

БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

№ 11 (23), ноябрь 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	80
СТРАТЕГИЯ И КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ	84
ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ	90
МАТЕРИАЛЫ КЛУБА	94

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 **93**
стр.



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

30-31 января 2007 года, Москва

подробности
на **100**
стр.

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Государство переоценило авиапром в свою пользу	3	В ЗАО "Авиастар-СП" ученикам повышена оплата	13
Программа развития авиации нуждается в срочной корректировке	4	"ВСМПО-Ависма" начала поставки титана для производства SuperJet-100	14
Учреждение ОАК будет способствовать обновлению парка воздушных судов	4	В Воронеже начали выпуск деталей для нового самолета	14
США сняли санкции в отношении российской компании "Сухой"	4	"Модуль" представляет	14
Сергея Иванова выдвинули в ОАК	5	ИФК просит госгарантий	15
Возросло производство гражданской авиационной техники	5	В ЗАО "Авиастар-СП" побывала делегация правительства Москвы	15
ОАК зарегистрирована	6	Госдеп прощает гражданских	16
"Сухой" дороже "Иркут"	6	Аэрофлот не сможет получить новые самолеты Boeing	16
Б.Грызлов критикует правительство РФ за лоббирование зарубежных авиастроительных проектов в ущерб отечественным	7	Уральский завод гражданской авиации намерен поставить в Судан 20 самолетов МАИ-223	16
ОАК взяла курс на биржу	7	Сбой в "Системе"	17
Ни цента американцам	8	"Иркут" посчитал прибыль	17
Airbus может передать ВАСО до 40% производства комплектующих	8	ИК "Файненшл Бридж" изменила целевой уровень цен и рекомендацию по обыкновенным акциям корпорации "Иркут"	18
ФСФР зарегистрировала отчет о выпуске акций ОАО "НПО "Сатурн"	8	Россия поставит в Египет "МиГ"и	18
"Туполев" ищет 1 млрд долларов	9	Акциям "Иркут" устроили посадку	19
Акционеры УЗГА выбирают между "Оборонпромом" и банком	9	Холдинг "Сухой" планирует вложить 4 млрд. руб. в модернизацию производства КнААПО	19
Пекин уверен, что Москва даст добро на перепродажу российских двигателей Пакистану	10	Новый Ту-334 поступит в серийное производство в 2008 г.	20
Пермяки и казанцы возрождать российскую авиацию готовы	10	Россия может занять 10-15% китайского рынка магистральных самолетов	20
Пекин призвали на помощь	11	Юго-Восточной Азии предложили SSJ	20
Продленная жизнь "Руслана"	11	ВЭБ ведет переговоры с Госбанком развития Китая о финансировании проекта SuperJet 100 на \$50 млн	21
В правительстве выход отечественной гражданской авиатехники на внешний рынок связывают только с региональным самолетом	12	"Протон-ПМ" снизил чистую прибыль	21
"Аэрофлот" не сможет получить новые самолеты Boeing как минимум до 2014 года	12	Прибыль "Корпорации ВСМПО-АВИСМА" выросла более чем в два раза	21
Венесуэла укомплектует российскими Су-30 13-ю истребительную авиагруппу	12	МДМ-Банк выступит организатором облигационного займа УМПО на сумму 4 млрд. рублей	21
Су-80 отправляют в Китай	13	Государственный титан	22
Китай намерен обсудить увеличение поставок российских Ту-204-120	13	Для выпуска Ту-334 в Казани нужна четкая позиция правительства России	22

и другие новости

ОБЗОР НОВОСТЕЙ

за ноябрь 2006 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

ГОСУДАРСТВО ПЕРЕОЦЕНИЛО АВИАПРОМ В СВОЮ ПОЛЬЗУ

Началась юридическая регистрация ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК), которое должно объединить всех российских разработчиков и производителей самолетов. Процедура задержалась почти на два месяца, и за это время государство увеличило стоимость своих активов на треть. Новая оценка капитализации ОАК уже привела к падению котировок акций крупнейшей российской частной авиакорпорации "Иркут".

Размер уставного капитала и госдоли в ОАК были окончательно согласованы на совещании по развитию авиапромышленности у президента РФ. Корпорация будет зарегистрирована с уставным капиталом в размере 96,72 млрд руб., из которых доля государства составит 90,1%. Из этой суммы на авиационную холдинговую компанию "Сухой" пришлось 50,4 млрд руб. Итоги оценки капитализации ОАК уже отразились на котировках акций "Иркута": на ММВБ котировки бумаг "Иркута" снизились на 8,5%, в РТС - на 5,2%. Общая капитализация компании в результате снизилась с \$1,12 млрд до \$1,04 млрд. Первоначально доля "Иркута" в ОАК оценивалась в 20%. Однако пакет из 38,2% акций "Иркута" - бумаги гендиректора РСК "МиГ" Алексея Федорова, его заместителя Сергея Цивилева, главы НП ОАК Валерия Безвержного и президента "Иркута" Олега Демченко - в результате были оценены лишь в 9,9% от уставного капитала ОАК.

Первоначальную оценку самолетостроительных активов, определенных указом президента РФ для внесения в ОАК, провела компания Deloitte & Touche. Чтобы уложиться в отведенные правительственной комиссией два месяца на оценку предприятий и один месяц на согласование этой оценки, Deloitte & Touche предложила доходную схему, учитывающую главным образом объемы портфелей подписанных контрактов предприятий. Росимущество согласилось с такой методикой оценки и дало в мае 30-страничное техзадание Deloitte & Touche. Материалы об оценке Deloitte & Touche были переданы в Росимущество 7 сентября. Однако глава Росимущества Валерий Назаров на полтора месяца растянул утверждение оценки, согласовывая его со всеми профильными ведомствами и организациями: Минпромэнерго, Минэкономразвития, Минобороны, "Рособоронэкспортом". Письменное согласие с оценкой также потребовали от всех предприятий-участников. За это время оценка активов ОАК возросла на треть за счет будущих инвестиций государства.

На совещании у президента РФ Сергей Иванов объявил, что "первичная оценка показала, что объем активов составляет 60 млрд руб., однако позже были

приняты решения о дополнительном инвестировании государства в отрасль, и при окончательной оценке активов их объем составил 96 млрд руб."

Основные расхождения между первоначальной и итоговой оценками Росимущество обнаружило в сферах гражданского самолетостроения и лизинга. В итоге данные Deloitte & Touche были дополнены параметрами скорректированной в августе федеральной целевой программы "Развитие гражданской авиационной техники РФ на 2002-2010 годы и на период до 2015 года". В оценку попали предстоящие до 2015 г. инвестиции государства в гражданское самолетостроение (до 200 млрд руб.), авиализинг (до 1 млрд руб. в год) и в опытно-конструкторские работы (до 100 млрд руб.). В оценке была учтена и программа создания истребителя пятого поколения (до 1 трлн руб. до 2015 г.).

Подверглись корректировке и другие параметры оценки. Те компании, в которых государству принадлежало более 50%, автоматически оценивались по максимуму. Например, АХК "Сухой" оценивалась в диапазоне 43,0-52,4 млрд руб., высшее значение и было принято за стоимость компании. Для увеличения стоимости "Сухого" в его оценке была учтена стоимость дочерней компании "Гражданские самолеты Сухого" (\$400 млн), которую первоначально учитывать не планировалось.

Сравнительно просто была оценена лишь корпорация "Иркут", акции которой свободно продаются на рынке: была взята ее рыночная стоимость по состоянию на 1 апреля 2006 г., которая тогда составляла \$940 млн. Эта сумма оказалась на \$60 с лишним миллионов ниже капитализации компании в начале ноября.

В результате процесс создания ОАК затянулся на полтора месяца: завершить первый этап формирования ОАК планировалось до 1 октября. Теперь в ОАК должны будут войти принадлежащие государству корпорация "МиГ" и Казанское авиапроизводственное объединение, которые будут акционированы до конца этого года. Кроме того, до 1 апреля 2007 г. обменять свои пакеты акций на бумаги ОАК смогут частные акционеры компаний, включенных в ОАК. Но уже сейчас известно, что в общей сложности доля частных акционеров в ОАК не превысит 25%.

В начале 2007 г. руководство ОАК намерено опубликовать стратегию развития корпорации, а в конце 2007 - начале 2008 г. должно пройти ее IPO. По расчетам руководителей ОАК, после привлечения дополнительных инвестиций капитализация ОАК к 2010 г. должна возрасти до 170 млрд руб.

источник: газета "Коммерсантъ"
13.11.06

ПРОГРАММА РАЗВИТИЯ АВИАЦИИ НУЖДАЕТСЯ В СРОЧНОЙ КОРРЕКТИРОВКЕ

"Федеральная целевая программа развития авиационной техники до 2015 года нуждается в срочной корректировке, а создание ОАК - в кардинальном ускорении", - заявил в интервью корреспонденту ИА Росбалт-Приволжье заместитель председателя комитета Государственной Думы РФ по энергетике, транспорту и связи Юрий Сентюрин.

Сентюрин подчеркнул, что "в противном случае Россия окажется перед одной из двух альтернатив: отдать свое небо зарубежным авиаперевозчикам или пойти на массовые закупки зарубежной авиатехники". По словам Сентюрина, "17,5% пассажиров в России в 2005 г. были перевезены иностранными авиаперевозчиками". "При этом их доля на внутреннем рынке авиаперевозок растет стремительными темпами. Российские перевозчики начинают им проигрывать: при общем росте рынка авиаперевозок в 2005 г. на 13,7%, объем перевозок российских авиакомпаний вырос всего на 8%". "Получается, что в недалеком будущем у нас в небе и в аэропортах будут в основном самолеты иностранных авиакомпаний, что на наш взгляд неприемлемо", - отметил депутат.

У нас еще сохранились серьезнейшие наработки в экспериментальной сфере, но по авиапрому серьезно ударило практически полное сокращение закупок

в начале 90-х годов, сказал депутат ГД. "Сегодня проблемы авиапредприятий - это износ оборудования, нехватка квалифицированных кадров, недостаток оборотных средств. Чтобы спасти то, что еще осталось, необходимо форсировать объединение авиапредприятий в рамках единого холдинга", - продолжил он.

"Президент высказал нарекание, - сказал Сентюрин, - в адрес тех, кто сегодня занимается созданием этой авиакомпании". Причем высказывание президента, по мнению Сентюрина, касается не только чиновников, но также топ-менеджеров и собственников предприятий.

В указе президента о создании ОАК установлены сроки - к апрелю 2007 г. завершить процесс оценки и после этого переходить в режим слияния активов и образования объединенного авиахолдинга. "Но в чем президент прав, - считает депутат Госдумы, - так в том, что время уходит и обстановка быстро меняется". "Сейчас стоит задача пересмотра этих сроков и их критического ускорения", - подытожил Юрий Сентюрин.

*источник: ИА "РосБалт"
09.11.06*

УЧРЕЖДЕНИЕ ОАК БУДЕТ СПОСОБСТВОВАТЬ ОБНОВЛЕНИЮ ПАРКА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Учреждение ОАК будет способствовать обновлению парка воздушных судов и повышению безопасности полетов. Об этом сообщили ИТАР-ТАСС в пресс-службе Минтранса РФ.

Сейчас перевозка пассажиров осуществляется в основном на воздушных судах разработки 60-70 годов. Около половины магистрального пассажирского парка составляют самолеты, не соответствующие международным нормативам по уровню шума. Дефицит поставок отечественных лайнеров вынуждает перевозчиков использовать на линиях самолеты иностранного производства в основном с вторичного рынка, констатировали в министерстве.

В магистральном и региональном парке их количество составило 166 единиц. Объем перевозок на них достиг 29% от общего пассажирооборота. При этом,

доля перевозок пассажиров новыми отечественными бортами составила только 8%. Всего в гражданской авиации эксплуатируется более 2,5 тыс. самолетов.

В этом году из заказанных 17 самолетов изготовлено и передано в эксплуатацию 6 воздушных судов. Всего до 2015 г., согласно ФЦП "Развитие гражданской авиационной техники России до 2015", планируется произвести не более 160 лайнеров. Такое число самолетов не может компенсировать ежегодное выбывание 110-115 бортов из парка отечественных перевозчиков, отметили в Минтрансе.

*источник:
газета "Военно-промышленный курьер"
07.11.06*

США СНЯЛИ САНКЦИИ В ОТНОШЕНИИ РОССИЙСКОЙ КОМПАНИИ "СУХОЙ"

США сняли санкции в отношении российской компании "Сухой", сообщил глава МИД РФ Сергей Лавров. По его словам, на встрече в столице Вьетнама президент США Джордж Буш сообщил Владимиру Путину, что это решение принято после соответствующих проверок.

"Мы надеемся, что санкции будут сняты и с Рособоронэкспорта", - добавил министр.

В соответствии с "Актом о нераспространении в Иран и Сирию" 28 июля этого года администрация Джорджа Буша ввела санкции против семи компаний из России, Индии и КНДР, включая российские Рособоронэкспорт и Сухой.

Рособоронэкспорт и объединение "Сухой" отвергли все обвинения, выдвинутые властями США.

Департамент информации и печати МИД РФ выступил тогда с комментарием, в котором назвал санкции "очередной неправомерной попыткой заставить иностранные компании работать по внутреннему американскому распоряжению".

Санкции предусматривали запрет на финансовые операции, отказ в выдаче экспортных лицензий, другие меры.

*источник: РИА "Новости"
17.11.06*

СЕРГЕЙ ИВАНОВА ВЫДВИНУЛИ В ОАК

9 ноября было принято решение, что председателем совета директоров создаваемой Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) станет вице-премьер - министр обороны РФ Сергей Иванов. С такой просьбой обратился к президенту России Владимиру Путину председатель правления ОАК Алексей Федоров. До сих пор подобные назначения в производящем секторе экономики были редкостью. Чиновники самого высокого ранга курировали только отрасли ТЭК.

В уставный капитал корпорации внесено 100% акций АХК "Сухой", 86% - МАК "Ильюшин", 90,8% - ОАО "Туполев", 58% - Финансовой лизинговой компании, 38% - "Ильюшин Финанс Ко", 38% - нижегородского авиастроительного завода "Сокол", 25,5% - Комсомольского-на-Амуре авиационного производственного объединения имени Ю.А. Гагарина, 25,5% - Новосибирского авиационного производственного объединения имени В.П. Чкалова, 15% - внешнеэкономического объединения "Авиаэкспорт". Кроме того, в ОАК войдут ФГУП "РСК "МиГ" и ФГУП "КАПО им. С.П. Горбунова", которые будут преобразованы в 100-процентные государственные ОАО. Государству на первом этапе создания корпорации согласно указу президента будет принадлежать 75% ее акций. ОАК должна начать работу в первом квартале 2007 г., а в 2008 г. выйти на фондовые рынки.

9 ноября президент России Владимир Путин призвал участников ОАК активно применять опыт оборонной промышленности в дальнейшей работе, в том числе над проектами в области гражданской авиации. "Хочу обратить внимание, что нужно использовать опыт, который уже сложился в авиастроительной отрасли, чтобы распространять его и на другие сферы экономики", - заявил президент на совещании по вопросам развития авиационной промышленности. Чтобы усилить контроль над отраслью, Владимир Путин принял решение назначить председателем совета директоров вице-преьера - министра обороны РФ Сергея Иванова. "Принято решение просить Сергея Иванова возглавить совет директоров", - сообщил журналистам Алексей Федоров.

