение с тем, что заложено в их памяти, вычисляют корреляционный функционал. Процесс этот сложен, длителен и требует большой вычислительной мощности.

С позиций здравого смысла в XXI веке ядерное оружие должно быть запрещено. Как в свое время было запрещено бактериологическое и химическое. Это не значит, что люди перестанут над ним работать, но это будет незаконно.

Современное, а тем более перспективное высокоточное оружие способно решать все те задачи, которые раньше возлагались на ядерное. Наша цивилизация стала настолько уязвимой, что применять ядерное оружие уже нет нужды. Два самолета, а их вполне можно было бы заменить двумя крылатыми ракетами, уничтожили два небоскреба и ввергли в шок почти все человечество. А если нанести удар по плотинам, атомным электростанциям, химическим предприятиям, хранилищам топлива? Последствия могут быть хуже, чем после атомного взрыва.

До сих пор считалось, что потребности военных были одной из главных движущих сил научно-технического прогресса. В принципе этот тезис не утратил своей актуальности, но есть случаи, когда применение техники в гражданской сфере опережает военную. Например, бортовая авионика гражданского самолета. Сегодня идеология построения "борта" гражданского самолета опередила идеологию военного. Ключевую роль в этом сыграла стандартизация компьютерной техники и необходимость соответствовать международным нормам и требованиям.

- И в заключение - как вы думаете, сможет Россия создать самолеты следующего поколения в сложившихся на сегодняшний день условиях, при существующих объемах финансирования авиационной промышленности?

- Мы должны их создать, иначе не будет страны. Когда потребуется, средства найдутся.

Константин ГЕРАЦЕНКО

источник: журнал "PC Week"
22.02.06

ДВИГАТЕЛИ 2006 IX МЕЖДУНАРОДНЫЙ САЛОН

11-15 апреля 2006, Москва, ВВЦ

в рамках IX Международного салона «Двигатели 2006» проводится
НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ КОНГРЕСС ПО ДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЮ

Программой научно-технического Конгресса предусматривается проведение симпозиумов по следующим темам:

- двигатели и экология
- газотурбинное двигателестроение
- компрессоры
- камеры сгорания
- турбины
- поршневые и комбинированные двигатели
- прочность, надежность
- системы автоматического управления
- диагностика
- методы испытаний
- технологии производства
- оборудование
- новые материалы
- технологии ремонта
- гранулярная металлургия
- индустриальные установки

ОРГАНИЗАТОР:

Ассоциация «Союз авиационного
двигателестроения» (АССАД)

105118, Москва, проспект Буденного, 19

тел. (095) 369-80-48,

тел./факс (095) 366-45-88

e-mail: assad@assad.ru

Информация о салоне размещена на сайтах:

WWW.ASSAD.RU
WWW.DVIGATEL.RU

АЛЕКСАНДР ЛЕБЕДЕВ: "МОИ ДЕЙСТВИЯ НАПРАВЛЕННЫ НА ЗАЩИТУ ИНТЕРЕСОВ ГОСУДАРСТВА"

**Ответы депутата Госдумы РФ
Александра Лебедева на вопросы
главного редактора журнала
"Аэрокосмический курьер" Георгия
Лысенко.**

- В госструктурах различного уровня почти год проходит доработку и согласование документ "Стратегия развития авиационной промышленности до 2015 г.", предложенная Минпромэнерго России. Насколько полно отражены в этом документе политические и финансово-экономические интересы государства и его партнёров? Почему, на Ваш взгляд, этот важный документ не прошёл апробацию ни в законодательных органах власти, ни в научно-производственных и финансовых структурах, на которые, в конце концов, и должна лечь вся ответственность за реализацию программы?

- Это очень большой и многогранный вопрос. Начнём с того, что, как мне представляется, авторы "Стратегии" в первую очередь поставили перед собой задачу учесть именно государственные интересы в том виде, как они их понимают. А понимают они просто: в отрасль надо направить как можно больше государственных средств, а для этого она должна стать преимущественно государственной, контролируемой госчиновниками. В этом случае статус отраслевых чиновников поднимется, можно будет "освоить" практически любые госбюджетные средства на вполне законных основаниях. Поэтому они и добиваются 75% контроля над создаваемой ОАК, больше половины бюджетных средств 2005 г., предусмотренных на поддержку авиационного лизинга, направили в контролируемое государством ФЛК, в качестве приоритетного проекта выбрали RRJ, создаваемый госконцерном "Сухого".

При этом неизбежно вытеснение из отрасли частного бизнеса, в лучшем случае на её задворки, без права голоса, что ведёт за собой потерю "обратной связи", независимого контроля. В такой ситуации неизбежен ущерб в первую очередь именно государственным интересам. Например, специалисты ГосНИИ ГА, ЦАГИ не отдадут предпочтения по лётно-техническим и технико-экономическим характеристикам самолёту RRJ по сравнению с аналогами. Более того, ценовые показатели RRJ сравнимы с иностранными аналогами Embraer и уступают российско-украинскому Ан-148. Но именно на этот проект, который российским будет всего на 40%, чиновники готовы выделить почти 1,5 млрд. долл. Если этот самолёт постигнет участь Ту-334, а никаких явных признаков, что этого не произойдёт, я не вижу, то государство понесёт значительный материальный ущерб. Этот ущерб будет ещё большим, если в угоду амбициям чиновников Правительство РФ примет решение о дотировании производства RRJ на контролируемых государством авиазаводах в Новосибирске и Комсомольске-на-Амуре. Тогда ущерб государственному бюджету может достичь нескольких миллиардов долларов.

Устраняя из отрасли частный капитал, чиновники фактически отказываются от частных инвестиций. В

февральской версии "Стратегии", рассмотренной на президиуме Госсовета РФ, были озвучены требуемые объёмы на её реализацию: порядка 19 млрд. долл. из госбюджета, а 16 млрд. долл. - из внебюджетных источников. Без частного капитала внебюджетные источники остаются только в государственных банках. Таким образом, опять всё сводится к государственным, т.е. народным ресурсам. Это легко видно на примере того же проекта RRJ, который, кроме госбюджета, финансируется за счёт кредитов госбанков: Сбербанка, Внешторгбанка, Внешэкономбанка, - частных инвестиций там нет. Так что и здесь я усматриваю нанесение финансового ущерба государству.

Но помимо финансовых потерь есть и политические потери. Пока чиновники все силы и средства кладут на региональный самолёт, в наиболее распространённой нише среднемагистральных самолётов у нас полный застой, а в сегменте дальнемагистральных машин госчиновники уже сдались на милость Boeing и Airbus. По-видимому, они уже подыскивают нашему Президенту самолёт у кого-то из этих производителей. Потеряв эти ниши, теряем и соответствующие по масштабам производства. Следующий шаг - потеря потенциала производства тяжёлых военно-транспортных самолётов, специальных воздушных судов для нужд армии. Для их производства не подойдут мощности в Новосибирске и в Комсомольске, нужны заводы в Воронеже и Ульяновске. А вот именно их и можем потерять в первую очередь и в самом ближайшем будущем. Тогда в перспективе скатимся в авиационной до уровня Бразилии - с региональными и учебно-боевыми самолётами.

По-видимому, опасаясь столь нелицеприятных вопросов, не совпадающих с их мнением, чиновники ограничили круг разработчиков стратегии специалистами отраслевых НИИ, которым заплатили за разработку документа, и подчинёнными руководителями ОКБ. Насколько мне известно, к разработке "Стратегии" не привлекались директора авиазаводов, руководители регионов, зависящих от авиационного, независимые учёные РАН. Поэтому по результатам парламентских слушаний, прошедших 17 октября 2005 г., было высказано множество серьёзных замечаний и даны рекомендации по доработке "Стратегии". Кстати, и на заседании правительства РФ было много замечаний, а в решении записано поручение о её доработке. И тут нельзя не поднять вопрос о кадровом составе и профессионализме чиновничества. Достаточно вспомнить высказывание руководителя Минпромэнерго России о том, что "Стратегия" перед вынесением на заседание правительства РФ прошла апробацию и была согласована всеми заинтересованными министерствами и ведомствами. Эта чиновничья самоуверенность, превращение её, по словам Президента страны, сказанным в "Послании Федеральному Собранию РФ", в "замкнутую и подчас просто надменную касту", наносит непоправимый ущерб нашему государству во всех сферах его деятельности.