Уже в новом качестве Сергей Иванов сообщил, что объем активов создаваемой ОАК, согласно последней оценке, составит 96,72 млрд руб. "Мы уже практически завершили первый этап работы по графику формирования компании", - отметил он. По его словам, первичная оценка, проводимая в том числе с

участием международных аудиторов, показала, что объем активов составляет 60 млрд руб. Но вскоре были приняты решения о дополнительном инвестировании государства в отрасль, из-за этого стоимость компании выросла.

Приоритетными направлениями деятельности корпорации определены разработка, производство, реализация, сопровождение эксплуатации, гарантийное и сервисное обслуживание, модернизация, ремонт и утилизация авиационной техники военного и гражданского назначения, а также внедрение новых технологий и разработок в области самолетостроения. Она призвана обеспечить эффективное развитие российского авиапрома, концентрацию ресурсов на прорывных проектах и в конечном итоге высокую конкурентоспособность отрасли, говорят в Минпромэнерго РФ.

Сама компания включает четыре функциональных компонента: "Военная авиация", "Транспортная и специальная авиация", "Гражданская авиация" и "Производство узлов и компонентов". Долевое участие государства в военном секторе будет составлять 75%, в транспортную и специальную авиацию оно вложит 51% своих активов, а в гражданской авиации госпакет не будет превышать 25%. При этом сектор военной авиации будет закрыт для иностранных инвесторов, а в сектор гражданской и транспортной авиации привлечение иностранного капитала станет возможно. "Что касается боевой авиации, Россия занимает одну из лидирующих позиций в мире, поэтому мы планируем этот сектор развивать самостоятельно. Что же касается гражданской и транспортной авиации, мы считаем возможным развивать международное сотрудничество с нашими иностранными партнерами, прежде всего европейскими", - говорит Сергей Иванов.

Назначение Сергея Иванова вполне предсказуемо, считает Константин Макиенко, руководитель Центра анализа стратегий и технологий. "Во всяком случае, это не вредно: чем ближе Сергей Иванов к промышленности, тем больше он будет понимать реальные ее проблемы и не будет смотреть на процессы, происходящие в ней, с точки зрения военного заказчика продукции", - отмечает эксперт.

*источник: газета "RBC Daily"
10.11.06*

ВОЗРОСЛО ПРОИЗВОДСТВО ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ

В авиационной промышленности России возросло производство гражданской авиационной техники (вертолетов, авиационных двигателей, агрегатов для гражданских самолетов), говорится в сообщении Федерального агентства по промышленности.

В январе-октябре сдан 61 вертолет, из них: Ми-171 (20 ед.), Ми-17-В5 (15 ед.), Ми-17-1В (7 ед.), Ми-8МТВ-1 (4 ед.), Ми-172 (6 ед.), Ка-32 (6 ед.) и другие. В соответствующем периоде 2005 г. сдано 56 вертолетов. За 10 месяцев 2006 г. сдано 10 самолетов, из них: 6 единиц средне- и дальнемагистральных (Ту-154,

Ан-140, Ан-38, Ту-204-120, Ту-214, Ил-96-300). В октябре завершена постройка двух самолетов Ту-204-100 для Кубы и Китая, но они не были сданы вследствие отсутствия сертификата.

Производство авиационной техники возросло в основном в результате реализации экспортных контрактов (в больших объемах по сравнению с соответствующим периодом 2005 г.).

*источник: AVIAPORT.RU
23.11.06*

ОАК ЗАРЕГИСТРИРОВАНА

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК), которая должна консолидировать крупнейшие предприятия авиапрома, получила свидетельство о регистрации и постановке на учет в налоговом органе, сообщило Минпромэнерго. Госдоля в ОАК

составит 90,1%, оставшиеся 9,9% получат совладельцы "Иркута", включая сегодняшнего президента ОАК, гендиректора РСК "МиГ" Алексея Федорова.

*источник: газета "Ведомости"
21.11.06*

"СУХОЙ" ДОРОЖЕ "ИРКУТА"

Будущий гигант российского авиастроения - Объединенная авиастроительная корпорация - будет стоить \$4,5 млрд, почти половину из которых составят акции госхолдинга "Сухой". Таков результат оценки будущих активов холдинга, проведенной компанией Deloitte, а затем поправленной чиновниками. Основного конкурента "Сухого" - частную корпорацию "Иркут" - оценили вдвое дешевле.

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) должна объединить почти 20 компаний и предприятий, включая семь ведущих авиазаводов России и пять КБ. По замыслу чиновников ОАК станет пятой по величине авиастроительной корпорацией мира и за 10 лет нарастит оборот с нынешних \$2,5 млрд. до \$8 млрд. к 2017 г. Уже в 2007 г. выручка ОАК должна составить \$3,2 млрд., а в 2007-2008 гг. планируется ее IPO.

Уставный капитал ОАК при учреждении составит 96,72 млрд. руб., а госдоля в первичной эмиссии превысит 90%, объявило вчера Минпромэнерго. А общая стоимость активов будущего авиастроительного гиганта оценена примерно в 120 млрд. руб., или \$4,5 млрд., уточнил "Ведомостям" знакомый с оценкой источник. За оценку ОАК еще летом взялась компания Deloitte. Первый отчет, подготовленный в сентябре, чиновники забраковали, и он до прошлой недели дорабатывался в Росимущество, сообщили "Ведомостям" менеджеры нескольких компаний, которым предстоит войти в ОАК. Deloitte сначала оценила уставный капитал ОАК в 60 млрд. руб., но "позже были приняты решения о дополнительном инвестировании государства в отрасль", что повысило оценку до 96 млрд. руб., объяснил вчера вице-премьер и будущий председатель совета директоров ОАК Сергей Иванов.

Авиастроители говорят, что основная борьба развернулась за то, кто будет центром консолидации - частный "Иркут" или госхолдинг "Сухой", два основных актива ОАК. Например, "Тройка Диалог" сделала ставку на "Иркут" и летом рекомендовала всем клиентам покупать его акции, вспоминает аналитик инвесткомпания Михаил Ганелин. На таких рекомендациях "Иркут" подорожал с начала года на 64% до \$1,19 млрд. Но чиновники предпочли "Сухой". По словам знакомого с оценкой источника, госхолдинг в последней версии оценки стоит \$2-2,2 млрд., а "Иркут" - вдвое меньше, примерно \$940 млн. С такой оценкой совладельцы "Иркута" могут рассчитывать лишь на 10% ОАК в обмен почти на 40%-ный пакет. При этом самому "Сухому" принадлежит 11,9% акций "Иркута", т. е. государственная ОАК получит полный контроль над "Иркутом", резюмирует собеседник "Ведомостей". То же самое вчера сообщило Минпро-

энерго: правительственная комиссия "согласилась" с внесением в ОАК 38,2% акций частными акционерами "Иркута". Отсюда можно посчитать, что "Иркут" оценен в 25,3 млрд. руб.

Близкий к "Сухому" источник объяснил, почему госкомпанию оценили почти вдвое дороже частной. "У "Сухого" лучшее КБ в стране, лучшие заводы, и сам "Иркут" обязан госхолдингу своей капитализацией, ведь его основной продукт - самолет Су-30МКИ, разработанный КБ "Сухого", - говорит он. Основным владельцем "Иркута" и будущий президент ОАК Алексей Федоров от комментариев отказался, как и гендиректор "Сухого" Михаил Погосян и один из партнеров Deloitte.

"Тройка Диалог" оценила ОАК в \$3,9-4,7 млрд., Deutsche UFG - в \$3 млрд. при учреждении и \$3,5 млрд. с присоединением оставшихся активов в 2007 г., говорит аналитик инвестбанка Елена Сахнова. Стоимость "Сухого" Deutsche UFG оценивал примерно в \$800 млн., добавляет она. Сахнова утверждает, что ее банк ждал именно такого решения государства - потому что оно заинтересовано увеличивать стоимость своих активов, а не частных. "Спорить с этим бесполезно", - соглашается близкий к "Иркуту" источник. Низкая оценка была явно разменной картой для того, чтобы Федоров и его команда заняли руководящие посты в ОАК, уверен эксперт Центр анализа стратегий и технологий Константин Макиенко. Ведь при вхождении в ОАК они все равно теряли контроль над "Иркутом".

Первичную эмиссию ОАК государство должно оплатить долями девяти компаний, включая 100% АХК "Сухой" (вместе с государством у нее 100% комсомольского и новосибирского авиазаводов, 12% НПК "Иркут"), 86% МАК "Ильюшин" (контролирует воронежский авиазавод), 91% "Туполева" (74% ульяновского завода "Авиастар-СП" и 44% таганрогского авиазавода), 38% нижегородского авиазавода "Сокол", 58% Финансовой лизинговой компании, 38% "Ильюшин финанс Ко". В 2007 г. ОАК должна провести допэмиссию. Государство оплатит новые акции 100% РСК "МиГ" и казанского авиазавода (оба пока ФГУП), сохранив за собой минимум 51% ОАК. Оставшиеся бумаги поделят частные акционеры 13 компаний, включая совладельцев первой девятки и подконтрольных им заводов, а также "Иркут" со своим КБ "Яковлева". Крупнейшие из них - менеджеры "Иркута", "Каскол" (44% "Сокола"), НРК (26,5% "Ильюшин финанс"), египетская компания Sigosso Aerospace (25% "Авиастара-СП").

*источник: газета "Ведомости"
10.11.06*

Б.ГРЫЗЛОВ КРИТИКУЕТ ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ЗА ЛОББИРОВАНИЕ ЗАРУБЕЖНЫХ АВИАСТРОИТЕЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ В УЩЕРБ ОТЕЧЕСТВЕННЫМ

Председатель Госдумы, лидер партии "Единая Россия" Борис Грызлов подверг резкой критике правительство РФ за лоббирование зарубежных авиастроительных проектов в ущерб отечественным.

"Правительство лоббирует строительство среднемагистрального самолета RRJ, который создается совместно с Boeing", - заявил он сегодня, выступая перед участниками партийной учебы единороссов. Б.Грызлов подчеркнул, что "Единая Россия" считает это неприемлемым.

"У нас есть аналогичный проект Ту-334, который может собираться в Казани", - напомнил он. Это, по словам Б.Грызлова, требовало всего 600 млн руб в проекте федерального бюджета на 2007 г, однако "продать" эту сумму через правительство РФ не удалось. Б.Грызлов напомнил, что, по настоянию "Единой России", в бюджете-2007 предусмотрены 6 млрд руб на поддержку авиастроения. Однако правительство РФ проигнорировало целый ряд предложе-

ний единороссов. Б.Грызлов назвал, в частности, предложение перенести сборку самолета Ил-76 из Ташкента в Ульяновск. Сейчас окончательную сборку авиалайнеров производит Узбекистан, выставляя их затем на внешний рынок. Проект требовал 2,6 млрд руб, однако, по словам Б.Грызлова, "мы не сумели убедить правительство, чтобы эта строка появилась в бюджете".

Вообще, добавил Б.Грызлов, "многое приходится пробивать в жарких спорах с правительством, где сейчас преобладают правые - сторонники отъявленных рыночных механизмов".

По мнению Б.Грызлова, в прямой государственной поддержке нуждаются сейчас не только авиастроение, но также судостроение, космическая отрасль, атомная энергетика и химическая промышленность.

*источник: ПРАЙМ-ТАСС
15.11.06*

ОАК Взяла курс на биржу

Только что созданная Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) задумалась о приоритетных направлениях своей будущей работы. Уже через два месяца совет директоров ОАК должен будет принять стратегию развития и определиться с продуктовой линейкой. Затем же корпорации предстоит провести второй этап объединения активов, в ходе которого в ее состав будут интегрированы активы РСК "МиГ" и КАПО. А в долгосрочной перспективе ОАК намерена подготовиться к проведению IPO, которое может состояться в 2010-2011 году.

"Первое заседание совета директоров ОАК, посвященное организации деятельности корпорации, может состояться в конце ноября - начале декабря текущего года", - рассказал РБК daily вице-президент некоммерческого партнерства "Объединенный авиастроительный консорциум" (координирует процесс создания ОАК) Василий Прутковский. Затем, по его словам, в конце января - в феврале 2007 года совет директоров ОАК сможет рассмотреть стратегию развития компании. По его словам, в первую очередь должен быть определен продуктовый ряд компаний, входящих в ОАК, дальнейшие действия по объединению активов и стратегия привлечения финансирования.

На следующем этапе консолидации, по словам Василия Прутковского, будет размещена допэмиссия акций ОАК. Государство внесет пакеты акций акционерных обществ, образованных после приватизации РСК "МиГ" и ОАО "Казанское авиационное производственное объединение имени Горбунова" (КАПО), а также госпакеты акций, которые не были включены на первом этапе, говорит представитель НП "ОАК". После этого ОАК получит контрольные пакеты акций всех авиастроительных предприятий. "Что касается частных пакетов акций "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК), ОАО "Туполев", НПК "Иркут", завода "Сокол" и других компаний, контролируемых ОАК, то их вхождение в корпорацию будет определяться владельцами этих пакетов и будет происходить как чисто рыночная сделка", - поясняет Василий Прутковский.

ОАК не предполагает переводить на свой баланс производственные мощности, персонал и исследовательскую базу. "ОАК не будет пропускать через себя операционные потоки и заниматься хозяйственной деятельностью. Персонал и основные средства будут сосредоточены в дочерних по отношению к ОАО "ОАК" предприятиях", - говорит г-н Прутковский. По его словам, поставками техники будут заниматься сами предприятия. Эта модель похожа на структуру EADS, которая включает пять бизнес-единиц. Основная функция головной структуры - взаимодействие с органами власти и принятие стратегических решений, она также является центром капитализации и взаимодействует с инвесторами. IPO компании может быть реализовано только через два-четыре года, когда компания будет иметь рыночную историю, а также достаточную степень прозрачности для инвесторов. "Акции могут распределяться как среди частных инвесторов, так и целенаправленно среди стратегических партнеров - компаний из Европы, Китая или Индии", - сообщает Василий Прутковский.

По словам участников рынка, несмотря на кажущуюся прозрачность создания ОАК, остается и немало вопросов. "Вообще непонятен процесс слияния активов и их оценка", - считает Константин Макиенко из Центра анализа стратегий и технологий. Кроме того, до сих пор неясно, какие самолеты будут производиться, замечает эксперт. "Непонятно, как государство будет финансировать стратегические проекты", - говорит РБК daily гендиректор Vona Fide Finance Андрей Леушин. Если государство эти проекты будет финансировать через допэмиссию, то и частным инвесторам придется пропорционально вкладывать деньги. В итоге получится, что тот же Алексей Федоров (совладелец корпорации "Иркут"), чтобы сохранить свою долю, начнет финансировать гражданский авиапром, а Александр Лебедев (совладелец ИФК) - военный, резюмирует эксперт.

*источник: газета "RBC Daily"
16.11.06*

НИ ЦЕНТА АМЕРИКАНЦАМ

Больше года назад "Аэрофлот" объявил конкурс на поставку минимум 22 новых дальнемагистральных самолетов. Соискателями контракта выступили Boeing со своей новинкой 787 Dreamliner и Airbus - со своим А350. "Аэрофлот" хотел Boeing, но главный акционер, правительство, никак не мог сделать выбор. В сентябре "Аэрофлот" придумал выход из положения и заявил, что готов удвоить заказ, закупив по 22 лайнера у каждой из компаний. Чиновники и это предложение подвесили.

Поддержать "Аэрофлот" решил его частный акционер - Национальная резервная компания (НРК). В том же сентябре НРК и Boeing подписали временный контракт на 22 Boeing 787 с поставкой в 2010 г. НРК собиралась переуступить его 1 ноября "Аэрофлоту", сделав за него и авансовый платеж примерно на \$40 млн, чтобы перевозчик не потерял места в графике поставок: очередь за Boeing 787 выстроилась серьезная, а скидку Boeing предложил значительную.

Но поскольку решения, кто будет поставщиком "Аэрофлота", по-прежнему нет, срок соглашения у НРК истек. Продлевать его НРК не стала, деньги ей вернули, говорит заместитель гендиректора НРК Леонид Душатин.

"Аэрофлоту" придется смириться с мыслью об Airbus. ВТБ приобрел около 6% акций корпорации EADS, владеющей 100% акций этой компании. А президент ВТБ Андрей Костин заявил, что наши авиапроизводители заинтересованы в более тесной кооперации с EADS - создании совместных предприятий и даже панъевропейского авиастроительного холдинга. А лучше всего дружбу между Россией и EADS может скрепить контракт на закупку у Airbus лайнеров А350.

*источник: газета "Ведомости"
03.11.06*

AIRBUS МОЖЕТ ПЕРЕДАТЬ ВАСО ДО 40% ПРОИЗВОДСТВА КОМПЛЕКТУЮЩИХ

Airbus может передать ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО) до 40% объема производства по всей номенклатуре сборочных единиц и деталей самолетов моделей А320 и А380, сообщил начальник отдела реализации программ реформирования и развития оборонно-промышленного комплекса областного управления по промышленности, транспорту, связи и инновациям Иван Павельев на пресс-конференции в пресс-центре "Интерфакса" в Воронеже в четверг.

По его словам, между компаниями достигнуты взаимовыгодные договоренности по этому вопросу.

"ВАСО разработало и приступило к реализации инвестиционного проекта по организации производства сборочных узлов для самолетов авиационной корпорации Airbus", - уточнил И.Павельев.

Он добавил, что проект прошел согласование во всех комитетах облдумы и в ближайшее время будет утвержден, что позволит ВАСО получить налоговые льготы и субсидирование процентной ставки по банковским кредитам.

Согласно производственному плану ВАСО на 2006-2007 гг., до конца текущего года предусматривается выпуск самолета Ил-96-300 для Кубы. "В первом квартале 2007 г. будет выпущен транспортный самолет Ил-96-400 для авиакомпании "Атлант-Союз", во втором квартале - транспортный самолет Ил-96-400 для авиакомпании "Атлант-Союз" и один Ил-96-300 для ГТК "Россия", а в третьем - один пассажирский самолет Ил-96-300 для Кубы", - отметил И.Павельев.

В настоящее время в производство запущены детали и узлы для 5 самолетов Ил-96-400, которые в дальнейшем могут быть поставлены в Сирию, Зимбабве и другие страны.

"Кроме того, в данный момент руководство авиализинговой компании "Ильющин Финанс Ко" ведет переговоры с китайской грузовой авиакомпанией Silk Route Cargo Airlift Company Lid о поставке 8 грузовых самолетов Ил-96-400Т", - сказал И.Павельев.

Он добавил, что ВАСО продолжает производство комплектов для 5 самолетов Ан-148 для "АНТК имени Антонова" (Украина). Кроме того, 33 заказа на поставку этого самолета уже есть и 20 на сегодняшний день обсуждаются.

"В прошлом году ВАСО поставило Кубе два самолета Ил-96-300. Кубинский заказ показал для других стран возможность воронежского самолетостроительного общества производить качественные самолеты по доступной цене", - в заключение отметил И.Павельев.

ВАСО специализируется на выпуске дальнемагистральных широкофюзеляжных самолетов семейства Ил-96 (Ил-96-300, Ил-96-400 и грузовых Ил-96-400Т). В настоящее время ВАСО готовится к производству региональных самолетов Ан-148 и Sukhoi Super Jet (SSJ - ранее - RRJ), а также к работам по военно-транспортному самолету Ил-76.

*источник: ИА "Интерфакс"
03.11.06*

ФСФР ЗАРЕГИСТРИРОВАЛА ОТЧЕТ О ВЫПУСКЕ АКЦИЙ ОАО "НПО "САТУРН"

Федеральная служба по финансовым рынкам России (ФСФР) зарегистрировала отчет об итогах выпуска документарных процентных неконвертируемых облигаций на предъявителя серии 02 открытого акционерного общества "Научно-производственное объединение "Сатурн" (Ярославская область), размещенных путем открытой подписки, сообщила

пресс-служба ведомства. Общий объем выпуска составил 2 млрд. руб.

Государственный регистрационный номер дополнительного выпуска 4-02-50001-А.

*источник: AVIAPORT.RU
03.11.06*

"ТУПОЛЕВ" ИЩЕТ 1 МЛРД ДОЛЛАРОВ

Как стало известно РБК daily, ОАО "Туполев" - разработчик регионального пассажирского самолета Ту-334 - передаст в лизинговую компанию "Ильюшин финанс и Ко." (ИФК) пакет документов на приобретение пяти российскими авиакомпаниями 50 самолетов. Как говорят участники рынка, самолет уже составляет конкуренцию разрабатываемому АКХ "Сухой" SuperJet-100. Последний при государственной поддержке собрал твердые заказы только на 40 самолетов. Однако несмотря на то, что ОАО "Туполев" получило твердые заказы на самолет, запустить его в серийное производство на КАПО им. С.П. Горбунова оно не может из-за отсутствия средств.

Казанский авиационный завод в 2007 г. планирует начать серийное производство самолета Ту-334, об этом РБК daily рассказал гендиректор, генеральный конструктор ОАО "Туполев" Игорь Шевчук. По его словам, в 2007 году будут сданы в эксплуатацию два лайнера. Как сообщил главный конструктор Ту-334 Игорь Калыгин, на сегодняшний день на эту модель уже имеется 50 заказов от шести российских авиаперевозчиков. По данным Игоря Калыгина, по десять машин хотят приобрести авиакомпании "Руслайн" (специализируется на организации и выполнении чартерных авиаперевозок на самолетах бизнес-класса) и "Авиастар-Ту" (грузовые перевозки). Твердые контракты на приобретение пяти самолетов заключили "Авиалинии Татарстана", "Кавминводы-авиа" и украинская "Мотор Сич". "Также сейчас в стадии подписания контракт с одной из казахстанских авиакомпаний. Сейчас мы проводим переговоры с представителями Министерства обороны России, которое в скором времени будет списывать свои самолеты Ту-134, на замену им могут прийти Ту-334", - говорит РБК daily Игорь Калыгин. "Всего протоколы о намерениях подписаны с 24 авиакомпаниями на 297 самолетов", - резюмирует главный конструктор самолета.

По словам представителей "Туполева", сейчас решается вопрос о серийном выпуске самолета. Технология создания Ту-334 и Ту-204 схожа, поэтому при переподготовке предприятие понесет минимальные затраты. На сегодняшний день завод без перевооружения в состоянии нарастить производство к 2010 г. до десяти машин в год. Однако если будут вложены дополнительные средства, объем производства может достичь 25-40 машин в год. "Для этого предприятию потребуется 100 млн долл., из них 70 млн долл. нужно получить из федерального бюджета в течение трех лет, остальные поступят из бюджета Республики Татарстан, как обещал президент республики Ментимер Шаймиев", - говорит Игорь Калыгин.

По информации РБК daily, до конца этой недели документы по покупке самолетов поступят на рассмотрение в ИФК - предварительное решение об этом

было достигнуто на переговорах во время выставки в Китае. "Есть авиакомпании, желающие купить новую машину, но у них нет средств, которые могут пойти на покупку техники даже в лизинг. Мы посмотрим, есть ли в предоставленном "Туполевым" списке авиакомпаний платежеспособные, с реальными бизнес-планами", - говорит РБК daily Александр Рубцов. При этом он добавил, что сразу 40 самолетов ИФК заложить не сможет.

Сами авиакомпании должны еще определиться, делать ставку на "Ту" или поддержать "государственный" SuperJet. "На каком-то рубеже авиакомпаниям придется столкнуться с выбором - SuperJet или Ту-334. Но первый самолет более современен, а второй будет дешевле, правда, стоимости его мы не знаем, так как не определен завод-изготовитель", - резюмирует Александр Рубцов. По словам источника в авиапроме, тема Ту-334 в течение долгого времени была под запретом и только сейчас о ней стали говорить. "Долгое время ИФК, которая работала с ВАСО (где мог производиться Ан-148), затягивала принятие решения о финансировании строительства самолетов Ту-334. Но когда сотрудники ИФК увидели весь пакет заказов на продукцию, они сразу попросили предоставить копии документов. Сейчас Ту-334 рассматривается как конкурент самолета SuperJet", - говорит источник РБК daily.

По словам Игоря Шевчука, Ту-334 вполне сможет поделить рынок с SuperJet, так как последний делается с прицелом на международный рынок. "В то время как Ту-334 ориентирован прежде всего на рынок России и стран СНГ", - резюмирует Шевчук. Цена одного 95-местного самолета RRJ по каталогу составляет порядка 26 млн долл. (без НДС -18%) - больше, чем машина "Туполева".

В настоящее время "Гражданские самолеты Сухого" заключили контракты с российскими компаниями на поставку 40 самолетов: 30 приобретет "Аэрофлот", 10 - Финансовая лизинговая компания (которая перестает заниматься лизингом самолетов). "Пока самолеты не конкурируют, для SuperJet этот самолет станет конкурентом только в том случае, если он начнет эксплуатироваться авиакомпаниями", - говорит РБК daily директор по связям с общественностью компании "Гражданские самолеты Сухого" Ольга Каюкова.

Ближнемагистральный турбореактивный самолет Ту-334 имеет вместимость 102 пассажира и дальность полета до 3150 км при расчетной коммерческой нагрузке. Первый его полет состоялся в феврале 1999 года.

источник: газета "RBC Daily"
14.11.06

АКЦИОНЕРЫ УЗГА ВЫБИРАЮТ МЕЖДУ "ОБОРОНПРОМОМ" И БАНКОМ

Акционеры ОАО "Уральский завод гражданской авиации" (УЗГА, Екатеринбург) до конца текущего года рассмотрят вопрос о продаже части акций, сообщил исполнительный директор УЗГА Николай Бабилов. Он напомнил, что в настоящее время руководство предприятия рассматривает предложение ОАО "Оборонпром" (дочернее предприятие ФГУП

"Рособоронэкспорт") о приобретении крупного пакета акций завода. Вместе с тем господин Бабилов не исключил, что собственником завода может стать банковская структура.

источник:
газета "Коммерсантъ-Екатеринбург"
08.11.06

ПЕКИН УВЕРЕН, ЧТО МОСКВА ДАСТ ДОБРО НА ПЕРЕПРОДАЖУ РОССИЙСКИХ ДВИГАТЕЛЕЙ ПАКИСТАНУ

Китай уверен, что скоро получит от Москвы решение использовать российские двигатели в новых многоцелевых истребителях, продажа которых запланирована в Пакистан. Об этом сообщил высокопоставленный чиновник, участвующий в проекте.

Однако "Рособоронэкспорт", государственное российское экспортное агентство, опровергло предположения о том, что Москва намерена разрешить реэкспортировать двигатели "Климов РД-93" (турбореактивные двигатели РД-93 Завода имени Климова. - Прим. ред.) в Пакистан, назвав их "преждевременными и необоснованными".

Одобрение реэкспорта ознаменовало бы значительное изменение политики Москвы в отношении Исламабада и стало бы стимулом для сторонников нового истребителя Xiaolong, который Китай разрабатывает совместно с Пакистаном, где его называют JF-17 Thunder.

Это расчистит путь для приобретения Пакистаном по крайней мере 150 новых истребителей на сумму до 2,3 млрд долларов и создаст прецедент, способствующий дальнейшим закупкам в России.

Москва на протяжении многих лет запрещала Пекину реэкспортировать в Пакистан российские двигатели, широко используемые в китайской авиатехнике, - в основе этой политики лежат, преимущественно, оборонные связи России с Индией.

Однако Ли Пэй, директор разработок Xiaolong в корпорации China National Aero-Technology Import & Export Corp (CATIC), заявил, что сейчас от Москвы ожидают одобрения поставки в Пакистан к концу этого года или в январе следующего.

"Мы полны оптимизма", - заявил Ли, поддерживающий тесные контакты с российскими экспортёрами. Он добавил, что заявка на разрешение реэкспорта двигателей "Климов" находится на рассмотрении Москвы уже около шести месяцев.

Пресс-секретарь "Рособоронэкспорта" заявил, что все российское военное оборудование продается с сертификатом конечного потребителя, чтобы обеспечить, что его не будут повторно экспортировать в третьи страны. На недавнем китайском авиашоу он

обвинил представителя предприятия, выпускающего двигатели "Климов", в распространении слухов о том, что разрешение уже выдано.

"Вот что случается, когда люди из промышленности начинают влезать в политику", - заявил он.

Отказ разрешить реэкспорт двигателя "Климов РД-93" станет ударом для китайских надежд на то, что истребитель Xiaolong/JF-17 пойдет в авангарде превращения страны в международного поставщика боевой авиатехники.

Истребитель, производящийся совместно Chengdu Aircraft Industrial (Group) и пакистанской Aeronautical Complex, имеет большую часть возможностей истребителя F-16 американской корпорации Lockheed Martin, но его цена намного ниже.

Однако то, что для Xiaolong/JF-17 используется российский двигатель, указывает на сложности Китая в разработке необходимых технологий. На прошлой неделе пакистанские чиновники заявили, что начнут маркетинг JF-17 на оборонной выставке в Карачи в этом месяце. Западные оборонные чиновники в Исламабаде говорят, что среди потенциальных покупателей могут быть арабские и африканские страны.

Одобрение реэкспорта двигателей, вероятно всего, расстроит Индию, крупного покупателя российского оружия. Однако Москва может решить, что важнее угодить Китаю, который, насколько известно, ведет переговоры о покупке партии истребителей "Сухой" - Су-33 - до 50 единиц на сумму 2,5 млрд долл.

Совместные разработки истребителя Xiaolong/JF-17 Китай и Пакистан начали в 1990-х годах, после того как США перекрыли военные поставки в Пакистан из-за его стремления обладать ядерным оружием. После этого США согласились продать Пакистану до 62 новых и бывших в употреблении истребителей F-16, но пакистанские оборонные планировщики не уверены в том, можно ли полагаться на Америку в качестве долгосрочного партнера по поставке современных вооружений.

*источник: сайт "INOPRESSA.RU"
09.11.06*

ПЕРМЯКИ И КАЗАНЦЫ ВОЗРОЖДАТЬ РОССИЙСКУЮ АВИАЦИЮ ГОТОВЫ

Делегация Пермского края в составе 30 человек во главе с губернатором Олегом Чиркуновым совершила официальный двухдневный визит в Республику Татарстан. Особое внимание было уделено теме развития отечественной авиации.

В ходе визита пермяки побывали на ОАО "Казанский вертолетный завод", производящем вертолеты различных модификаций на базе модели Ми-8. При его создании используются редукторы производства ОАО "Редуктор-ПМ", входящего в состав Пермского моторостроительного комплекса. Кроме того, пермская делегация посетила ФГУП "Казанское авиационное производственное объединение им. С.П. Горбунова", производящее самолеты семейства Ту. В цехе окончательной сборки самолетов гостям продемонстрировали строящиеся Ту-214, оснащенные пермскими двигателями ПС-90А. Эти же силовые установки запланированы и для перспективных транспортных самолетов Ту-330. Пермские двигатели, прошедшие все необходимые испытания и сертификацию,

соответствуют европейским экологическим нормам по шуму и эмиссии. На сегодняшний день налажено серийное производство ПС-90А, выпущено более 230 двигателей. Ни один современный авиационный двигатель, производимый в России, не может соперничать с пермским, поэтому, по словам генерального директора КАПО им. С.П. Горбунова Наиля Хайруллина, альтернативы сотрудничеству с Пермским краем у КАПО просто нет.