Поэтому мы многократно на всех уровнях обращались с предложениями внести существенные изменения в правительственный вариант "Стратегии". Даже силами независимых специалистов раз-

работали свой вариант "Стратегии". В первую очередь мы добиваемся внедрения эффективного контроля за принятием значимых для государства, для бизнеса решений в авиапроме через создание действенного механизма государственно-частного партнёрства. Без такого партнёрства, одними бюрократическими методами поднять авиапром невозможно.

- Одним из ключевых моментов, определяющим возрождение авиапрома и отвечающим интересам экономического и социального развития государства и обеспечения его безопасности, является государственно-частное партнёрство. В какой степени отражены в документе принципы и механизмы привлечения частных инвесторов к реализации национальных программ и проектов?

- Национальная резервная корпорация и входящие в её состав структуры, наверное, одни из немногих крупных частных инвесторов, которые с самого начала активно сотрудничали с государством и создали самое крупное государственно-частное партнёрство (ГЧП) в форме ОАО "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК). В этой лизинговой компании частный капитал контролирует 46% акций, государство напрямую - 38%, ещё 16% акций принадлежит государственному "Внешэкономбанку", который действует в рыночной среде и в зависимости от ситуации принимает решения, исходя из собственных интересов. Налицо равновесная ситуация, отсутствие диктата и необходимость принятия консенсусных решений. Частный капитал строго следит за эффективным использованием вложенных капиталов, государство - за целевым их использованием в интересах отечественного авиапрома. Результаты ГЧП налицо: ИФК построены и сданы в лизинг 7 самолётов Ил-96 и Ту-204, рыночная стоимость акций превышает номинальную в 1,2 раза, активы компании превысили 11 млрд. руб., что в 2 раза выше уставного капитала. На вложенный государством рубль привлечены 3,5 руб. частных инвестиций. Более того, государство с заказов ИФК вернуло себе в виде налогов и иных платежей всю сумму, вложенную в её капитал. Налицо высокоэффективное для государства инвестирование средств в "несырьевой" сектор экономики.

Напротив, в другой лизинговой компании - ФЛК, почти 70% акций которой контролируется государством и Республикой Татарстан показатели куда скромнее: на 1 руб. госинвестиций привлечён всего 1 руб. частных средств, стоимость акций компании практически равна номиналу. Эти результаты - хорошая иллюстрация к преимуществам ГЧП.

Однако чиновники питают более тёплые чувства именно к ФЛК, отдав ей в 2005 г. 55% от выделенных 6 млрд. руб. господдержки. Из-за этого им не хватает средств на выкуп по рыночной цене всей госдоли в допэмиссии акций ИФК. При этом от частных акционеров ИФК они требуют вложить более 5 млрд. руб., никаких аналогичных требований не выдвигая частным акционерам ФЛК и руководству Республики Татарстан.

Получается, что провозглашая намерение сотрудничать с частным капиталом, на деле чиновники ему всячески противятся. Никто из Правительства РФ не занял принципиальной позиции в отношении расследования, начатого прокуратурой в отношении руководства ИФК, все стремятся отсидеться, отмалчиваться. Основную заботу о ГЧП в форме ИФК взяли на себя опять же частные акционеры. Они добиваются справедливости в судебных органах, в высших органах государственной власти, мобилизуют на помощь общественность. Парадокс: госчиновники отмалчи-

ваются, а частные акционеры отстаивают в первую очередь государственные интересы, поскольку без нормальной работы ИФК, без её заказов останутся два крупнейших гражданских авиазавода в Воронеже и Ульяновске, пострадают их смежники, сотни тысяч работников отрасли и их семьи практически во всех регионах страны.

Вот поэтому, наверное, вопрос регламентации ГЧП обойдён в представленной на Правительство РФ "Стратегии". В нашем варианте "Стратегии" мы этому вопросу уделили должное внимание. Мы считаем, что Правительство РФ должно в кратчайшие сроки сформулировать и утвердить основные принципы ГЧП в авиапроме, описать допустимые механизмы создания таких ГЧП в различных его сферах (гражданской, военной). Без этого вхождение частного капитала в авиапром будет сильно тормозиться.

- В настоящее время идёт процесс создания Объединённой авиастроительной корпорации. Ваше отношение к ОАК?

- Мы ещё 3 года назад разработали концепцию и предложили объединить самолётостроительные заводы в "Национальную авиастроительную корпорацию" (НАК). На все наши предложения мы получили от чиновников молчание, либо вежливые отписки. Теперь многие из наших предложений положены в основу Концепции создания ОАК. Название чиновниками сознательно заменено (Объединённая вместо Национальной), чтобы не было созвучия с нашими предложениями. Но шила в мешке не утаишь: сначала ОАК называлась компанией, теперь в проекте Указа Президента РФ - корпорацией.

По сути, к правительственной концепции создания ОАК у нас есть серьёзные замечания, в т.ч. концептуального плана. Например, мы не считаем необходимым сначала включить все госактивы в одну компанию, а затем перестраивать её с выделением неких "бизнес-единиц" по гражданскому и военному направлениям. Как отмечалось, такая схема не даст возможности инвестировать из частного сектора, будет целиком зависеть от возможностей госбюджета. В то же время уже сегодня на техническое перевооружение и модернизацию производства любого из авиазаводов требуется не менее 100-150 млн. долл. Эти средства не заложены ни в "Стратегию", ни в концепцию ОАК. Даже если их найдут, то провести их из госбюджета через ОАК в капиталы авиазаводов очень не просто, практически невозможно при действующем законодательстве. Получается, что, как минимум, на несколько лет заводы будут лишены инвестиций, ещё больше отстанут от иностранных конкурентов. На наш взгляд, надо в гражданский сектор дать возможность войти частным, в т.ч. иностранным, инвесторам, для чего ОАК строить в виде двух элементов (гражданского и военного), которые затем уже могут быть в части госкапитала объединены в некую государственную надстройку. Так организован, например, европейский EADS. Наличие гражданской и военной компаний повысит устойчивость системы, как это можно наблюдать во Франции (Airbus и Dassault). В гражданском секторе можно допустить снижение доли государства до 25% или даже до "золотой акции", оставив ему в военном секторе контрольный пакет.

Ещё одно важное отличие нашего подхода от правительственного: место лизинговых компаний. Чиновники от Роспрома исходят из того, что авиализинговые компании - суть сбытовые отделы авиазаводов, и при создании ОАК погружают эти компании в её структуру в виде "дочек". Это от непонимания

сути лизинга как механизма финансового обслуживания не производителя, а покупателя. Лизинговая компания - аккумулятор долгосрочных финансовых ресурсов для оплаты выбранного потребителем товара. Поэтому эти компании ни в коем случае не должны быть в составе производителей. Вообще, эти компании давно пора передать от Роспрома в ведение Минтранса России, канализировав через "одно окно" всю государственную поддержку авиационного лизинга. Ведь сегодня инвестиции в капитал лизинговых компаний идут через Минпромэнерго России, а субсидии по лизинговым платежам - через Минтранс России. Как свидетельствует пример лизинговой компании ИФК: "у семи нянек дитя без глаза".

Что касается совершенствования структуры государственного управления авиапромом, безусловно, нельзя иметь управление этой приоритетной отраслью, важность реформ в которой сравнима с национальным проектом, такое же, как лёгкой или пищевой промышленности, или автопромом. Необходимо выделение, как минимум, оборонных отраслей промышленности в отдельное агентство. Но лучше, на мой взгляд, всё же возвращение к единой авиационно-космической структуре - федеральному авиационно-космическому агентству. Тем более, что и технологически эти две отрасли близки, и материалы используются одни и те же, и кадры для них готовят одни и те же вузы, и порой продукция этих отраслей решает схожие задачи.