Губернатор Пермского края Олег Чиркунов отметил важность развития отечественной авиации: "Мы увидели самолеты, на которые устанавливаются наши двигатели. Это пример тесной связи двух авиационных регионов. Мы крайне заинтересованы в совместном развитии этой отрасли, ведь на каждом вашем самолете - два наших двигателя".

*источник:
компания "Пермский моторный комплекс"
10.11.06*

ПЕКИН ПРИЗВАЛИ НА ПОМОЩЬ

Предприятиям отечественного авиапрома становится все сложнее бороться за китайские заказы. Это и подтвердил прошедший в китайском Чжухае международный авиасалон, который не принес российским компаниям крупных заказов. Теперь, чтобы удержаться на местном рынке, отечественные производители гражданской авиатехники готовы идти на уступки китайцам, в том числе и в части передачи технологий, чтобы поддержать угасающий интерес к отечественной гражданской авиатехнике.

Несмотря на представительную российскую делегацию, главным героями были все же не они. Еще накануне авиасалона было объявлено о мегаконтракте европейских авиастроителей: Пекин подписал с Airbus рамочное соглашение об организации производства в Китае 150 самолетов семейства A320. Стоимость контракта оценивается минимум в 6 млрд долл.

Отечественные авиастроители понимают, что им будет непросто соперничать с европейскими и американскими конкурентами. Поэтому российские власти уже сейчас готовы идти на определенные уступки китайским компаниям, в том числе и в части передачи технологий, дабы поддержать их интерес к отечественной авиатехнике. В частности, уже в первый день работы авиасалона руководитель Федерального агентства по промышленности (Роспрома) Борис Алешин заявил, что российская сторона намерена провести переговоры с китайцами по созданию и совместному производству пассажирских самолетов, которые могли бы закупать местные авиакомпании.

По словам Бориса Алешина, этот проект уже одобрен комитетами оборонной науки, техники и промышленности и по делам развития и реформы Китая. Совместное предприятие предполагается создать в два этапа. На первом предлагается привлечь китайские компании к глубокой модернизации самолета Ил-96.

Вообще этот авиасалон изобилует заявлениями о готовности российских компаний активнее кооперироваться с китайскими авиастроителями. Двигателестроительное ММПП "Салют" договорилось с китайской корпорацией Liming о создании совместного предприятия по выпуску продукции наземной тематики. В будущем же, как предполагается, "Салют"

сможет помочь Liming создать сборочное производство двигателей АЛ-31ФН из российских комплектующих. Питерский "Завод им. Климова" (ЗиК) заявил о переговорах с китайской корпорацией CATIC по организации ремонта двигателей РД-93 (разработан для перспективного китайского истребителя FC-1 Super-7, является модификацией двигателя РД-33, установленного на истребителях МиГ-29.)

Активизация кооперации с китайскими авиастроителями выглядит оправданной, ведь эта страна является одной из немногих, кто еще закупает российскую гражданскую авиатехнику. В частности, на авиасалоне в Чжухае было объявлено, что первый из пяти заказанных Китаем грузовых Tu-204-120CE будет передан заказчиком уже до конца года. "Мы рассматриваем этот контракт как первый шаг в расширении сотрудничества с Китаем", - заявил глава авиастроительной компании Игорь Шевчук, которого цитирует информагентство ИТАР-ТАСС. По его словам, ОАО "Туполев" под силу занять 10-15% китайского рынка гражданской авиатехники. Правда, чтобы эти прогнозы стали реальностью, "Туполеву" будет не обойтись без китайских партнеров. "Надеемся, что сотрудничество с китайскими компаниями будет приобретать новые формы, включая совместное проектирование и производство летательных аппаратов", - отметил Игорь Шевчук. Впрочем, игра стоит свеч, ведь местный рынок в ближайшее время станет одним из крупнейших в мире. По прогнозу китайских властей, до 2025 г. парк местных авиакомпаний должны пополнить более 3 тыс. пассажирских авиалайнеров, в том числе 2200 дальнемагистральных.

В выходные завершил свою работу шестой международный авиационно-космический салон Airshow China-2006 в Чжухае. В нем приняли участие 550 компаний из 33 стран, в том числе такие гиганты, как Airbus и Boeing. Из российских компаний на авиасалоне были представлены АХК "Сухой", РСК "МиГ", "Ильюшин", "Туполев", Завод имени Климова, Казанский вертолетный завод и др. Общая сумма контрактов, подписанных на авиасалоне, составляет около 3 млрд долл. Впрочем, на долю российских компаний пришлось гораздо более скромная сумма.

*источник: газета "RBC Daily"
07.11.06*

ПРОДЛЕННАЯ ЖИЗНЬ "РУСЛАНА"

Решение о продлении ресурсов уникального самолета "Руслан" было принято весной 2006 г. в ходе встречи представителей Группы Компаний "Волга-Днепр", АНТК "Антонов" и прочих заинтересованных сторон. На данный момент решение о начале работ уже подписано украинской стороной и передано на подписание российским партнерам. Окончательно оно будет подписано в ближайшее время.

Данный совместный проект позволит увеличить максимальный ресурс самолетов Ан-124-100 с 24 тысяч до 40 тысяч летных часов, что в среднем продлит срок службы самолетов более чем на 65% и составит 30-32 года. В настоящее время средний срок службы самолетов Ан-124-100 составляет 25 лет. Кроме того, разрабатывается решение о продлении

ресурсов двигателей для самолетов Ан-124-100, которое будет заключено с ЗМКБ "Прогресс". Данные решения вызваны растущими потребностями и увеличением объема заказов на авиаперевозки крупногабаритных нестандартных и особо тяжелых грузов.

Объединенные усилия Группы компаний "Волга-Днепр", АНТК "Антонов" и ЗМКБ "Прогресс" позволят продлить жизнь уникальных и крупнейших транспортных самолетов "Руслан", не имеющих аналогов в мировой авиации. Кроме того, эти решения позволят не только продлить жизнь уже летающим самолетам, но и производить новые с повышенным ресурсом.

*источник: компания "ГК "Волга-Днепр"
14.11.06*

В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ ВЫХОД ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАТЕХНИКИ НА ВНЕШНИЙ РЫНОК СВЯЗЫВАЮТ ТОЛЬКО С РЕГИОНАЛЬНЫМ САМОЛЕТОМ

Возврат России на мировой рынок гражданской авиационной техники в правительстве РФ связывается только с одним типом авиатехники - создаваемым ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" российским региональным самолетом Sukhoi SuperJet-100 (ранее - RRJ). Такое мнение в беседе с корреспондентом "АвиаПорт.Ру" высказал информированный источник в области авиастроения.

"Как отмечается в прогнозе развития гражданской авиатехники, возврат на внешний рынок гражданской авиационной техники российского производства произойдет главным образом благодаря поставкам самолета Sukhoi SuperJet-100 в зарубежные авиакомпании, поскольку этот самолет в отличие от своих конкурентов имеет реальную перспективу массового спроса со стороны зарубежных эксплуатантов. В расчетах принято, что на период до 2015 года на внешний рынок должно быть поставлено более 300 самолетов RRJ", - сказал собеседник.

По его данным, объем поставок на внутренний рынок двух модификаций Sukhoi SuperJet-100 и

SuperJet-110 оценен в 100 самолетов. Весьма вероятно, что наряду с поставками этих самолетов на внутренний рынок будут поставляться региональные лайнеры типа Ан-148 и Ту-334. Однако эти конкурентные по отношению к SuperJet-100 проекты государством не поддерживаются, поэтому возможное распределение заказов между ними и незначительное расширение внутреннего заказа вследствие присутствия на рынке двух или трех однотипных самолетов в настоящем прогнозе не рассматривались.

В настоящее время российская авиационная промышленность имеет возможность продвижения на рынок авиационной техники, не имеющей зарубежных аналогов, такой, как самолеты Ан-124 и Бе-200. "Объем продаж такой специализированной авиационной техники планируется довести примерно до 8400 млн. рублей к 2015 году", - отметил собеседник.

источник: AVIAPORT.RU
07.11.06

"АЭРОФЛОТ" НЕ СМОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ НОВЫЕ САМОЛЕТЫ BOEING КАК МИНИМУМ ДО 2014 ГОДА

ОАО "Аэрофлот", крупнейший российский авиаперевозчик, не сможет пополнить свой парк самолетами Boeing 787 как минимум до 2014 г., сообщил журналистам в Пекине глава компании Валерий Окулов.

"Аэрофлот" уже несколько лет выбирает поставщика дальнемагистральных самолетов из двух претендентов - американского Boeing и европейского Airbus (A350). Менеджмент "Аэрофлота" предложил совету директоров несколько вариантов дробления контракта, которые предусматривают приоритетные закупки лайнеров у Boeing. Между тем, по данным "Интерфакса", государство склоняется к выбору в пользу европейского концерна Airbus.

"Аэрофлот" не может принять окончательного решения из-за отсутствия директивы по голосованию госпредставителей в совете директоров. После того, как 15 сентября решение в очередной раз не было принято, второй после государства акционер компании - "Национальная резервная корпорация" - самостоятельно зарезервировала 22 самолета Boeing 787 для "Аэрофлота", в надежде на скорое принятие решения. Однако Boeing ждать не захотел и после

истечения сроков предварительного соглашения с НРК не стал его продлевать и вернул российской компании аванс. "НРК продлевала на месяц заявку на покупку в 2010-2012 гг. 22 дальнемагистральных самолетов Boeing, но месяц уже прошел. Сроки по этому контракту истекли. Их (эти самолеты - ИФ) выкупят другие", - сказал В.Окулов.

"Директивы правительства (госпредставителям в совете директоров "Аэрофлота" для голосования по вопросу о приобретении самолетов - ИФ) так и нет. Теперь до 2014 года у Boeing все раскуплено и мы не можем ничего купить", - признал глава компании.

Отвечая на вопрос о возможности приобретения 22 самолетов A350, В.Окулов напомнил, что Airbus "пока не подтвердил производственную программу".

Ряд наблюдателей утверждает, что контракт на поставку дальнемагистральных самолетов "Аэрофлоту" является "разменной монетой" в переговорах России с США и ЕС по политическим вопросам - в частности, по вопросу о присоединении к ВТО.

источник: ИА "Интерфакс"
09.11.06

ВЕНЕСУЭЛА УКОМПЛЕКТУЕТ РОССИЙСКИМИ СУ-30 13-Ю ИСТРЕБИТЕЛЬНУЮ АВИАГРУППУ

Президент Венесуэлы Уго Чавес заявил, что как минимум 2 из 24 истребителей Су-30, закупленных в России, будут поставлены венесуэльским ВВС в конце ноября или в начале декабря текущего года. Первый полет самолетов Су-30 в Венесуэле запланирован на 10 декабря в день ВВС республики.

По заявлению бывшего командующего ВВС Венесуэлы бригадного генерала Максимилиано Эрнандеса, 24 российских истребителя должны войти в состав 13-й истребительной авиагруппы, которая стала недееспособной еще в конце 80-х гг., когда 22 легких бомбардировщика Canberra были выведены из

состава ВВС. Российские истребители будут дислоцированы на авиабазе "Барселона". В настоящее время венесуэльские ВВС имеют три авиационных истребительных авиационной группы: 11-я с Mirage-50, 12-я с F-5 Freedom Fighter и 13-я с F-16 Fighting Falcon.

Чавес заявил, что самолеты придут в Венесуэлу своим ходом, однако по информации из неофициальных источников самолеты будут доставлены грузовыми самолетами "Руслан" в разобранном виде.

источник: газета
"Военно-промышленный курьер"
08.11.06

СУ-80 ОТПРАВЛЯЮТ В КИТАЙ

Авиастроительная компания "Сухой" завершает переговоры с Китайской авиационной импортно-экспортной корпорацией о передаче в Китай лицензии на сборку до 500 30-местных региональных самолетов Су-80ГП. Контракт может быть подписан после завершения сертификационных испытаний в 2008 году. Эксперты считают, что сделке способствует задержка в создании китайского регионального самолета, а также серьезный дефицит заказов в России.

Как рассказали в ОАО "Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение" (КНААПО, подконтрольно "Сухому"), в ближайшее время планируется подписать меморандум о предоставлении Китаю права на лицензионную сборку ближнемагистрального самолета Су-80. Большинство узлов самолета планируется выпускать на КНААПО, однако сборка Су-80 должна проходить именно в Китае: на ввозимые машины этого класса там действует 40-процентная пошлина. По данным КНААПО, Китай намерен приобрести лицензию на сборку до 500 Су-80. Однако подписание контракта с Китайской авиационной импортно-экспортной корпорацией по авиаимуществу о лицензионной сборке Су-80 может состояться только после сертификационных испытаний, которые по плану завершатся в первом квартале 2008 г.

В компании "Сухой" в сообщили, что "объем партии для лицензионной сборки в КНР пока не определен". По оценкам экспертов, если действительно будет подписано соглашение о лицензионной сборке 500 Су-80, то стоимость такого контракта может составить \$2 млрд.

Грузопассажирский Су-80ГП разработан в начале 90-х годов в ОКБ имени Сухого для пассажирских и грузовых перевозок на местных и региональных

линиях. Машина предназначена для замены устаревших ближнемагистральных машин типа Ан-24 и Як-40. Первый полет Су-80 состоялся в 2001 году. Самолет рассчитан на перевозку 30 пассажиров или 3 т грузов.

По мнению редактора профильного издания Russia/CIS Observer Максима Пядушкина, "продвижению Су-80 в Китай способствует задержка в создании китайского регионального 78-местного самолета ARJ-21: его первый полет перенесен уже на 2008 год". Потребность же Китая в региональных самолетах на 20-90 пассажиров оценивается в 878 машин до 2025 г.

По плану КНААПО в 2007 году начнется сборка первых восьми Су-80 установочной партии, поставки которых покупателям начнутся со второго квартала 2008 года. На организацию производства Су-80 на КНААПО компания "Сухой" уже вложила более 1,7 млрд руб. Однако эксперты отмечают, что частных российских заказчиков Су-80 пока немного. Четыре машины законтрактованы Петропавловск-Камчатским авиапредприятием. По словам главного конструктора самолета Геннадия Литвинова, с рядом российских госструктур уже подписаны соглашения о поставке 31 самолета. Пограничные войска РФ планируют заказать не менее двух десятков Су-80 в версии легкого патрульного самолета с поисковым локатором и вооружением.

Неофициально эксперты характеризуют Су-80 как "исходно перетяжеленный самолет" с "несовершенным бортовым оборудованием". "Если будет продано хоть что-то, это будет успехом для этого самолета", - полагает эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко.

*источник: газета "Коммерсантъ"
09.11.06*

КИТАЙ НАМЕРЕН ОБСУДИТЬ УВЕЛИЧЕНИЕ ПОСТАВОК РОССИЙСКИХ ТУ-204-120

Китайские компании предлагают обсудить возможность дальнейших поставок российских самолетов Ту-204-120 в грузовом варианте сверх контракта, заключенного в 2001 году. Об этом сообщил в понедельник журналистам источник в российской делегации под руководством вице-премьера Александра Жукова, которая находится с визитом в КНР.

Контракт, подписанный в сентябре 2001 года, предусматривает поставку в Китай пяти самолетов Ту-204-120. К настоящему времени закончено строительство первого самолета. В августе проведены летные

испытания. Сейчас ведется доработка авиатренажера и обучение китайских специалистов по наземному обслуживанию.

Самолет будет поставлен после получения китайского сертификата типа самолета (сертификат летной годности). Для этого Авиационным регистром Международного авиационного комитета должны быть представлены соответствующие документы.

*источник: РИА "Новости"
07.11.06*

В ЗАО "АВИАСТАР-СП" УЧЕНИКАМ ПОВЫШЕНА ОПЛАТА

С 1 ноября в ЗАО "Авиастар-СП" значительно повышена единая тарифная ставка ученикам, принятым на завод по профессиям рабочих-сдельщиков в цеха основного производства и производства технологической оснастки. Опытные наставники, также получающие за свою работу 40% от тарифной ставки, в течение полугода обязаны научить подопечных станочным работам по обработке металла резанием, его холодной и горячей штамповке, выколочечно-доводочным, слесарно-сборочным работам по изготовлению, сборке узлов, агрегатов летательных аппаратов, сборочно-клапальным, литейным и другим важным

для высокотехнологичного процесса строительства самолетов производственным операциям.

Таким образом, ученик в процессе своей профессиональной подготовки стабильно будет получать за обучение рабочей специальности сравнительно высокую оплату. Затем ему присвоят разряд, а после традиционной торжественной процедуры "Посвящение в рабочие" он станет полноправным членом трудового коллектива крупнейшего в стране самолетостроительного предприятия.

*источник: компания "ЗАО "Авиастар-СП"
10.11.06*

"ВСМПО-АВИСМА" НАЧАЛА ПОСТАВКИ ТИТАНА ДЛЯ ПРОИЗВОДСТВА SUPERJET-100

Корпорация ВСМПО-Ависма, крупнейший российский производитель титана, начала поставки штампованного литья для производства нового российского регионального самолета SuperJet-100, сообщил директор по развитию и планированию производства ВСМПО-Ависма Дмитрий Трифонов, отвечая на вопрос РИА Новости.

"Да, на сборочное предприятие в Комсомольск-на-Амуре пошли упаковки штампованного литья, которые будут применяться для изготовления нового российского самолета SuperJet-100 в разработке компании Сухой", - сказал Трифонов.

По его словам, ВСМПО-Ависма в 2006 г. уже выпустила 23,7 тыс. тонн титановых изделий, а в 2007 г. планирует увеличить их производство до 27 тыс. тонн. "Эта уверенность подкрепляется тем, что Рособоронэкспорт увеличил свою долю акций до 66%, а заключенные долгосрочные контракты с крупнейшими мировыми авиапроизводителями потребуют увеличения объемов поставок титановых изделий", - сказал он.

Самолет Sukhoi SuperJet-100 относится к семейству региональных самолетов типа RRJ (Russian Regional Jet, то есть российский региональный самолет, проект компаний Сухой, Boeing и Ильюшин), которое

представлено шестью моделями: RRJ-60, RRJ-75, RRJ-95 вместимостью, соответственно, 60, 75 и 95 мест, с обычной и увеличенной дальностью полета.

Как сообщалось ранее, производство первых самолетов запланировано на начало 2007 г. К концу 2007 г. планируется выпустить первые 6 машин. Запуск самолетов в серийное производство намечен на 1 января 2008 г. Всего в 2008 г. планируется произвести первые 60 серийных самолетов.

Объем рынка самолетов семейства RRJ до 2023 г. оценивается в 5,4-5,6 тыс. единиц. В денежном выражении это составляет около \$100 млрд. Всего Сухой, по самым скромным планам, собирается произвести не менее 700 таких самолетов. По прогнозам, 35% самолетов может быть продано в Северную Америку, 25% - в Европу, 10% - в Латинскую Америку и 7% - в Россию и Китай.

Семейство самолетов RRJ разрабатывается на принципах максимальной унификации агрегатов планера и систем: крыла, оперения, шасси, силовой установки, кабины экипажа, основных самолетных систем и комплектующих изделий.

*источник: РИА "Новости"
07.11.06*

В ВОРОНЕЖЕ НАЧАЛИ ВЫПУСК ДЕТАЛЕЙ ДЛЯ НОВОГО САМОЛЕТА

Воронежские авиастроители приступили к изготовлению деталей для опытной партии нового самолета Sukhoi SuperJet-100. Об этом сообщил сегодня генеральный директор Воронежского акционерного самолетостроительного общества (ВАСО) Михаил Шушпанов. По его словам, предприятие уже начало производство обтекателей, агрегатов механизации крыла - элеронов, закрылок, элементов тормозной системы. Со временем количество и наименование деталей будущего самолета будет расширено. "Проводимая совместно с компанией "Сухой" работа закладывает основу для того, чтобы в будущем создать в Воронеже линию сборки уже серийного самолета SuperJet-100", - отметил Шушпанов ИТАР-ТАСС.

Новый российский самолет SuperJet (прежнее название - RRJ) будет производиться с соблюдением требований европейских и американских стандартов. В частности, двигатель SaM146 создается НПО "Сатурн" и французской компанией Snecma.

"МОДУЛЬ" ПРЕДСТАВЛЯЕТ

Один из успешных дизайн-центров в российской электронике - научно-технический центр "Модуль" - на завершающемся авиасалоне Airshow China 2006 в Чжухае предлагает зарубежным заказчикам современные вычислительные комплексы.

Это бортовые вычислительные комплексы, в том числе семейство устройств связи для космических аппаратов, а также бортовой интегрированный вычислительный комплекс и центральная вычислительная машина для телекоммуникационных спутников. Кроме того, "Модуль" представляет цифровые и аналого-цифровые процессоры, интегральные микросхемы и аппаратно-программный комплекс распознава-

ния различного рода изображений. В рамках широкой кооперации с ведущими отечественными предприятиями НТЦ реализует проекты по разработке и изготовлению вычислительных бортовых систем и устройств сопряжения для ряда блоков российского сегмента Международной космической станции и космических аппаратов "Ямал". Уже выпущено более 150 приборов пяти модификаций. Также в последнее время компания активизировала деятельность на рынке интеллектуальных транспортных систем.

ВАСО, которое вошло в Объединенную авиастроительную корпорацию, является одним из крупнейших в России предприятий по изготовлению гражданских самолетов. В его цехах сейчас производятся дальнемагистральные самолеты Ил-96, в том числе на экспорт, продолжается изготовление комплектов российско-украинского регионального самолета Ан-148.

*источник: газета "Взгляд"
14.11.06*

ния различного рода изображений. В рамках широкой кооперации с ведущими отечественными предприятиями НТЦ реализует проекты по разработке и изготовлению вычислительных бортовых систем и устройств сопряжения для ряда блоков российского сегмента Международной космической станции и космических аппаратов "Ямал". Уже выпущено более 150 приборов пяти модификаций. Также в последнее время компания активизировала деятельность на рынке интеллектуальных транспортных систем.

*источник: газета "Красная звезда"
07.11.06*

ИФК ПРОСИТ ГОСГАРАНТИЙ

Совладельцы и менеджмент лизинговой компании "Ильющин Финанс Ко" (ИФК) попытаются получить от правительства и Минфина дополнительные деньги на поддержку отечественного авиапрома. В частности речь идет о введении системы госгарантий на продукцию пяти российских предприятий, которую покупают российские авиакомпании с госучастием. По оценкам экспертов ИФК, на этот проект до 2012 года потребуется 48 млрд руб. Эти средства могут быть выделены путем перераспределения дополнительных доходов российского бюджета.

В рамках бюджета на 2007 г. на поддержку гражданского авиастроения предусмотрены ассигнования в сумме 6 млрд руб. В отличие от бюджета 2006 г., где деньги поступали целевым финансированием в уставный капитал двух лизинговых компаний - ИФК и ФЛК (по 3 млрд руб.), - теперь все средства выделены на приобретение дополнительных акций, выпускаемых при увеличении уставного капитала ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация", куда входят обе лизинговые компании.

В пояснительной записке в правительство ИФК обещает в случае господдержки увеличить производство новых самолетов и снизить их стоимость. По оценке компании уже с 2008 г. российские авиазаводы смогут удовлетворить потребности российских перевозчиков в новых машинах. Крупный же заказ снизит на 10-15% себестоимость самолетов, подсчитали в ИФК. Больше всего средств ИФК запрашивает на 2007 год - 30 млрд руб. (плюс гарантии по процентам 18 млрд руб.). Далее гарантии из года в год будут снижаться и достигнут в 2011-2012 гг. 14 млрд руб.

Аналогичная схема уже действует по экспортным контрактам. В конце прошлого года было подписано кредитное соглашение между компанией Aviaimport S.A. (Куба) и синдикатом российских банков. Российские банки предоставили синдицированный кредит в 94 млн долл. для финансирования контракта по поставке ИФК двух Ил-96-300. При этом федеральный бюджет предоставил банкам-кредиторам госу-

дарственные гарантии РФ. Всего по подобным экспортным контрактам на сегодняшний день в бюджете предусмотрены 30 млрд руб., которые в частности пойдут на финансирование сделок по покупке самолетов Сирией и Зимбабве.

Теперь эта схема должна быть использована и внутри страны, считает депутат, совладелец ИФК Александр Лебедев. Однако соответствующая поправка к бюджету 2007 г. накануне была отклонена бюджетным комитетом Госдумы. "Поправка не была одобрена, так как, на мой взгляд, все депутаты думали, что я лично могу воспользоваться средствами, но я перестал быть выгодоприобретателем ИФК, - заявил РБК daily Александр Лебедев. - Второй причиной является то, что документы были внесены слишком поздно". Депутат надеется, что средства на самолетостроение появятся после перераспределения дополнительных доходов за 2006 г.

В авиакомпаниях говорят, что не возражают против господдержки. "Мы остановили свой выбор на региональных SuperJet и Ил-96-300", - говорит Ирина Данненберг из "Аэрофлота".

На сегодняшний день в России работает пять авиазаводов, производящих гражданскую технику: в Ульяновске, Воронеже, Самаре, Комсомольске-на-Амуре и Казани. По подсчетам специалистов ИФК, российская авиапромышленность на пределе своих мощностей сможет создать 20 Ил-96 (в том числе 13 на внутренний рынок), 100 Ту-204/214 (65 на внутренний рынок) и 300 самолетов типа Ан-38, Су-80 и Ан-3 (в том числе на внутренний рынок может поступить 200 машин). Суммарная стоимость всей продукции составляет 230 млрд руб., при этом внутренний рынок России сделает заказ на 150 млрд руб. Госгарантии будут обеспечены залогом воздушных судов, что предполагает компенсацию расходов федерального бюджета.

*источник: газета "RBC Daily"
13.11.06*

В ЗАО "АВИАСТАР-СП" ПОБЫВАЛА ДЕЛЕГАЦИЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА МОСКВЫ

2 ноября Ульяновский самолетостроительный завод ЗАО "Авиастар-СП" посетила делегация правительства Москвы во главе с первым заместителем мэра столицы Петром Аксеновым. В ее составе находились заместитель мэра Василий Виноградов, министры Михаил Вышегородцев, Юрий Коростылев, Владимир Малышков, префект Николай Евтихий, генеральный директор авиакомпании "Атлант-Союз" Владимир Давыдов, руководители департаментов, председатели городских комитетов и другие высокопоставленные чиновники правительственных структур Москвы.

Главным образом, столичных гостей интересовало производство окончательной сборки. У ворот ПОСа их встречали губернатор области Сергей Морозов, председатель областного Законодательного собрания Борис Зотов, руководители ульяновского завода: генеральный директор ЗАО "Авиастар-СП" Виктор Михайлов, исполнительный директор Валерий Савотченко, директор по производству Ирек

Аминов, директор по маркетингу и продажам ВС Виктор Кузнецов и другие. Виктор Васильевич Михайлов подробно и обстоятельно рассказал членам делегации о перспективах завода. С большим интересом они осмотрели новый авиалайнер Ту-204, строящийся для кубинской авиакомпании Cubana, самолет для Китая, а также тяжелый транспортный "грузовик" Ан-124-100 "Руслан" авиакомпании "Волга-Днепр", находящийся на плановой доработке. С дополнительной информацией об этих конкурентоспособных машинах гости ознакомились на специально выставленных стендах, а также при помощи видеоклипов.

В заключение визита генеральный директор ЗАО "Авиастар-СП" Виктор Михайлов подарил Петру Аксенову памятный сувенир - модель авиалайнера Ту-204.

*источник: компания "ЗАО "Авиастар-СП"
02.11.06*

ГОСДЕП ПРОЩАЕТ ГРАЖДАНСКИХ

Компания "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) получила заверения от госдепартамента США, что на ее гражданские проекты не распространяются санкции, наложенные американскими властями на материнскую фирму - Авиацонную холдинговую корпорацию (АХК) "Сухой". Американские поставщики ГСС продолжают выполнение своих контрактных обязательств.

Вице-президент по маркетингу ГСС Светлана Исаева заявила вчера на авиасалоне Airshow China-2006, что состав участников международного проекта по созданию регионального самолета Superjet-100, которым занимается ГСС, не изменился после введения госдепом США в августе этого года санкций против АХК "Сухой". Тогда правительство США обвинило семь компаний из четырех стран (Кубы, Индии, Северной Кореи и России) в причастности к поставкам в Иран оборудования и технологий для производства оружия массового уничтожения. В списке "нарушителей" от России оказались две фирмы - АХК "Сухой" и ФГУП "Рособоронэкспорт". Согласно решению госдепа госорганам США, а также компаниям, получающим заказы от американского правительства, на два года было запрещено иметь деловые отношения с обеими.

И АХК, и "Рособоронэкспорт" заявили тогда, что не имеют прямого выхода на американский рынок, поэтому не могут пострадать от санкций. Естественно, они отвергли обвинения в сотрудничестве с ядерными проектами Ирана. В неофициальном порядке представители двух фирм говорили, что раздражение

госдепа скорее объясняется слишком удачной продажей 24 истребителей Су-30 в Венесуэлу - этот контракт был подписан за месяц до санкций.

ГСС могла понести от санкций реальный урон, так как эта фирма в отличие от материнской АХК имеет партнеров в Америке. ГСС реализует свой проект регионального самолета при техническом содействии американской компании Boeing. А среди 20 зарубежных поставщиков проекта числится еще несколько ведущих американских фирм - Hamilton Standard (электрические системы), Goodrich (шасси и тормоза), Honeywell (авионика). После объявления о санкциях возникло опасение, что ГСС придется искать новых поставщиков этих комплектующих. По словам г-жи Исаевой, госдеп разрешил старым партнерам продолжить участие в проекте Superjet-100.

О преодолении проблемы американских санкций объявил также Мишель Дешелотт, генеральный директор фирмы Power Jet, совместного предприятия французской компании Snesta и российского НПО "Сатурн". Это СП разрабатывает двигатель SaM-146 для самолета Superjet-100. Г-н Дешелотт сказал, что в результате у Power Jet возникли проблемы с поставщиком FADEC - компьютерной системы управления двигателем. Ее должна была предоставить компания Honeywell. "Не хочу углубляться в детали, но мы этот вопрос полностью решили", - заявил г-н Дешелотт.

*источник: газета "Время новостей"
02.11.06*

АЭРОФЛОТ НЕ СМОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ НОВЫЕ САМОЛЕТЫ BOEING

"Аэрофлот" стал "разменной монетой" в политических вопросах между РФ, США и ЕС. Положительно ли это отражается на бизнесе компании? Ответ очевиден? Вовсе нет. Последние прения привели к тому, что компания все же должна была отказаться от поспешного решения закупить самолеты Boeing и Airbus практически одновременно. Вряд ли "Аэрофлот" смог бы справиться с такими огромными издержками. Однако затягивание принятия решения по вопросу может негативно отразиться на планах компании. "Аэрофлот" будет вынужден сделать выбор в пользу Airbus. Возможно, с точки зрения сроков это будет неправильно. Есть вопросы и по технологиям.