- Насколько полно отвечает нынешний продуктовый ряд авиапрома потребностям государства?

- Судя по тому, что государство ничего у авиапрома практически не заказывает, то у него нет потребностей в новых самолётах. Здесь, на мой взгляд, важнее потребности не государства, а потребителей. Не касаясь военной авиации, ограничусь соображениями по гражданским самолётам. Сегодня российские авиакомпании не имеют средств купить очень нужные им самолёты с полной предоплатой, даже аванс дать порой не могут. Единственный выход - лизинг. Вот тут нужна основная помощь государства: снизить цены на самолёты (например, убрав, как это делается во всём мире, НДС), дать дешёвые и длинные деньги на закупку отечественных самолётов лизинговыми компаниями. Ресурсы, подчёркиваю, дешёвые и длинные - на 12 - 15 лет, для финансирования уже имеющихся заказов на новые российские самолёты нужны в значительных объёмах - несколько миллиардов долларов. Российские банки не имеют таких ресурсов. Но они есть в Стабфонде. Так почему же не дать их в кредит не иностранным банкам под мизерный процент, а отечественным авиакомпаниям на подъём российского авиапрома? Механизм есть - лизинговые компании, в которых присутствует государство. Нужна политическая воля и государственный подход, чего, к сожалению, не наблюдается.

Что касается непосредственно продуктового ряда, то его определит заказчик. Например, есть твёрдые заказы на более чем 50 Ан-148 - значит, этот самолёт востребован, он в потребном продуктивном ряду. А если на самолёт нет заказов даже под давлением чиновников - то ему нет места в этом ряду. Здесь должен быть главным рынок, спрос потребителей, а не наукообразные рассуждения чиновников или ни за что не отвечающих менеджеров ОАК. При наличии оплачиваемых заказов существующие мощности российских заводов, если на них допустить частных инвесторов, способны поставить новые современные самолёты в любых прогнозируемых количествах.

- В чём суть проблем вокруг лизинговой компании "Ильёшин Финанс Ко"?

- В этой компании, на мой взгляд, как в капле воды проявились современные тенденции огосударствления экономики в ряде перспективных высокотехнологических отраслей. Налицо тенденция вытеснения частного капитала. Порой даже в ущерб делу, интересам бизнеса.

- В какой степени отвечает интересам государства и частного российского капитала использование иностранных кредитов для возрождения авиапрома?

- Пока сколько-нибудь значительных иностранных кредитов в авиапроме не замечено. Хотя только российскими финансами при реализации поставленных "Стратегей" целей не обойтись. Для привлечения значительных частных кредитов как в стране, так и из-за рубежа нужны условия, которые должно создать государство. Сегодня таких условий нет. Поэтому на иностранные кредиты и инвестиции рассчитывать преждевременно. Надо опираться на собственные силы. В первую очередь на использование средств инвестфонда и стабфонда.

- Что ждёт российский авиапром в обозримом будущем, по Вашему мнению?

- Поскольку отечественное чиновничество ничему не учится и не намерено изменять своим принципам, то радужных перспектив у российского авиапрома я не вижу. Скорее всего будет создаваться государственный ОАК. При этом на второй план отойдут нужды конкретных заводов. Роста производства не произойдёт, все будут ждать государственных вливаний. В контролируемый государством сектор не придут инвестиции, и эти заводы не смогут стать полноправными партнёрами в кооперированном производстве для "Эрбаса".

Исключение составит только частный "Иркут", такое сотрудничество уже начавший. Национальная резервная корпорация постарается помочь Воронежскому авиазаводу войти в такое же сотрудничество с Airbus. Рядовой заказ Airbus для ВАСО позволил бы компенсировать потери этого завода от сворачивания программы дальнемагистральных самолётов Ил-96-300.

На таком паритетном условии можно было бы допустить льготирование ввоза дальнемагистральных А350 в Россию.

Государство потратит за 3 года 8-10 млрд. руб. на проект RRJ, но денег не хватит, и со ссылкой на это проект "умрёт" или "перекарается" в новый, какой-нибудь ближне-среднемагистральный самолёт с теми же действующими государственными лицами, отвечающими за его реализацию.

Главной моей надеждой по реальному возрождению отечественного авиапрома остаётся "Иркут", который эффективно работает практически без государства в капитале, если его не "поглотит" государственный ОАК.

И, наконец, в отношении ИФК: частные акционеры не дадут чиновникам "угробить" растущую лизинговую компанию. За счёт новых инвестиций и кредитов компания сможет спасти от банкротства воронежский и ульяновский авиазаводы, которые из-за задержек с докапитализацией ИФК всё же понесут ощутимые экономические потери.

источник:
журнал "Аэрокосмический курьер"
09.02.06

*новости переведены с зарубежных web-сайтов
специально для Клуба авиастроителей*

ГАЗОВЫЕ ТУРБИНЫ – ДО СОВЕРШЕНСТВА ЕЩЕ ДАЛЕКО

Эксперты в области сгорания материалов Технического Университета Берлина ищут способы снизить вредные эмиссии газовых турбин больших электростанций.

Сегодняшние дискуссии о будущем энергоснабжения затрагивают прежде всего вопросы цены и новых технологий. Так основным вопросом оказывается следующий: каким образом максимально экономично и экологически безопасно можно утолить энергетический голод современного индустриального общества? Очевидно что, несмотря на повышающиеся цены на нефть и природный газ, эти энергоносители продолжают играть важную роль в среднесрочной перспективе. Очевидно и то, что электростанции должны стать более чистыми. "Важной целью должно стать создание таких условий, когда сжигание энергоносителей не влечет за собой выброса парниковых газов и других вредных веществ в атмосферу", заявляет экспер-профессор, доктор Кристиан Оливер Пашерайт (Christian Oliver Paschereit) из Технического Университета Берлина. Со своими 25 коллегами исследователь занимается поиском технических средств сокращения выбросов двуокиси азота и углекислого газа из турбин электростанций.

Современные большие электростанции поставляют электрическую энергию в количестве, измеряемом гигаваттами. Газ, который сжигается на газовых электростанциях в огромных турбинах, имеет КПД примерно в 40%. Это означает, что сорок процентов теплотворной способности энергоносителя превращаются в электрический ток. Дополнительное использование в конструкции паровой турбины позволяет использовать ценное топливо с эффективностью почти в 60 %.

Повышение цен на нефть и газ возобновило дискуссии об использовании энергоносителей, которые считались бесперспективными. "В рамках наших исследований мы работаем над использованием сгораемых отработанных газов химической и обычной промышленности в электростанциях. Кроме того, ввиду нового витка цен мы можем ожидать возрождение использования угля", говорит Пашерайт. "Однако газификация и безвредное сжигание угля в условиях больших электростанций на сегодняшний день представляет собой техническую целину".

В процессе газификации природного угля возникают горючие газы, содержащие водород. Теоретически они могут быть использованы в качестве замены природному газу. "Можно было бы, например, перед сжиганием отделять соединения углекислого газа в газовой смеси и хранить их в специальных подземных резервуарах", озвучивает Пашерайт одну из возможностей снизить выбросы углекислого газа до нуля при сжигании каменноугольного газа.

В своих исследованиях технический университет сотрудничает с компаниями Siemens, Alstom, Rolls-Royce и Vattenfall. В настоящее время поставщик электричества, компания Vattenfall строит в районе города Коттбус (Германия) первый пилотный проект электростанции, работающей без выбросов углекислого газа. Проект должен быть завершен в 2008 году. В заключение проекта предусмотрено строительство опытной электростанции мощностью 300 мегаватт. Компания Vattenfall использует технологию Oxyfuel, когда бурый уголь сжигается вместе с чистым кислородом. Оптимизировать эту технологию для использования в промышленных масштабах планируется к 2020 году. Важным моментом на пути к безэмиссионной электростанции является быстрое и полное смешивание горючего газа с воздухом камеры сгорания или чистым кислородом.