Вспомним, как все начиналось. В 1999 году Boeing объявила о намерении создать широкофюзеляжный самолет на основе Boeing 747. Airbus тут же ответила тем, что будет строить самый большой самолет в мире с нуля. Однако этот проект в итоге вообще может

закончиться ничем из-за технологических трудностей.

Американцы же спокойно свернули программу и теперь выводят на рынок среднеразмерный самолет нового поколения, который сейчас является весьма актуальным и к тому же потребляет гораздо меньше топлива. Airbus был вынужден погнаться за двумя зайцами сразу. Но теперь и вывод его среднеразмерного лайнера задерживается. У компании очевидные проблемы, и "Аэрофлот" сможет получить самолеты намного позже, чем это могло бы быть.

Но есть и плюсы. Их, возможно, будет сразу два: Россия получит большую долю в EADS (и, видимо, еще и право голоса), а "Аэрофлот" добьется существенных скидок, так как для удержания/привлечения клиентов европейцы просто вынуждены будут их сделать.

*источник: компания "ФИНАМ"
09.11.06*

УРАЛЬСКИЙ ЗАВОД ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ НАМЕРЕН ПОСТАВИТЬ В СУДАН 20 САМОЛЕТОВ МАИ-223

ОАО "Уральский завод гражданской авиации" (УЗГА, Екатеринбург) планирует в 2007 году поставить в Судан 20 сверхлегких самолетов МАИ-223, сообщил исполнительный директор УЗГА Николай Бабилов. По словам Н.Бабилова, в ноябре планируется приступить к работам по испытанию самолета, а в 2007 году начать серийное производство машины. Ранее сообщалось, что в 2007 году на базе УЗГА планируется ввести в эксплуатацию цех по производству МАИ-223.

Завод будет производить самолет совместно с Московским авиационным институтом. В год УЗГА планирует выпускать не менее ста МАИ-223. УЗГА занимается капитальным и восстановительным ремонтом самолетов и вертолетов, осуществляет их сервисное обслуживание в межремонтный период.

*источник: сайт "UP-Monitor"
15.11.06*

СБОЙ В "СИСТЕМЕ"

Президент АФК "Система" Александр Гончарук заявил "Ъ", что компания намерена развивать свои активы в холдинге "Пермские моторы" (ПМ). У "Системы" есть возможность модернизировать и дополнить активами 71%-ный пакет "Пермского моторного завода", купленный ею у Внешторгбанка (ВТБ) в августе этого года. В ближайшее время представители "Системы" намерены активно заняться управлением холдингом. Между тем, источники "Ъ" и на "Пермских моторах", и в администрации края сомневаются, что "Система" вообще купила эти активы. По одной из версий, сделка была просто финансовой операцией и ВТБ "подчищал" баланс перед международным аудитом.

Президент АФК "Система" Александр Гончарук прокомментировал "Ъ" планы компании в отношении активов в холдинге "Пермские моторы", а также пояснил, почему "Система" до сих пор не проявляется на предприятии как собственник. "Это серьезная сделка и не полностью еще структурированная. Мы скоро туда едем большой группой. Сейчас работают аналитики, то есть производится скрытая работа, которая не видна снаружи. Мы не даем никаких интервью, не кричим об успехах. Я думаю, что в ближайшее время мы активно войдем в управление", - сообщил Александр Гончарук. По его словам, "Система" попытается сделать так, чтобы пакет в ПМ стал частью большого холдинга. "Есть возможность его модернизировать и дополнить некими активами, которые позволят сделать его очень серьезным, привлекательным", - отметил господин Гончарук. Он также пояснил, почему АФК не стала покупать активы ВТБ в других ключевых предприятиях холдинга - "Авиадвигателе" (10%) и в "Редукторе-ПМ" (80%): "Просто на тот момент это требовало дополнительных затрат времени, ресурсов и денег. Не хватило".

Напомним, ВТБ выкупил активы ПМ у группы "Гута" летом 2005 года. Банк стал акционером входящих в холдинг ОАО "Пермский моторный завод" (71,6%), ОАО "Редуктор-ПМ" (80%), ОАО "Протон-ПМ" (8,9%) и ряда других профильных компаний. После этого контролирующий акционер провел в советы директоров своих представителей и закрепился на всех ключевых предприятиях холдинга "Пермские моторы". А в августе этого года АФК "Система"

сообщила о сделке с ВТБ, который перепродал ей свои активы в холдинге. По официальному сообщению, компания заплатила \$122 млн за 81,25% акций ЗАО "Салес" (дочернее общество Внешторгбанка. - "Ъ"), которому, в свою очередь, принадлежат активы ПМ.

Между тем, менеджмент "Пермских моторов" сомневается, что "Система" действительно является владельцем этих активов. "По нашим ощущениям, это была техническая сделка, которая нужна была ВТБ", - сообщил источник на ПМ. ВТБ проходит сейчас международный аудит, и у него не должно быть непрофильных активов, каковыми являются "Пермские моторы", пояснил источник "Ъ". Другой собеседник "Ъ" уточнил, что ВТБ работает по международной системе финансовой отчетности и ему мешало наличие на балансе крупного промышленного завода, чей учет соответствует лишь российским стандартам. "Вопрос о внедрении нового бухучета на "Пермских моторах" банк поднимал еще в прошлом году, но так и не решил", - сообщил источник "Ъ".

В пользу "технической сделки" говорит и тот факт, что до сих пор никаких изменений в совете директоров, в управленческой команде "Пермских моторов" не произошло. Хотя новый собственник, как правило, всегда инициирует для этого внеочередные собрания акционеров. Источник "Ъ" на Пермском моторном заводе сообщил, что ничего такого "Система" до сих пор не предпринимала.

Единственным существенным изменением за последнее время стало то, что не был продлен контракт с гендиректором управляющей компании "Пермский моторостроительный комплекс" (УК "ПМК") Александром Иноземцевым. Однако это тоже может говорить как раз в пользу сохранения позиций ВТБ. Потому что решение об отставке господина Иноземцева принимал именно прежний состав директоров, представляющий интересы ВТБ. И сейчас руководителем УК "ПМК" остается Валерий Жеглов, который при ВТБ оставался в числе топ-менеджеров. "На самом деле "Система" не покупала "Пермские моторы", - утверждает "Ъ" высокопоставленный источник в администрации края. Однако от развернутых комментариев один из руководителей края отказался.

*источник: газета "Коммерсантъ-Пермь"
13.11.06*

"ИРКУТ" ПОСЧИТАЛ ПРИБЫЛЬ

Выручка корпорации "Иркут" по итогам девяти месяцев составила более 10 млрд руб., что в три раза превышает прошлогодние показатели за аналогичный период. Как поясняется в официальном сообщении корпорации, увеличение произошло в связи со смещением графиков отгрузки продукции индийской стороне: по инициативе заказчика срок поставки был перенесен с конца 2005 г. на первый и второй кварталы 2006 г. При этом себестоимость проданных "Иркутом" товаров выросла в 2,2 раза, а валовая рентабельность составила 58%. Прибыль компании, по данным на конец третьего квартала, составила около 1,4 млрд руб., чистая прибыль - 439 млн руб. В сообщении компании также подчеркивается, что "корпорация "Иркут" активно загружает свои производственные мощности,

осуществляет значительные инвестиции в основной капитал". В течение трех кварталов 2006 г. эта статья расходов выросла более чем на 2 млрд руб. (23%). Увеличение затрат компании по статье "сырье, материалы и другие аналогичные ценности" составило 600 млн руб., или более 28%. Кроме того, в корпорации увеличилась доля собственного капитала. "Во втором квартале 2006 года были отражены результаты дополнительной эмиссии и сделки с EADS по продаже пакета акций", - пояснили в пресс-релизе компании. Таким образом, уставный капитал "Иркута" вырос на 11%, а добавочный - на 121,5%.

*источник: газета "Коммерсантъ-Хабаровск"
16.11.06*

ИК "ФАЙНЕНШЛ БРИДЖ" ИЗМЕНИЛА ЦЕЛЕВОЙ УРОВЕНЬ ЦЕН И РЕКОМЕНДАЦИЮ ПО ОБЫКНОВЕННЫМ АКЦИЯМ КОРПОРАЦИИ "ИРКУТ"

"В экономическом пространстве РФ существует несколько отраслей, которые государство считает необходимым поддерживать, и одна из них - авиастроение. 20 февраля 2006 г. президент РФ В.Путин подписал указ "Об ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация", а 2 ноября 2006 г. правительственная комиссия по обеспечению интеграции предприятий авиастроительного комплекса России приняла решение об учреждении ОАК. Новая корпорация соберет под своим крылом все предприятия отрасли. Планируется, что объединение разрозненных небольших компаний отрасли позволит снизить их совокупные издержки, внутреннюю конкуренцию, упрочить взаимодействие. ОАК должен войти в пятерку ведущих мировых игроков авиастроения с выручкой 6 млрд долл., а в перспективе - 8 млрд долл. По словам представителей Роспрома и Минпромэнерго, авиакорпорация к 2015 г. должна выйти на уровень производства 120 самолетов в год при существующем объеме выпуска гражданской продукции в 9 единиц в год.

Из компаний, которые войдут в ОАК, на фондовой бирже обращаются акции "Туполева", "Финансовой лизинговой компании", завода "Сокол", ВЭО "Авиаэкспорт", АК им. Ильюшина, ОКБ "Сухого". Ликвидные торги ведутся с акциями авиастроительного холдинга "Иркут".

В 2007-2008 гг. планируется проведение IPO компании и присоединение ряда других компаний отрасли. Доля государства сократится, но не менее 51%. Для акционеров "Иркута" наиболее важным будет оглашение результатов оценки компании для определения коэффициентов конвертации. В настоящее время оглашение оценки затягивается. Вероятно, стороны не могут прийти к договоренности. Присутствие государства, а также большое число компаний не позволяют разрешить вопрос быстро. Однако мы полагаем, что оценка компаний будет объявлена до конца 2006 г., а акции "Иркута" будут оценены справедливо.

"Иркут" участвует в 7 из 12 основных проектов ОАК, и компания может претендовать на 3 млрд государственных инвестиций.

"Иркут" представляет собой вертикально интегрированный холдинг, обеспечивающий проектирование, производство, реализацию и послепродажное обслуживание авиационной техники военного и гражданского назначения. Производство военной авиационной техники является преобладающим направлением в деятельности корпорации, а основ-

ная производственная модель - сверхманевренный истребитель поколения 4+ Су-30. Сегодня основную часть доходов корпорация получает от экспортных поставок военных самолетов. Однако уже с 2005 г. происходит снижение доли боевой техники в совокупной выручке корпорации за счет увеличения доли гражданской авиации. Приоритетными продуктами "Иркута" в этой области является самолет-амфибия "Бе-200", беспилотный летательный аппарат, летательный аппарат автожир А-002, а также проводится разработка (совместно с "АК им. Ильюшина" и Hindustan Aeronautics Ltd) многофункционального транспортного самолета ИРТС (МТА) и среднемагистрального авиалайнера "МС-2".

Обладая рядом конкурентоспособных на данный момент продуктов, а также и рядом перспективных моделей, "Иркут" владеет значительным пакетом заказов. По причине получения новых заказов и выполнения предыдущих в 2007 г. завод должен изготовить 32 самолета, что превышает уровень советского плана. Для этих целей Иркутский авиазавод начал работать 6 дней в неделю и набрал новые кадры.

В ближайшие годы основная выручка "Иркута" будет приходиться на военные экспортные контракты, в более далекие годы - за счет гражданской продукции. Положительное влияние на финансовые результаты окажет тот факт, что компания уже произвела наиболее масштабные затраты на НИОКР. Таким образом, наступает пора, когда собираются "плоды" с предыдущих "посевов". Позитивные изменения в развитии компаний уже отражаются в динамике акции "Иркута". По итогам прошедших месяцев акции выросли более чем на 48%, т.е. превысив темп роста рынка.

Основной метод, используемый нами для расчета справедливой стоимости компании, - метод дисконтированных денежных потоков DCF. Денежные потоки продисконтированы по ставке WACC=11,7%, т.к. к расчетной цене средневзвешенной стоимости капитала добавлена дополнительная премия за риск, что отражает причастность "Иркута" к ВПК, зависимость показателей от заключения контрактов и риск укрепления присутствия государства в авиастроительной отрасли. Согласно нашим расчетам, целевая стоимость бумаг "Иркута" составляет 1,57 долл. Потенциал роста - 28%. Мы выставляем рекомендацию "покупать" по акциям корпорации "Иркут", - сообщает аналитик ИК "Файненшл Бридж" Ольга Шкред.

источник: сайт "Quote.ru"
07.11.06

РОССИЯ ПОСТАВИТ В ЕГИПЕТ "МИГ"И

Президент Египта Хосни Мубарак, прибывший с визитом в Москву, проведет сегодня переговоры с президентом РФ Владимиром Путиным и премьер-министром Михаилом Фрадковым, а также некоторыми другими высокопоставленными лицами.

На повестке дня - вопросы, касающиеся ситуации в Палестинской автономии, Ливане, Ираке, Судане и вокруг ядерной программы Ирана. Будут обсуждаться вопросы двусторонних отношений, прежде всего в торгово-экономической сфере.

В частности, стороны обсудят две наиболее острые на данный момент темы - ядерную энергетику и закупки российского оружия. Так, "Независимая газета" сообщает, что во время визита Мубарака в России могут быть достигнуты договоренности о продаже египетской армии нескольких истребителей МиГ-АТ и МиГ-29.

источник: газета "Труд"
02.11.06

АКЦИЯМ "ИРКУТА" УСТРОИЛИ ПОСАДКУ

Финансовая отчетность корпорации "Иркут" за девять месяцев 2006 г. оказалась намного лучше прошлогодних итогов. Компания показала прибыль почти 440 млн руб., тогда как за три квартала 2005 г. "Иркут" понес убытки в размере 1,15 млрд руб. Несмотря на это рынок отреагировал более чем 8-процентным падением котировок компании из-за ее низкой оценки Роспромом и информации о том, что более 90% "Иркута" достанется Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК).

Компания отчиталась за девять месяцев этого года, показав рост выручки почти в три раза, до 10,055 млрд руб. с 3,711 млрд руб. Как рассказал РБК daily вице-президент "Иркута" по финансам Дмитрий Елисеев, на рост выручки за девять месяцев 2006 г. повлияла неравномерность платежей, прежде всего по долгосрочным лицензионным контрактам с Индией, а также большим поставкам по малайзийскому соглашению.

Прошлогодний провал финансовых показателей, равно как оптимистичность нынешней отчетности, аналитик Центра анализа стратегий и технологий (Центр АСТ) Дмитрий Васильев называет условными. "РСБУ не отображает в полной мере эту сферу деятельности, поскольку поставки и денежные поступления растянуты во времени. За самолеты, которые (в виде машинокомплектов - РБК daily) были поставлены фактически в начале этого года, деньги пришли именно сейчас, и компания показала их в бухгалтерской отчетности", - поясняет г-н Васильев. Напомним, ранее сам "Иркут" объяснял убытки смещением графика поставок на 2006 год "по инициативе приобретающей стороны".