Этот процесс происходит в камере сгорания, подключенной в газовой турбине перед самой турбиной. По словам Пашерайта, "Важным шагом на пути к уменьшению количества вредных веществ было внедрение камер сгорания, не допускающих смешивания газов, с помощью чего удалось значительно уменьшить выбросы по сравнению с обычными системами сгорания. Для повышения КПД газовой турбины все последние годы также производилось повышение температур и давления в камере сгорания".

Однако с повышением температур сгорания повышаются также и выбросы нежелательных вредных веществ, таких как двуокись азота. "Процесс сгорания станет чище в том случае, если удастся найти способы лучше перемешивать горючие газы с воздухом в камере сгорания", такими словами профессор говорит о новых возможностях, которые сейчас изучает команда Технического Университета под его руководством. "Для этого мы используем специальные дополнительные устройства, например вихревые генераторы. Также мы пробуем активно влиять на распределение горючего вещества в потоках при помощи специально сконструированных микроактуаторов".

Проблематичным является также то, что инновационные на сегодняшний день системы сгорания имеют тенденцию быть поврежденными из-за высокого давления или акустических колебаний в камере сгорания. "Для противодействия этому мы проводим компьютерную симуляцию подверженности камеры сгорания колебаниям, испытываем различные способы акустической изоляции, пробуем подавлять колебания", говорит Пашерайт. "...Технике газовых турбин еще далеко до совершенства", добавляет он.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.tu-berlin.de
07.02.06*

РАСШИРЕНИЕ ПРОИЗВОДСТВА ВЕТРЯНЫХ УСТАНОВОК В ДАНИИ

В связи с неуклонно растущим глобальным спросом на ветровые турбины компания Siemens Wind Power A/S расширяет свои производственные мощности.

Принято решение купить у предприятия LM Glasfiber фабрику по изготовлению роторных лопастей для ветряных турбин, находящуюся в датском городе Энгесванг. Siemens также инвестирует в датскую компанию в Бранде и в линии по производству роторных лопастей в Альборге, общий объем вложений составит более 50 миллионов евро.

Siemens констатирует высокие темпы роста в выработке ветряной энергии. В сравнении с предыдущим годом, в 2005 году сбыт ветряных турбин мощностью более 630 МВ увеличился почти в два раза, так что компания практически истощила свои производственные возможности на 2006 год. Поэтому уже весной 2006 должна быть налажена серийная продукция турбин в Энгесванге.

"Расширение наших мощностей в Дании мы рассматриваем как первый шаг на пути выстраивания мировой производственной сети", говорит Андреас

Науэн, руководитель подразделения Wind Power. Новая линия в Энгесванге даст работу 100-150 специалистам. Кроме того, Siemens расширяет свои монтажные и офисные площади в городе Бранд. Производство лопастей роторов в Альборге будет увеличено на 25.000 квадратных метров.

"Мы связываем большие надежды с новой фабрикой, которая позволит нам быстрее и более гибко реагировать на требования рынка. Кроме того, в Энгесванге мы планируем освоить различные ноу-хау расположенного здесь производства стекловолокна", добавил Науэн.

Роторные лопасти производятся по запатентованной Siemens технологии под названием IntegralBlade. При этом каждая лопасть производится одним этапом из эпоксидной смолы, усиленной стекловолокном, а затем в результате экологичного закрытого цикла все лопасти отливаются в одну деталь.

После покупки компании Bonus Energy A/S в декабре 2004, в Дании было нанято более 700 новых сотрудников.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.siemens.com
12.02.06*

БУДУЩИЕ ДОКТОРА НАУК ИЩУТ НОВЫЕ МАТЕРИАЛЫ

Разработка новых высокотемпературных материалов для экономичной эксплуатации электростанций и турбин стало темой новой докторантской программы университетов Байройта и Эрлангена, получивших субсидии от Германского Исследовательского Общества (DFG) в размере 2,7 миллионов евро.

В целях образования 14-ти будущих докторов предусмотрено курирование каждого из них двумя учителями из разных высших школ, также практика

за рубежом для закрепления практических компонентов обучения.

Разработка новых материалов, устойчивых к сверхвысоким температурам, является ключевой задачей энергетики, позволяющей экономить ископаемое топливо.

Сотрудничество с промышленностью будет укреплено участием докторантов в рабочих кружках совместно с представителями компаний Siemens, MTU Aero Engines, Doncasters, Heraeus и SGL Carbon.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.innovations-report.de
20.02.06*

ТУРБО-МОТОР ДЕЛАЕТ 500.000 ОБОРОТОВ В МИНУТУ

Исследователи Швейцарской Технической Высшей Школы (г.Цюрих) разработали новую систему привода, работающую со скоростью в полмиллиона оборотов в минуту и представляющую собой газовую мини-турбину.

"Это в десять раз превышает число оборотов в обычных моторах, используемых в промышленности. По нашему мнению, в будущем это позволит получить выгоду различным отраслям производства", считает руководитель проекта Кристоф Цвиссиг (Christof Zwysig).

Технический прогресс в этом секторе показывает путь ко все большей скорости работы различных роторных инструментов. Разработанная система размером чуть больше спичечного коробка при помощи дистанционного компьютерного управления может достигать мощности в 100 ватт. Она может представлять интерес в медицинской технике и в промыш-

ленности при производстве небольших деталей.

Дальнейшие разработки могут привести к появлению микро-турбин, которые заменят современные батареи. Другим примером могли бы быть турбокомпрессорные системы, которые смогут повысить эффективность использования топливных элементов в автомобилях. "При помощи такого компрессора воздух или газ можно сгущать гораздо лучше, а это, в свою очередь, позволит повысить мощность топливных элементов", объяснили исследователи.

Цвиссиг объявил о том, что хочет довести скорость оборотов до одного миллиона, то есть увеличить ее в два раза. "Это зависит от спроса и тех сфер, в которых техника найдет свое применение". Цвиссиг рассчитывает закончить создание новой версии мини-турбины через два года.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.ethz.ch
24.02.06*

3D ИЗОБРАЖЕНИЯ НАНОСТРУКТУР

Исследователи из Института Макса Планка (Дюссельдорф) представили первый трехмерный электронный микроскоп для структурного изучения наноматериалов.

В отделе микроструктурной физики Института им. Макса Планка в Дюссельдорфе создан и используется первый в мире электронный микроскоп, с помощью которого можно одновременно автоматически исследовать фазовую структуру, текстуру и пограничные поверхности материалов в трех измерениях.

Прибор состоит из растрового электронного микроскопа высочайшего разрешения и ионного или атомного микроскопа. Оба микроскопа, которые ранее никогда не использовались вместе, теперь интегрированы в новый мощный инструмент (ZEISS 1540 XB), обладающий также обширным арсеналом детекторов для измерения дифракционных моделей и химического анализа.

Трехмерная техника позволяет заглянуть в структуру наноматериалов, биологических веществ и высокопрочных стальных сплавов глубже, чем это было ранее возможно.

При помощи нового микроскопа инженеры - профессор Дирк Раабе и доктор Штефан Цеффферер - исследуют конкретную область: металлические материалы, основанные на сплаве Fe₃Al, и родственные стали.

С одной стороны, они отличаются высоким сопротивлением окислению и сульфидированию при высоких температурах, с другой стороны - еще недостаточно жестки и однородны для широкого использования. Поэтому цель инженеров - облагородить эти материалы при помощи включения мельчайших частиц хрома и сделать их подходящими для использования в промышленности.

В частности, промышленное использование этих материалов нацелено на создание новых высокотемпературных газовых турбин для обычных электростанций, которые могли бы работать при более высоких температурах и снижать энергозатраты. Это означало бы более экологически чистую и экономически эффективную эксплуатацию электростанций.