Контракт с Индией о продаже лицензии на производство многофункциональных истребителей Су-30МКИ был подписан 28 декабря 2000 г. Всего до 2012 г. предполагается поставить 140 машинокомплектов (SKD), которые будут собираться на предприятиях индийской авиакорпорации Hindustan Aeronautics, Ltd. Сумма сделки превышает 3,5 млрд долл. В прошлом году корпорация поставила в Индию партию из девяти SKD. План поставок на нынешний год (по данным на 26 мая) предусматривал отгрузку 11 машинокомплектов. При этом, по словам Дмитрия Васильева, динамику поставок предполагалось увеличить. Кроме того, по данным Центра АСТ, портфель заказов предусматривает отгрузку 18 Су-30МКИ на сумму 900 млн долл. в

Малайзию. Поставки запланированы на 2007-2008 годы. Еще 28 Су-30МКИ на 1,5 млрд долл. и 16 ЯК-130 на 200 млн долл. предполагается экспортировать в Алжир.

Однако это не спасло котировки компании от падения. В четверг Минпромэнерго сообщило, что по результатам повторной оценки "Иркут" оценен лишь в 940 млн долл. Исходя из оценочной стоимости корпорации ее акции сейчас должны стоить около 0,96 долл. за акцию. При этом доля Российской Федерации в уставном капитале объединенной корпорации на первом этапе составит 90%. "Инвесторы думали, что "Иркут" станет ведущим предприятием ОАК - ее президента Алексея Федорова рекомендовали на пост главы авиакорпорации. На ожиданиях инвесторов капитализация компании перевалила за 1 млрд долл.", - говорит Дмитрий Васильев.

"Утром в пятницу на первых эмоциях котировки "Иркута" упали до 1 долл. за акцию, к вечеру произошла коррекция до 1,06 долл. на РТС и 1,07 долл. ММВБ, но от "провала" бумаги компании это не спасло", - замечает аналитик ИГ "КапиталЪ" Михаил Пак. В итоге за торговую сессию акции упали на 8,3%. "Это связано с тем, что при вхождении "Иркута" в ОАК компания была оценена ниже, чем оценил ее рынок", - признает пресс-секретарь "Иркута" Елена Федорова.

Представители "Иркута" стараются вдохнуть в инвесторов оптимизм. "В начале года должна быть объявлена стратегия развития ОАК и финансирования ее программ", - заявила РБК daily г-жа Федорова. Вместе с тем инвестиционные компании уже начали пересматривать свои рекомендации в пользу фиксации прибыли.

Научно-производственная корпорация "Иркут" - второй по величине российский производитель военных самолетов, специализирующийся на выпуске истребителей Су-30 и Су-27, а также самолета-амфибии Бе-200. В состав корпорации входят Иркутский авиационный завод, ТАНК имени Бериева, КБ "Иркут АвиаСТЕП", ОКБ имени Яковлева. Чистый убыток компании по РСБУ за 2005 год составил 725,197 млн руб., чистая прибыль в 2004 г. - 841,24 млн руб., в 2003 г. - 130,84 млн руб.

источник: газета "RBC Daily"
13.11.06

ХОЛДИНГ "СУХОЙ" ПЛАНИРУЕТ ВЛОЖИТЬ 4 МЛРД. РУБ. В МОДЕРНИЗАЦИЮ ПРОИЗВОДСТВА КНААПО

Холдинг "Сухой" планирует вложить 4 млрд руб. в модернизацию КНААПО, сообщил на расширенном заседании правительства Хабаровского края заместитель генерального директора компании "Сухой" Владимир Присяжнюк. По его словам, "ожидается подписание ряда новых экспортных контрактов, которые позволят обеспечить стабильную работу КНААПО в период 2007-2010 годы". Главное - холдинг делает ставку на выпуск в Комсомольске-на-Амуре пассажирских самолетов "Суперджет-100". Уже в будущем году планируется летные испытания первого образца

новой машины, рассчитанной на 95 пассажиров, а с 2008 г. начнется серийное производство.

Перспективы увеличения объемов производства наметились на Амурском судостроительном заводе, заводе "Вымпел", других предприятиях оборонно-промышленного комплекса, однако доля их продукции в общем объеме промышленного производства в крае снизилась с 35% в 2003 г. до 20% в 2005 г.

источник: АРМС-ТАСС
24.11.06

НОВЫЙ ТУ-334 ПОСТУПИТ В СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО В 2008 Г.

Компания "Туполев" начнет серийное производство нового ближнемагистрального самолета Ту-334 в следующем году. Об этом сообщил в на пресс-конференции в рамках проходящего авиасалона Airshow China 2006 генеральный директор и генеральный конструктор компании "Туполев" Игорь Шевчук. По его словам, в 2007 г. будет построено два таких лайнера, которые являются одними из самых ожидаемых для отечественных авиакомпаний. В настоящее время на данную модель в предварительном порядке уже имеется 50 заказов от пяти российских авиаперевозчиков. Ту-334, который должен будет заменить Ту-134, уже сертифицирован, отметил Шевчук.

Он выразил мнение, что новый самолет семейства "Туполевых" вполне сможет поделить рынок с SuperJet-100 (прежнее название - RRJ). Этот гражданский проект компании "Сухой" делается в прицелом на международный рынок, в то время как Ту-334 ориентирован прежде всего для рынка России и стран СНГ. Ту-334 рассчитан на сто пассажиров и предназначен для перевозок на трассах протяженностью 3 тыс. км. "На самолете установлено новейшее бортовое оборудование, он совершенен с точки зрения аэродинамики и конструкции", - сказал Шевчук.

источник: газета "Взгляд"
01.11.06

РОССИЯ МОЖЕТ ЗАНЯТЬ 10-15% КИТАЙСКОГО РЫНКА МАГИСТРАЛЬНЫХ САМОЛЕТОВ

Россия может рассчитывать примерно на 10-15% китайского рынка магистральных грузовых и пассажирских самолетов в течение ближайших десяти лет, считает генеральный директор компании "Туполев" Игорь Шевчук.

"Согласно экспертным оценкам, китайские авиакомпании в ближайшие десять лет приобретут примерно 2,5 тысячи магистральных пассажирских и грузовых самолетов, и, по моим прогнозам, Россия может рассчитывать получить от 10% до 15% подобных заказов" - сказал Шевчук на пресс-конференции в рамках Airshow China 2006 в Чжухае.

При этом компания "Туполев" не исключает возможности создания сборочных производств на территории КНР в том случае, если это поможет продвижению ее продукции на китайском рынке.

"Безусловно, прямая продажа наших самолетов - наиболее быстрый путь к участию в рынке авиационных перевозок в КНР, но вопросы расширения производственной кооперации, изготовления узлов или полной сборки на территории КНР - это очень детальный переговорный процесс, в котором возможны любые варианты", - отметил глава компании.

Шевчук выразил надежду, что российские гражданские самолеты смогут вернуться на китайский рынок. "Нет большого экономического смысла в том, чтобы продавать и обслуживать единичные самолеты, нам нужно думать о десятках и сотнях авиалайнеров", - считает он. В настоящее время "Туполев" завершает исполнение контракта по поставке пяти самолетов Ту-204СЕ для китайской авиакомпании Air China Cargo. Ранее в интервью РИА Новости Шевчук сообщил, что первые два самолета должны попасть в КНР уже до конца этого года.

Одним из возможных вариантов возвращения России на рынок пассажирских авиаперевозок в КНР может стать продвижение ближне- и среднемагистральных самолетов SuperJet-100 и SuperJet-110 компании "Сухой", китайская премьера которых состоялась на нынешнем авиашоу в Чжухае. Новые самолеты рассчитаны на 75 и 95 пассажиров.

"Мы впервые показываем этот проект в Китае", - сказала в интервью РИА Новости вице-президент компании "Гражданские самолеты Сухого" Светлана Исаева. По ее мнению, китайский рынок растет такими быстрыми темпами, что на нем хватает места и российским самолетам, несмотря на жесткую конкуренцию со стороны китайских и иностранных компаний.

"Нужно просто иметь современный продукт, который отвечает требованиям этого рынка, здесь авиакомпании очень умные, умеют считать деньги, и, на мой взгляд, авиашоу в Чжухае - это очень хорошее место для того, чтобы сделать первый шаг для продвижения своего продукта", - отметила Исаева.

В настоящее время у компании "Гражданские самолеты Сухого" существует пакет подтвержденных и неподтвержденных заказов примерно на 100 самолетов от различных авиакомпаний. Китайских клиентов у компании в настоящее время нет, однако она планирует начать программу продвижения своего продукта среди основных китайских авиалиний в самое ближайшее время, добавила Исаева.

Начало коммерческих поставок SuperJet намечено на ноябрь 2008 г.

источник: РИА "Новости"
01.11.06

ЮГО-ВОСТОЧНОЙ АЗИИ ПРЕДЛОЖИЛИ SSJ

Компания "Сухой" приняла участие в открывшемся 22 ноября в Джакарте (Индонезия) международном авиасалоне Defence-2006 Expo&Forum. Организатором выставки выступает министерство обороны Индонезии. Как сообщила пресс-служба авиахолдинга, целью участия в авиасалоне, который продлится до 25 ноября, является продвижение продукции в страны Юго-Восточной Азии. На стенде "Сухого", в частности, представлен многоцелевой истребитель Су-30МК2, а также гражданская авиатехника, выпускаемая на

Комсомольском авиазаводе: самолеты Sukhoi Superjet 100 (SSJ), Су-80ГП и Бе-103. Как заявил замгендиректора авиахолдинга Вадим Разумовский, "Сухой" оценивает индонезийский рынок региональных самолетов примерно в 100 единиц. Он сообщил, что "Гражданские самолеты Сухого" ведут переговоры со всеми индонезийскими авиакомпаниями, включая крупную Garuda, о возможных поставках SSJ.

источник: газета "Коммерсантъ-Хабаровск"
27.11.06

ВЭБ ВЕДЕТ ПЕРЕГОВОРЫ С ГОСБАНКОМ РАЗВИТИЯ КИТАЯ О ФИНАНСИРОВАНИИ ПРОЕКТА SUPERJET 100 НА \$50 МЛН

Внешэкономбанк (ВЭБ) ведет переговоры с Государственным банком развития Китая (ГБРК) о предоставлении кредитных ресурсов на сумму около \$50 млн для финансирования проекта строительства российского среднемагистрального самолета SuperJet 100, сообщил председатель ВЭБа Владимир Дмитриев, выступая на III российско-китайском инвестиционном форуме в Пекине.

Sukhoi SuperJet 100 - самый амбициозный российский проект в гражданском авиастроении. По оценкам специалистов, для реализации программы создания семейства региональных самолетов потребуются инвестиции в размере \$920 млн. Цена одного самолета в зависимости от модификации и комплектации составит порядка \$25 млн. Предполагается, что семейство Sukhoi SuperJet 100 будет состоять из трех базовых машин, рассчитанных на перевозку от 75 до 95 человек. Самолеты планируется оснащать двигателями SaM146 - совместная разработка французской фирмы Snecma и российского НПО "Сатурн". Прогнозируемый спрос на самолеты типа Sukhoi SuperJet 100 до 2010 г. на международных и внутренних рынках составляет порядка 800 машин, российские авиакомпания, как ожидается, могут приобрести до 2010 г. более 150 самолетов. К 2010 году "Сухой" планирует

производить 50-60 самолетов в год. В настоящее время на RRJ имеется 134 заказа.

Авиастроение станет ключевым направлением в рамках новой \$500-миллионной кредитной линии, которую ГБРК открывает ВЭБу. Сейчас, в частности, Россия и Китай обсуждают вопрос создания СП по производству гражданской техники, сказал В.Дмитриев. Основным направлением деятельности предприятия должно стать производство совместных широкофюзеляжного и узкофюзеляжного самолетов для гражданской авиации. "Реализация проекта позволит России стать третьим в мире центром по производству авиационной техники после Airbus и Boeing", - отметил глава ВЭБа. "Учитывая одобрение проекта со стороны комитетов по оборонной промышленности и реформированию промышленности Китая, мы надеемся, что ГБРК будет готов предоставить соответствующие кредитные ресурсы на реализацию проекта", - сказал он.

ВЭБ, в свою очередь, готов организовать финансирование проекта с российской стороны и выступить финансовым координатором, добавил В.Дмитриев.

источник: ИА "Интерфакс"
09.11.06

"ПРОТОН-ПМ" СНИЗИЛ ЧИСТУЮ ПРИБЫЛЬ

Чистая прибыль ОАО "Протон-Пермские моторы" ("Протон-ПМ") в январе-сентябре уменьшилась в 8,7 раза по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составила 14,952 млн рублей, говорится в отчете компании. Выручка АО за 9 месяцев 2006 года составила 1 млрд 623,092 млн рублей, что в 1,12 раза превосходит показатель аналогичного периода 2005 года. При этом валовая прибыль "Протона-ПМ" в январе-сентябре уменьшилась в 1,48 раза по сравнению с аналогичным периодом 2005 года и составила 182,793 млн рублей. Прибыль до налогообложения по итогам 9 месяцев равнялась 24,406 млн рублей против 172,438 млн рублей за аналогичный период 2005 года (снижение на 85,8%). ОАО "Про-

тон-ПМ" специализируется на производстве жидкостных ракетных двигателей РД-275, используемых в качестве энергетической установки первой ступени ракеты-носителя тяжелого класса "Протон-М". Акционерами АО являются ООО "Гута-Инвест" (номинальный держатель 16,73% акций), Rer Holding Company (США, 100%-ная дочерняя компания United Technologies Corporation, 12% акций). Также номинальными держателями являются ООО ИК "Велес Капитал" (10,16%) и Альфа-банк (9,51%).

источник: газета "Коммерсант-Пермь"
15.11.06

ПРИБЫЛЬ "КОРПОРАЦИИ ВСМПО-АВИСМА" ВЫРОСЛА БОЛЕЕ ЧЕМ В ДВА РАЗА

Чистая прибыль ОАО "Корпорация ВСМПО - АВИСМА" с начала года выросла в 2,36 раза - до 5,35 млрд. руб. Как сообщили Накануне.RU в пресс-службе корпорации, выручка от реализации продукции составила 21 млрд. 969 млн. руб. против 11 млрд. 352 млн. руб. за аналогичный период прошлого года.

Прибыль до налогообложения выросла до 7 млрд. 105 млн. руб., общая сумма налога на прибыль - соста-

вила 1 млрд. 747 млн. руб. по сравнению с 786 млн. 513 тыс. руб. прошлого периода. В пресс-службе отметили, что такие финансовые результаты объясняются увеличенным объемом продукции, в том числе более глубокой переработки, рыночной конъюнктурой.

источник: сайт "Накануне.Ру"
02.11.06

МДМ-БАНК ВЫСТУПИТ ОРГАНИЗАТОРОМ ОБЛИГАЦИОННОГО ЗАЙМА УМПО НА СУММУ 4 МЛРД. РУБЛЕЙ

МДМ-Банк сообщает о предстоящем выпуске трехлетних облигаций второй серии ОАО "Уфимского моторостроительного производственного объединения" (УМПО) на сумму 4 000 млн. рублей. МДМ-Банк выступает организатором, андеррайтером и платежным агентом выпуска облигаций УМПО. Соорганизатор - Еврофинанс Моснарбанк.

Размещение запланировано на середину декабря 2006 г. Оно пройдет по открытой подписке на фондовой бирже ММВБ по цене 100% от номинала, составляющего 1000 руб.

источник: компания "МДМ-Банк"
21.11.06

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТИТАН

Крупнейшая титановая корпорация "ВСМПО-Ависма" окончательно вышла из-под контроля частного бизнеса и стала частью "Рособоронэкспорта". Эксперты не сомневаются, что даже со сменой собственника корпорация ждет отличное будущее.