Ввиду такой постановки вопроса Рабе и его сотрудники при помощи нового микроскопа пытаются выяснить, какой эффект оказывают введенные частицы на микроструктуру и макроскопические свойства этого родственного стали сплава. Особенно их интересовал вопрос о том, каким образом мельчайшие включения влияют на кристаллическую решетку вокруг себя.

В пробных экземплярах материала, прошедшего теплую переформировку, исследователи смогли наблюдать, как более мягкие кристаллы матрицы образуют узоры вокруг твердых включений.

Расположение кристаллических структур приобрело специфический рисунок, отличающийся тем, что систематические градиенты расположения надстраиваются друг на друга с повышающимся интервалом от окраинной области к включенным твердым частицам.

Эти кристаллографические градиенты в дальнейшем помогут создать зародыши новых кристаллов, которые сделают материал более однородным и улучшат его механические свойства с учетом использования в условиях высоких температур в турбинах современных электростанций.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.mpg.de
21.02.06*

ИНВЕСТИЦИИ В ГЕОТЕРМАЛЬНУЮ ЭНЕРГИЮ

Компания Energiedienst Holding AG Laufenburg (EDH), инвестировав 3,2 миллиона швейцарских франков в компанию Geopower Basel AG, принимает участие в строительстве первой геотермальной электростанции в Базеле.

В будущем EDH будет владеть 6% акций Geopower Basel AG, созданной в 2004 с целью построить в Базеле первую геотермальную электростанцию. Таким образом компания расширяет свое участие в рынке геотермального производства электроэнергии.

Группа компаний Energiedienst под маркой NatuEnergie является ведущим германским поставщиком возобновимой гидроэлектроэнергии. Созданная более ста лет назад в качестве первопроходца в использовании гидроресурсов верхнего Рейна, сегодня компания является пионером в области регенеративных проектов в Германии.

В Базеле запланировано строительство геотермальной тепловой электростанции с дополнительной газовой турбиной. Получаемое при добыче электричества тепло будет поставляется в городскую теплотель. Начало эксплуатации станции запланировано на 2009 год. После ввода в эксплуатацию добыча экологически чистой энергии составит 6 мегаватт электричества и около 17 мегаватт тепла.

Реализация проекта в Базеле означает выход на долгосрочную коммерческую эксплуатацию и определяет дальнейшее развитие геотермальной добычи электроэнергии.

Южно-германская группа компаний Energiedienst имеет более 300.000 частных, более 2500 корпоративных и 20 коммунальных клиентов. В 2005 году компания продала 6 миллиардов кВтч тока.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.enbw.com
14.02.06*

УМНЫЕ ДЕТАЛИ ПОЗВОЛЯТ СЛЕДИТЬ ЗА СОСТОЯНИЕМ САМОЛЕТА

Исследовательский Институт им. Фраунгофера принимает участие в недавно запущенном европейском проекте SMMART.

В рамках этого проекта 27 партнеров, различных компаний и институтов из одиннадцати европейских стран ставят своей целью разработку системы контроля для транспортной промышленности. Использование при производстве деталей так называемых Smart Tags ("Умные ярлыки") позволят компаниям, осуществляющим техническое обслуживание и контроль, следить за состоянием критически важных деталей вертолетов, самолетов и машин.

Современные моторы самолетов должны выдерживать многое: 25 000 деталей, более 3 000 лопастей, и каждая из этих лопастей на протяжении нескольких лет подвергается воздействию потока газа, который, нагретый до температуры в 1700 градусов С со сверхзвуковой скоростью вырывается из камер сгорания. Мельчайший дефект материала, усталость материала или трещина толщиной в человеческий волос могут привести к катастрофе в том случае, если не будут своевременно замечены. Систематический и плановый контроль является не просто необходимостью, но зачатую и спасением человеческих жизней.

Несмотря на регулярный контроль состояния турбин, постоянны инциденты, происходящие по вине того, что повреждение не было замечено или появилось вскоре после осмотра. Использование технологии "Smart Tags" должно предотвратить это в будущем.

Маленькие устройства, накапливающие информацию, будут располагаться непосредственно на критически важных деталях самолета и поставлять информацию об их состоянии в центральную базу данных через спутник - в режиме реального времени.

27 партнеров из одиннадцати европейских стран занимаются исследованиями по созданию такой системы в рамках проекта ЕС под названием SMMART. В работе участвует исследовательский институт им. Фраунгофера. Координатором проекта является французский производитель турбин Turbomeca. Участие Turbomeca и шведского автомобилестроительного концерна Volvo в качестве промышленных партнеров подразумевает будущее использование устройств прежде всего в производстве самолетов и грузовых и специальных автомобилей.

Целью проекта является разработка системы, которая позволит в каждый момент времени получать различные параметры деталей вертолетов, самолетов и грузовиков. Хорошим примером использования новой системы может стать техническое обслуживание вертолетов, которые используются больницами и спасательными службами. В этой области срок жизни и тонкости эксплуатации турбин часто является загадкой для фирм, осуществляющих обслуживание. Smart Tags позволят сократить время простоя во время ремонта и решить проблемы обследования турбин, что прежде всего положительно скажется на экономии средств.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.innovations-report.de
01.12.05*

ПРИСУЖДЕНА ПРЕМИЯ ИМ. ФРИЦА ШТУДЕРА (FRITZ STUDER AWARD 2005)

В рамках конференции "Studer Motion Meeting" в Берне (Швейцария) компанией Fritz Studer AG была вручена премия им. Фрица Штудера за 2005 год.

Награда досталась инженеру Кристофу Цеппенфельду из Политехнического института города Аахен за разработку темы "Методы быстрой шлифовки титано-алюминиевых сплавов типа g". Исследовательские работы доктора Цеппенфельда содержат обширные изыскания на тему плоского и профильного шлифова-

ния. Кроме технических аспектов, исследователем были изучены также и экономические аспекты внедрения такой технологии. Применение новой технологии шлифования в области обработки материалов для турбин может позволить впервые достичь скорости подачи обрабатываемого изделия в 200000 мм в минуту.

Результаты работы лауреата являются хорошей основой для создания новых машин по шлифованию, применяемых в промышленном производстве.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.maschinenmarkt.de
24.02.06*

СОЗДАН СУПЕРДВИГАТЕЛЬ, РАБОТАЮЩИЙ НА ВОЗОБНОВЛЯЕМОЙ МЕТАЛЛИЧЕСКОЙ ПУДРЕ

Коллектив американской лаборатории "Оак Ридж" (штат Теннесси) разработал поистине революционную технологию.

Группа специалистов под руководством бывшего советского ученого Соломона Лабинава научилась использовать в качестве топлива для двигателя внутреннего сгорания металлическую пудру. Уже готов прототип автомобиля, который способен на этой пудре ездить. В основу технологии легли разработки советских химиков 80 годов. В то время отечественные ученые не смогли реализовать проект создания действующего

двигателя, так как технические средства тех лет не позволяли создать специальную атомарную металлическую пудру. Американцы же, обладая новейшими современными разработками в области нанотехнологий, такую пудру создали.

Диаметр ее частиц - 50 миллиардных частей миллиметра. В двигателе эта пудра ведет себя так же, как бензин, но энергии выделяет в два раза больше.

Кроме того, новый вид топлива возобновляем. Отработанная пудра собирается, пропускается через водород, и ее снова можно использовать.

*источник: Автонет
08.02.06*

ПЕРВЫЙ ВСЕРОССИЙСКИЙ ФОРУМ БУХГАЛТЕРОВ ПРЕДПРИЯТИЙ АВИАСТРОЕНИЯ

16–17 февраля 2006 года в Москве, в отеле "Золотое кольцо", состоялся Первый всероссийский форум главных бухгалтеров предприятий авиационного строительства.

ЦЕЛИ ФОРУМА

Создание единой профессиональной среды бухгалтеров авиационного строительства

Получение информации "из первых рук" о новых нормативных актах в области бухгалтерского и налогового учета

Организация двустороннего конструктивного обмена информацией между разработчиками нормативных актов в области бухгалтерского и налогового учета и специалистами предприятий авиационного строительства, применяющими реальный инструктивный материал в практике своей ежедневной работы

Совершенствование нормативных актов и инструктивных материалов в области бухгалтерского и налогового учета.

УЧАСТНИКИ ФОРУМА

В форуме, наряду с главными бухгалтерами предприятий промышленности, приняли участие ведущие специалисты Министерства финансов Российской Федерации:

Буланцева В.А. - Начальник Отдела налогообложения прибыли (дохода) Департамента налоговой и таможенной политики Минфина России;

Родителева Н.В. - разработчик ПБУ 14/2000 и ПБУ 17/02;

Цибизова О.Ф. - Начальник Отдела косвенных налогов Департамента налоговой и таможенной политики Минфина России;

Шнайдерман Т.А. - заместитель начальника Отдела методологии бухгалтерского учета и отчетности Департамента регулирования государственного финансового контроля, аудиторской деятельности и бухгалтерского учета Минфина России.

ТЕМЫ ФОРУМА

Форум рассмотрел такие вопросы, как:

Порядок исчисления и уплаты авиационного налога на добавленную стоимость с 1 января 2006 года. Новое в порядке применения налоговой ставки 0 процентов.

Практика применения авиационными предприятиями главы 25 Налогового кодекса с учетом последних изменений и дополнений.

Вопросы налогообложения авиационных предприятий налогом на имущество.

МСФО - проблемы и перспективы применения. Новое в бухгалтерском учете. Отдельные вопросы формирования показателей бухгалтерской отчетности авиационными предприятиями. Признание и распределение нераспределенной прибыли.

Вопросы бухгалтерского учета нематериальных активов авиационных предприятий в соответствии с требованиями ПБУ 14/2000 и ПБУ 17/02 и их соответствие правилам, установленным МСФО 38 "Нематериальные активы". Учет и амортизация нематериальных активов в свете требований главы 25 Налогового кодекса.

РАБОТА ФОРУМА

Участники форума обменялись мнениями и опытом практической деятельности, познакомились между собой и договорились о рабочих контактах.

На состоявшемся во время форума торжественном вечере представители предприятий отрасли и специалисты Министерства финансов РФ организовали дискуссию о профессионализме, его роли в решении текущих задач на предприятиях, о необходимости создания профессионального сообщества, создания условий для формирования единого профессионального мнения по практическим вопросам бухгалтерского учета в отрасли, создания условий для воспитания в своей среде молодых кадров.

Специалисты Министерства финансов РФ выразили удовлетворение от совместной работы с квалифицированными представителями бухгалтерий промышленности, полученной информации о вопросах применения законодательства и инструктивных материалов в практической деятельности, возникающих в связи с этим проблемах.

Участники форума поставили задачу перед Клубом авиационных строителей создать профессиональную секцию бухгалтеров авиационного строительства с целью организации постоянной и планомерной работы по обмену опытом, выработке единого профессионального мнения по практическим вопросам, организации процесса обучения и повышения квалификации, межличностного общения.

Участники форума не согласились с предложениями Клуба авиационных строителей о проведении форумов ежегодно и предложили другую периодичность - 2 раза в год. Вторым форумом решено провести в 3-й декаде сентября 2006 года.

Организаторы форума приглашают заинтересованных специалистов бухгалтерских служб принять участие в формировании перечня вопросов для обсуждения на втором всероссийском форуме.

Адрес для писем: buhg@as-club.ru

источник: Клуб авиационных строителей
20.02.06

ОТЗЫВЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ УЧАСТНИКОВ ПЕРВОГО ВСЕРОССИЙСКОГО ФОРУМА БУХГАЛТЕРОВ ПРЕДПРИЯТИЙ АВИАСТРОЕНИЯ

Проводить совместные форумы с финансовыми директорами и зам. ген. директоров по экономике и финансам.

*Белоцкий Дмитрий Вячеславович,
ЗАО "Авиастар-СП", главный бухгалтер*

Организовывать дальнейшие встречи и создать в клубе секцию бухгалтеров авиастроения.

*Воронина Людмила Николаевна,
НТУ МКБ "Гранит", главный бухгалтер*

Устраивать дальнейшие форумы бухгалтеров предприятий авиастроения.

*Зуева Елена Викторовна,
ФГУП "ММП" "Салют", начальник бюро*

Организовывать и далее встречи Главных бухгалтеров в форме обсуждения - круглого стола, также приглашать на встречи и зам. гл. бухгалтеров.

Обсуждение "проблемных" вопросов по налогообложению и бухгалтерскому учету:

а) составление учетной политики;

б) учет при налогообложении внереализационных доходов и расходов и прочих вопросов, возникающих у бухгалтеров авиационной промышленности.

Обмен опытом между бухгалтерами по "проблемным" вопросам.

*Кожина Оксана Юрьевна,
ОАО "НПП "ЭГА", заместитель главного бухгалтера*

Продолжить работу над организацией следующих форумов. Общение с коллегами принесло пользу в принятии решений по имеющимся проблемам.

*Колотовкина Валентина Владимировна,
ОАО "Пермское агрегатное объединение "Инкар", главный бухгалтер*

Мероприятие полезное. В выступлениях лекторов получены разъяснения по интересующим вопросам по бухгалтерскому учету и формированию показателей бухгалтерской отчетности. Главные бухгалтеры должны общаться, так как имеют общие проблемы.

*Савельева Валентина Алексеевна,
ОАО Мичуринский завод "Прогресс", главный бухгалтер*

Каждый участник должен рассказать о своей фирме, об основных проблемах в бухгалтерском учете, о том, обсуждение каких вопросов хотел бы услышать на форуме. В реквизитах участников форума нужно писать электронный адрес.

*Шашкина Светлана Викторовна,
ФГУП "ММП" "Салют", главный бухгалтер*

Мероприятие нужное и полезное в части общения с коллегами по вопросам бухгалтерского учета и налогообложения, обсуждения общих проблем, как с коллегами, так и с профессиональными работниками Минфина РФ и разработчиками ПБУ.

*Юрина Ирина Юрьевна,
ОАО "Гаврилов-Ямский машиностроительный завод "АГАТ",
главный бухгалтер*

ОФЕРТА КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ – 2006

Публичная оферта в соответствии с главой 28 ГК РФ

г. Москва

25 ноября 2005 года

Оферта объявлена Некоммерческим партнерством "Клуб авиастроителей", ИНН 7709521084, Россия, Москва, Сибирский проезд, д.2, корп.8, тел. +7(495)773-8905. Далее по тексту - Клуб авиастроителей.

Оферта адресована юридическим лицам, являющимся таковыми по действующему законодательству Российской Федерации. Срок действия Оферты: с момента опубликования до 25 ноября 2006 года.

Предмет Оферты - Платное распространение Бюллетеня Клуба авиастроителей (бумажный вариант) в 2006 году. Дате по тексту - Бюллетень.

СУЩЕСТВЕННЫЕ УСЛОВИЯ ПЛАТНОГО РАСПРОСТРАНЕНИЯ

1. Бюллетень издается Клубом авиастроителей в рамках Общепользуемой благотворительной программы "Бюллетень Клуба авиастроителей" и подлежит платному распространению в соответствии с условиями распространения, являющимися частью этой программы. Периодичность издания - ежемесячно.

2. Стоимость одного экземпляра одного номера Бюллетеня - 750 рублей (Семьсот пятьдесят руб. 00 коп.), включая налог на добавленную стоимость.

3. Бюллетень высылается ежемесячно заказным письмом Почтой России. Стоимость отправки включена в стоимость Бюллетеня.

4. Бюллетень рассылается на условиях стопроцентной предоплаты.

5. Оферта на каждый из номеров Бюллетеня прекращает действие в последний день месяца.

6. Фактом исполнения обязательств по данной Оферте со стороны Клуба авиастроителей является отправка Бюллетеня заказным письмом Почтой России.

7. Рассылка Бюллетеня за каждый календарный месяц осуществляется в следующем календарном месяце.

ПОРЯДОК АКЦЕПТА ОФЕРТЫ

Для акцепта настоящей Оферты Вам необходимо:

1. Заполнить бланк "Заявки на подписку" в соответствии с образцом и направить его в офис Клуба авиастроителей любым доступным Вам способом: факсом +7 (495) 685-19-30, электронной почтой info@as-club.ru или обычным письмом по адресу: 127015 Москва, Бутырская улица, дом 46, строение 1, Клуб авиастроителей.

2. Дождаться в ответ на Ваш заказ получения факсимильной копии счета в соответствии с общепринятой формой. Подлинник счета Вам будет направлен вложением в конверте с первой отправкой Бюллетеня.

3. Оплатить счет.

Оплата счета в полном размере является акцептом Оферты в соответствии со статьей 438 ГК РФ. Счета-фактуры на поставку высылаются с каждым номером Бюллетеня. Во всем остальном стороны руководствуются действующим законодательством РФ.

ТРЕТЬЯ ЕЖЕГОДНАЯ ОЛИМПИАДА ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ

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

ОРГАНИЗАТОРЫ

Клуб авиастроителей
Некоммерческая организация «Авиакосмофонд»
Департамент образования города Москвы
Департамент науки и промышленной политики
города Москвы

БАЗОВЫЕ УЧЕБНЫЕ ЗАВЕДЕНИЯ

Московский государственный технический университет им. Н.Э.Баумана
Московский авиационный институт (Университет)
Московский авиационно-технологический институт (Университет) им. К.Э.Циолковского
Российский государственный гуманитарный университет
Московский институт открытого образования
Лицей № 1550, город Москва



**СТАНОВИТЕСЬ СПОНСОРОМ ОЛИМПИАДЫ,
ОБРАЩАЙТЕСЬ В КЛУБ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ!**
Телефон/факс: (495) 685-19-30; 685-26-30

СПОНСОРЫ ОЛИМПИАДЫ

ММП «Салют»
ФГУП «ГосНИИАС»
СФ «АСТО – Гарантия» (ЗАО)
КБ «Нацпромбанк» (ЗАО)
ОАО НПП «ЭГА»
Рекламно-производственная фирма ГАРУСС
"МСЗ-САЛЮТ"
ОАО "Авиапром"
МИКОЯН Степан Анастасович

КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Для почтовых отправок:
127015 Москва, ул. Бутырская, дом 46, стр. 1, Клуб авиастроителей". На конверте должна быть пометка: "Олимпиада".
Электронная почта: olymp@as-club.ru. Поле "тема" должно содержать пометку: "Олимпиада".
Телефон: (495) 945-86-00.

WWW.OLYMP.AS-CLUB.RU

Клуб авиастроителей представляет
НОВОЕ ИЗДАНИЕ ИЗВЕСТНОЙ КНИГИ В.Н. КАНДАУРОВА

ВЗЛЕТНАЯ ПОЛОСА ДЛИНОЮ В ЖИЗНЬ

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

Книга издана в подарочном исполнении,
содержит большое количество иллюстраций,
предназначена для широкого круга
читателей.

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

СПОНСОРСКОЕ УЧАСТИЕ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

СПОНСОРСКИЙ ПАКЕТ КЛУБА

"Спонсорский пакет Клуба" представляет собой комплекс услуг рекламно-информационного характера, оказываемых Клубом своим спонсорам (юридическим лицам).

Спонсорские средства используются на осуществление уставной деятельности Клуба, включая финансирование Программ Клуба.

Спонсорский пакет включает в себя:

1. Размещение информации о спонсоре и текстовой ссылки на сайт спонсора на сайте Клуба авиастроителей.

2. Размещение логотипа спонсора на последней обложке Бюллетеня Клуба авиастроителей.

3. Именной сертификат спонсора.

4. Упоминание спонсора с печатных и электронных СМИ при публикациях материалов о Клубе авиастроителей и проводимых им мероприятиях.

5. Размещение логотипа спонсора в информационных материалах Клуба авиастроителей на всех мероприятиях Клуба.

6. Размещение информации о спонсоре на Доске благодарности Клуба авиастроителей (электронная и в офисе Клуба).

7. Получение персональных приглашений на все основные мероприятия Клуба авиастроителей.

СТАТУС СПОНСОРОВ

Спонсорское участие в деятельности Клуба предполагает 5 основных статусов:

- Генеральный спонсор (партнер Клуба)
- Официальный спонсор
- Программный спонсор
- Спонсор
- Информационный спонсор

Статус Спонсора может быть изменен по желанию спонсора.

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ СПОНСОР КЛУБА (ПАРТНЕРА КЛУБА)

Генеральный спонсор обладает всеми правами спонсора Клуба, указанными в главе "Спонсорский пакет Клуба".

Дополнительный спонсорский пакет Генерального спонсора Клуба включает в себя:

- Размещение на сайте Клуба Интернет-баннера спонсора.

- Размещение контекстной рекламы спонсора в статьях, размещаемых на сайте Клуба.

- Размещение объявлений спонсора на сайте Клуба.

- Размещение логотипа спонсора на Интернет-странице Бюллетеня Клуба авиастроителей.

- Выделение одной печатной полосы в Бюллетене Клуба авиастроителей для размещения материалов спонсора.

- Размещение логотипов спонсора на заднике сцены при проведении расширенных заседаний Клуба авиастроителей.

- Членство в Попечительском Совете Клуба авиастроителей.

- Преимущественное размещение логотипа на специальных мероприятиях Клуба авиастроителей.

- Выпуск Клубом в связи с мероприятиями специального пресс-релиза, посвященного спонсору.

Генеральный спонсор Клуба также имеет право:

- Вкладывать собственный пресс-релиз или специальную информацию в папки участников и журналистов при проведении официальных мероприятий Клуба.

- Вручать специальные призы, подарки и сувениры членам Клуба или участникам официальных мероприятий, проводимых в рамках Программ Клуба.

- Проводить конкурсы и учреждать призы в Программах, проводимых Клубом авиастроителей.

Отдельной преференцией Генерального спонсора Клуба является то, что:

- Любое официальное упоминание о Клубе авиастроителей и Программах Клуба сопровождается обязательным упоминанием Генерального спонсора.

Стоимость спонсорского пакета Генерального спонсора Клуба (партнера Клуба) - \$25.000 в год. Предусматривается возможность внесения спонсорских средств ежеквартально, равными долями.

ОФИЦИАЛЬНЫЙ СПОНСОР КЛУБА

Официальный спонсор обладает всеми правами спонсора Клуба, указанными в п.п. 1-7 главы "Спонсорский пакет Клуба".

Дополнительный спонсорский пакет Официального спонсора Клуба включает в себя:

- Размещение на сайте Клуба Интернет-баннера спонсора.

- Размещение контекстной рекламы спонсора в статьях, размещаемых на сайте Клуба.

- Размещение объявлений спонсора на сайте Клуба.

- Размещение логотипа спонсора на Интернет-странице Бюллетеня Клуба авиастроителей.

- Выделение одной печатной полосы в Бюллетене Клуба авиастроителей для размещения материалов спонсора.

- Размещение логотипов спонсора на заднике сцены при проведении расширенных заседаний Клуба авиастроителей.

- Членство в Попечительском Совете Клуба авиастроителей.

Стоимость спонсорского пакета Официального спонсора Клуба - \$10.000 в год. Предусматривается возможность внесения спонсорских средств ежеквартально, равными долями.

ПРОГРАММНЫЙ СПОНСОР КЛУБА

Программный спонсор обладает правами спонсора Клуба, указанными в главе "Спонсорский пакет Клуба", с учетом того, что Программный спонсор упоминается в рекламно-информационных материалах Клуба в связи с конкретными Программами Клуба, спонсором которых он является.

Дополнительный спонсорский пакет Программного спонсора Клуба включает в себя:

- Размещение на сайте Клуба Интернет-баннера спонсора.

- Размещение контекстной рекламы спонсора в статьях, размещаемых на сайте Клуба.

- Размещение объявлений спонсора на сайте Клуба с возможностью обсуждения и опроса.

- Размещение логотипа спонсора на Интернет-странице Бюллетеня Клуба авиастроителей.

- Выделение одной печатной полосы в Бюллетене Клуба авиастроителей для размещения материалов спонсора.

- Размещение логотипов спонсора на заднике сцены при проведении расширенных заседаний Клуба авиастроителей.

- Членство в Попечительском Совете Клуба авиастроителей.

Стоимость спонсорского пакета Программного спонсора Клуба - \$5.000 в год. Предусматривается возможность внесения спонсорских средств ежеквартально, равными долями.

СПОНСОР КЛУБА

Спонсор Клуба обладает всеми правами, указанными в главе "Спонсорский пакет Клуба".

Стоимость спонсорского пакета Спонсора Клуба - \$ 1.000 в год.

Источники:
Клуб авиастроителей

**ГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ЛИЦЕЙ №1550
ПРОВОДИТ КОНКУРСНЫЙ НАБОР УЧАЩИХСЯ В 8-Й, 9-Й И 10-Й КЛАССЫ**

В программе обучения - общеобразовательная и профильная подготовка, ориентирующая выпускников на построение собственной профессиональной карьеры, связанной с инженерно-технической деятельностью и, прежде всего, в отраслях авиастроения.

В 2005 году на базе лицея открыта Городская Экспериментальная Площадка, в рамках которой разрабатываются и внедряются новые методы создания и развития образовательной среды в системе "Школа-Вуз-Производство".

Набор в Лицей осуществляется по результатам письменных вступительных работ по математике, физике и русскому языку, проводимых в марте-апреле. Ежегодно с октября работают платные курсы по подготовке к поступлению в 9 и 10-й классы Лицея. Обучение бесплатное.

Партнеры Лицея: МГТУ им. Баумана, МАИ, МАДИ, МАТИ им. Циолковского, РГГУ, НП "Клуб Авиастроителей" и "Авиакосмофонд".

Адрес лицея: Москва, ул. Беговая, д. 19. ПРОЕЗД: станция метро "Динамо" или "Беговая", троллейбус № 1, 5, 20, 86 до остановки "Стадион юных пионеров"

Тел. для справок: 945-86-00.

Электронная почта: info@liceum1550.ru

Дополнительную информацию можно получить на сайте Лицея: www.liceum1550.ru

**Официальный
web-сайт
Лицея № 1550:
WWW.LICEUM1550.RU**

**Клуб авиастроителей сообщает, что
16 февраля 2006 года утром, в день
своего предполагаемого
выступления на Первом
всероссийском форуме главных
бухгалтеров предприятий
авиастроения, скоропостижно
скончался**

СУЧКОВ ВАДИМ НИКОЛАЕВИЧ

**заместитель начальника отдела
имущественных и прочих налогов
Департамента налоговой и
таможенной политики
Министерства финансов РФ.**

**От имени всех членов клуба,
сотрудников аппарата и участников
форума выражаем искренние
соболезнования родным и близким
покойного.**

НОВЫЕ КНИГИ И УЧЕБНЫЕ ПОСОБИЯ

авторы – специалисты ФГУП "ММП" Салют" и ученые ведущих вузов Москвы

ФИЗИКО-ХИМИЧЕСКИЕ МЕТОДЫ ОБРАБОТКИ В ПРОИЗВОДСТВЕ ГАЗОТУРБИННЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ Учебное пособие

Ю.С. Елисеев, В.В. Крымов, А.А. Митрофанов и др.; под ред. Б.П. Саушкина. – М.: Дрофа, 2002. – 656 с.: ил., 16 с., цв. вкл.

В книге изложены основы теории и рассмотрены вопросы практического применения физико-химических методов обработки материалов, получивших значительное распространение в технологии авиадвигателестроения. Книга будет полезна студентам старших курсов и аспирантам машиностроительных специальностей высших учебных заведений.

ПРОИЗВОДСТВО ЗУБЧАТЫХ КОЛЕС ГАЗОТУРБИННЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ

Ю.С. Елисеев, В.В. Крымов, И.П. Нежурин и др.; Под ред. Ю.С. Елисеева. – М.: Высшая школа, 2001. – 493с., ил.

В книге изложена технология изготовления зубчатых колес ГТД. Рассмотрены конструктивные особенности, вопросы профилирования, технологичности, точности и контроля. Большое внимание уделено зубошлифованию, как наиболее сложной операции. Особенно подробно представлены вопросы профилирования и изготовления конических колес, входящих в наиболее сложные узлы двигателей. Значительная часть посвящена химико-термической обработке. Книга будет полезна инженерным и научным работникам.

CALS В АВИАСТРОЕНИИ Continuous Acquisition and Life cycle Support – непрерывная информационная поддержка жизненного цикла продукции

Научный. ред. А.Г. Братухин. – М.: Изд-во МАИ, 2002. – 676с.: ил.

В книге обобщены последние результаты работ в области научного и практического компьютерного обеспечения процессов жизненного цикла сложных машинотехнических систем, и интегрированного информационно-технического взаимодействия на принципах виртуального предприятия, реализованные во всемирно известных комплексах наукоёмкого машиностроения: российских и украинских корпорациях, предприятиях, высших учебных заведениях. Пособие предназначено для студентов, магистров, аспирантов технических университетов и институтов.

ТЕПЛООБМЕННЫЕ АППАРАТЫ И СИСТЕМЫ ОХЛАЖДЕНИЯ ГАЗОТУРБИННЫХ И КОМБИНИРОВАННЫХ УСТАНОВОК Учебник для вузов

В.Л. Иванов, А.И. Леонтьев, Э.А. Манушин, М.И. Осипов; под ред. А.И. Леонтьева. – М.: Изд-во МГТУ им. Н.Э. Баумана, 2003. – 592с.

Изложены основы расчета и проектирования теплообменных аппаратов и систем охлаждения газовых турбин, как элементов газотурбинного комплекса, все агрегаты которого влияют друг на друга, и их параметры взаимосвязаны. Для студентов высших учебных заведений энергомашиностроительных специальностей.

МАТЕРИАЛОВЕДЕНИЕ. ТЕХНОЛОГИЯ КОНСТРУКЦИОННЫХ МАТЕРИАЛОВ Учебник для вузов

Абраимов Н.В., Елисеев Ю.С., Крымов В.В. – М.: МГТУ им. Н.Э. Баумана, 2005. – 600с.

В учебнике изложены вопросы теории металлов и сплавов, методы испытаний и исследований конструкционных материалов, рассмотрены основные типы диаграмм состояния сплавов, механические свойства материалов при статическом, динамическом и переменном нагружении, основы теории газовой и электрохимической коррозии, методы защиты конструкционных материалов. Учебник предназначен для студентов, магистров, аспирантов технических высших учебных заведений, а также для специалистов НИИ, КБ, предприятий авиационно-космического комплекса.

ИСПЫТАНИЕ, ОБЕСПЕЧЕНИЕ НАДЕЖНОСТИ И РЕМОНТ АВИАЦИОННЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ И ЭНЕРГЕТИЧЕСКИХ УСТАНОВОК

Колл. авторов: Ю.С. Елисеев, В.В. Крымов, К.А. Малиновский, В.Г. Попов, Н.Л. Ярославцев. – М.: МАИ, 2005. – 537с.

Изложены вопросы надежности, эксплуатационной технологичности и увеличения ресурса, авиационных газотурбинных двигателей (ГТД), описаны современные методы контроля и технической диагностики ГТД. Книга предназначена для студентов вузов и средних учебных заведений авиационных специальностей, а так же может быть полезна для инженерно-технических работников, занимающихся эксплуатацией и ремонтом газотурбинных двигателей.

По вопросам приобретения книг обращайтесь: 105118, Москва, пр-т Буденного, дом 16. ФГУП ММП "Салют". Институт целевой подготовки специалистов по двигателестроению. Научно-техническая библиотека. Тел. (095) 369-85-98, факс: 369-80-45