"Рособоронэкспорт" во вторник объявил о закрытии сделки по приобретению 66% акций ОАО "Корпорация "ВСМПО-Ависма". "Исходя из ситуации, которая сейчас складывается на международном рынке титана, и учитывая перспективы роста цен на титан (в ближайшие пять-десять лет спрос удвоится или утроится), продажа пакета акций "Рособоронэкспорту" - это единственный способ ускорить рост компании", - прокомментировал событие генеральный директор корпорации Владислав Тетюхин. Приход в титановый бизнес такой структуры, как "Рособоронэкспорт", явно будет способствовать росту амбиций корпорации и увеличению ее активности на всех направлениях.

Стороны предпочитают не комментировать сумму сделки. Как заявил Владислав Тетюхин, этот вопрос остается "интимным". В "Рособоронэкспорте" также отказались от каких-либо комментариев.

Смена мажоритарных акционеров произошла осенью этого года. "Рособоронэкспорт" в сентябре выкупил 41% акций "ВСМПО-Ависмы", а в октябре докупил еще около 25% у Владислава Тетюхина. В итоге госкомпания аккумулировала 66% акций, еще 4% остались у Тетюхина, 7% принадлежат физическим лицам и 19% находятся в свободном обращении. "Больше мы покупать не планируем", - заявил генеральный директор "Рособоронэкспорта" Сергей Чемезов. По его словам, приобретенного пакета достаточно для того, чтобы государство осуществляло контроль за объемами выпускаемой продукции корпорации и способствовало наращиванию темпов ее производства для российской авиакосми-

ческой промышленности. "Корпорация планирует в 2007 году провести первичное публичное размещение акций (IPO), несмотря на смену мажоритарного акционера", - заявил Владислав Тетюхин, отказавшись от дальнейших подробностей.

Эксперты считают, что акции "ВСМПО-Ависмы" будут пользоваться успехом у инвесторов. "IPO зависит от стратегии акционеров, но в случае проведения оно должно быть успешным по причине ожидаемого роста титанового рынка в ближайшие несколько лет, высоких цен на титан и хороших перспектив дальнейшего развития компании", - прикидывает аналитик UBS Алексей Морозов. Единственное, что смущает наблюдателей, - это сроки организации размещения: по словам Дмитрия Парфенова из "Проспекта", выход на IPO - дело скорее более отдаленной перспективы, так как требует целого ряда мероприятий, таких как подготовка корпоративной отчетности, согласие контролирующих органов и назначение независимых директоров.

Видимо, это понимают и в корпорации. Под эгидой нового акционера "ВСМПО-Ависма", по словам Владислава Тетюхина, планирует до 2012 года инвестировать в развитие производства \$1 млрд, но средства будут привлечены в основном заемные, в форме кредитов. Перспективы корпорации, по заверениям ее топ-менеджмента, огромны, от поставок на внутренний рынок до более тесного сотрудничества с иностранными компаниями. К тому же Сергей Чемезов ранее заявлял о возможной покупке предприятий, которые непосредственно связаны с созданием титановых и молибденовых сплавов, причем не только в России, но и за рубежом, в частности в Казахстане и на Украине.

*источник: газета "Бизнес"
08.11.06*

ДЛЯ ВЫПУСКА ТУ-334 В КАЗАНИ НУЖНА ЧЕТКАЯ ПОЗИЦИЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИИ

Татарстан готов финансировать производство ближнемагистральных самолетов Ту-334 во ФГУП "КАПО им. С.П. Горбунова" (КАПО) при наличии четкой позиции федерального правительства, заявил премьер-министр Татарстана Рустам Минниханов. Также могут быть привлечены и другие источники, например банки республики, западные инвесторы, сообщил Минниханов, отметив также, что при акционировании КАПО порядка 25-30% его акций должны принадлежать Татарстану.

Как сообщил генеральный директор КАПО Наиль Хайруллин, на организацию серийного производства самолета необходимо около 5 млрд. рублей. Порядка \$30 млн. готова вложить республика. В разработку этого самолета из федерального бюджета было направлено около \$100 млн., на подготовку документации по нему КАПО затратило 60 млн. руб.

*источник: сайт "Газета.Ru"
22.11.06*

В ЗАО "АВИАСТАР-СП" ПОДВЕДЕНЫ ИТОГИ РАБОТЫ КОЛЛЕКТИВА ЗА ОКТЯБРЬ

На очередном совещании руководителей структурных подразделений ЗАО "Авиастар-СП" подведены итоги работы завода за октябрь. С отчетным докладом выступил директор по производству Ирек Аминов. Он доложил, что план по товарным объемам основное производство выполнило. Выработка на одного рабочего-сдельщика, по сравнению с предыдущим месяцем, увеличилась на 25,4 нормо-часа.

Сегодня в сборке находятся шесть изделий семейства Ту-204. На них имеется четкий производ-

ственный график. В ряде цехов работы ведутся в две смены. Завершаются дополнительные сертификационные полеты на первом самолете Ту-204-120СЕ, построенном для Китая. Совсем скоро с заводских ступеней сойдет и также будет передан на сертификационные испытания первый авиалайнер семейства "Туполев" для авиакомпании Кубы.

*источник: компания "ЗАО "Авиастар-СП"
10.11.06*

ТЮМЕНСКИЕ УЧЕНЫЕ СОЗДАЛИ УНИКАЛЬНЫЙ САМОЛЕТ-АМФИБИЮ

Уникальный самолет-амфибию "Барс", который не имеет аналогов в мире, разработали тюменские ученые. Самолет может быть лодкой, автомобилем и вертолетом. Разработчики уверяют, что перевозка пассажиров и грузов на таком самолете в десять раз дешевле, чем на обычном.

Сама идея создания нового летательного аппарата возникла в восьмидесятых годах в Тюменском индустриальном институте, где решали задачу, как доставлять оборудование на Ямбургское газоконденсатное месторождение.

Несколько опытных образцов были созданы еще десять лет назад, но из-за отсутствия финансирования они так и не были запущены в серийное производство. В основе конструкции, как и у дирижабля, находится диск, наполненный гелием, а в центре размещена вертолетная подъемная система, по краям

установлены кабина, крылья и хвостовое оперение, колесно-лыжная опора и шасси на воздушной подушке.

По замыслу авторов, новый самолет должен помочь в реализации проекта "Урал промышленный - Урал полярный". Сегодня для доставки грузов в северные районы планируется использовать дирижабли, в отличие от них новый летательный аппарат не требует специальных посадочных мест.

Уникальную разработку уральских конструкторов уже поддержала партия "Единая Россия". Самолет будет представлен и администрации президента, передает телекомпания "Ермак".

*источник: сайт "Накануне.Ру"
16.11.06*

ОБ УЧАСТИИ КОМПАНИИ "СУХОЙ" В МЕЖДУНАРОДНОМ АВИАСАЛОНЕ "INDO-DEFENCE-2006"

Компания "Сухой" уже во второй раз участвует в международном авиасалоне Indodefence для продвижения нашей авиатехники в страны региона Юго-Восточной Азии. Организатором выставки в г.Джакарта (Индонезия) выступает Министерство обороны Индонезии. Целью нашего участия в авиасалоне, который состоится 22-25 ноября 2006 года, будет представление продукции и услуг холдинга, включая продукцию военного назначения, гражданскую тематику, направления модернизации и послепродажного обслуживания. Экспозиция "Сухого" является частью единой российской экспозиции.

Центральную часть стенда "Сухого" займет разнообразная авиатехника компании, как военная - многоцелевой сверхманевренный истребитель самолет Су-30МК2, так и гражданская - новый региональный самолет Sukhoi Superjet 100.

Гражданское направление в работе холдинга будет также представлено моделями многофункционального самолета для местных и региональных авиалиний Су-80ГП и самолета-амфибии для местных авиалиний Бе-103, которые уже вызвали интерес в ряде стран Юго-Восточной Азии.

Экспозиция компании "Сухой" на международной выставке "INDODEFENCE-2006" продемонстрирует многопрофильный характер ее деятельности, высокий научно-технический и технологический потенциал, готовность сотрудничать с зарубежными партнерами в области военной и гражданской авиационной техники.

Мы ожидаем от участников этого представительного регионального авиасалона интереса к нашим разработкам и рассчитываем провести ряд встреч с нашими традиционными и потенциальными деловыми партнерами.

*источник: компания "АХК "Сухой"
17.11.06*

ЛIEBHERR GROUP ОПРЕДЕЛИЛАСЬ С ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ПЛОЩАДКОЙ

Швейцарская Liebherr Group определилась с площадкой под строительство завода в нижегородском регионе. Как сообщил на пресс-конференции мэр города Дзержинска Нижегородской области Виктор Портнов, предприятие Liebherr Group расположится в пригороде Дзержинска, прилегающем к трассе Москва - Нижний Новгород.

Напомним, о планах строительства в России завода по производству строительной техники и авиакomпонентов Liebherr Group объявила в конце августа 2006 г. Тогда глава группы Вилли Либхер после визита в Нижний Новгород рассказал, что первый производственный актив Liebherr Group в России общей стоимостью \$250 млн появится именно в Нижегородской области, и обещал определиться с площадкой под строительство предприятия до конца года.

Предполагается, что на одной производственной площадке Liebherr Group в России будут выпускаться комплектующие для авиастроения и компоненты для строительных машин, а также осуществ-

ляться сборка строительной техники. Другие детали проекта, в частности планируемые мощность производства и продуктовую линейку, в Liebherr не уточняют. Эксперты объясняли выбор нижегородского региона швейцарской группой сотрудничеством Liebherr с местным авиапредприятием "Гидромаш": партнеры претендуют на участие в поставках для проекта европейского концерна Airbus по созданию дальнемагистрального самолета A350 XWB.

Liebherr Group основана в 1949 г., управляется швейцарской Liebherr-International AG. Выпускает строительную технику (подъемные краны, землеройную технику, горнодобывающее оборудование) и авиакomплектующие. В группу входят 38 предприятий по всему миру. Оборот в 2005 г. - 5,3 млрд евро. Представительство в России ООО "Либхер-Русланд" открыто в 2000 г.

*источник:
газета "Коммерсантъ-Нижний Новгород"
09.11.06*

ОАК ИДЕТ В КИТАЙ

Пока отечественные авиастроители заняты объединением, чиновники пытаются застолбить будущей Объединенной авиастроительной корпорации место на международном рынке. В ближайшее время на встрече премьеров России и Китая будет обсуждаться вопрос о создании совместного российско-китайского предприятия по производству гражданской техники. Впрочем, подобные переговоры Китай ведет и с другими производителями, в частности с европейским Airbus.

Китай по-прежнему заинтересован в сотрудничестве с российскими производителями, рассказал РБК daily на открывшейся вчера выставке Airshow China 2006 глава Федерального агентства по промышленности (Роспром) Борис Алешин. "Если раньше это была в основном только продукция военного назначения, то теперь речь идет и об авиационной коммерческой", - говорит он. Российская сторона спешит этим воспользоваться и готова пойти навстречу Пекину. "Поэтому сейчас стороны пришли к мнению о необходимости провести переговоры по созданию и производству совместных широкофюзеляжного и узкофюзеляжного самолетов для гражданской авиации. Самым большим самолетом может стать лайнер на 250 мест. Его небольшой аналог будет 160-220-местным", - пояснил Борис Алешин.

Идея Бориса Алешина нашла поддержку у отечественных авиастроителей. "Это интересный проект, так как мы хотим создать самолет, оптимизированный для небольших маршрутов", - рассказывает РБК daily гендиректор "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) Александр Рубцов. По его словам, китайская и российская промышленность проходят этап реструктуризации, поэтому на этом этапе возможно начать сотрудничество. Реализация такого проекта позволит России стать третьим в мире центром по производству авиационной техники после Airbus и Boeing. "Но сейчас ведутся переговоры только на уровне специалистов", - отмечает чиновник. Борис Алешин в рамках китайской выставки уже провел переговоры с компаниями AVIC 1 и AVIC 2 (авиастроительные корпорации Китая). По его словам, финансировать совместное предприятие готов Банк реконструкции и развития Китая. "Он поддерживает нас в отличие от китайских авиастроительных компаний, которые более осторо-

жны в своих оценках", - говорит Борис Алешин. По его словам, проект уже одобрен комитетами по оборонной промышленности и реформированию промышленности Китая.

Сам проект по созданию СП будет проходить в два этапа. На первом этапе предлагается заняться глубокой модернизацией самолета Ил-96 с участием китайских партнеров. "Параллельно будет рассматриваться вопрос модернизации самолета Ту-204 и перспективного самолета МС-21, который придет на его смену", - говорит Александр Рубцов. Срок реализации первого этапа может быть закончен за три года. При этом, как говорят авиационные чиновники, структура собственности нового предприятия будет 50 на 50.

Эксперты пока осторожно оценивают перспективы такого сотрудничества. Теоретически этот проект может получиться, но прежде российская сторона не занималась совместным производством самолетов, отмечает Константин Макиенко из Центра анализа стратегий и технологий. "Практически никто этого прежде не делал, единственное СП реализовывалось по проекту МТА (многофункциональный транспортный самолет), но он уже несколько лет находится в начальной стадии", - считает эксперт. По его словам, успех проекта будет зависеть в первую очередь от политической воли властей двух стран и финансирования. "Идея правильная: средний самолет делать с индусами, а тяжелый - с китайцами. Однако эксперты не понимают, зачем Китаю понадобился этот проект. Тем более что, как сообщил вчера РБК daily Грегор Курселл из международного отдела по работе со СМИ компании EADS, Китай уже купил 150 машин A320, которые по лицензии будут собраны в Китае.

Сейчас Россия и Китай взаимодействуют по нескольким крупным авиационным проектам. Крупный контракт, заключенный в сентябре 2005 года, на поставку Китаю 38 самолетов Ил-76 и Ил-78 на сумму 1,5 млрд долл. фактически повис из-за неспособности Ташкентского авиазавода восстановить полномасштабное производство этих самолетов. Сейчас китайская сторона обсуждает вопросы по лицензионной сборке самолетов Бе-103.

*источник: газета "RBC Daily"
01.11.06*

КНААПО ИМЕЕТ ЗАЯВКИ НА ПОСТАВКУ БОЛЕЕ 100 НОВЫХ МНОГОЦЕЛЕВЫХ САМОЛЕТОВ СУ-80

В общей сложности Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение (КНААПО), входящее в холдинг Сухой, имеет заявки на поставку более 100 новых многоцелевых самолетов Су-80. Как указывается в сообщении АХК "Сухой" со ссылкой на руководителя дирекции программ Су-80, Бе-103 и СА-20П КНААПО Сергея Дробышева, в числе российских заказчиков нового самолета прежде всего региональные компании, которые эксплуатируют дорабатывающие свой ресурс самолеты Як-40 и Ан-24. Сегодня по России имеется 47 предварительных заказов. Планируется, что первый контракт на поставку самолетов будет подписан до конца этого года с компанией "Якутские авиалинии". Также несколько соглашений заключено с государственными структурами. Вопрос о закупке Минобороны РФ

самолетов Су-80 будет рассмотрен после завершения сертификационных испытаний. Предложения по закупке Су-80 направлены также в МЧС России

На данный момент подписано соглашение с канадской компанией "Аэросток инкорпорейтед" (Торонто) на поставку 30 самолетов с 2009 г. Кроме того, есть соглашение с бразильской компанией BSA из Сан Пауло о поставке 5 самолетов. В ближайшей перспективе планируется подписать соглашение о поставке как минимум 5 самолетов Су-80 в Индонезию. Есть заявка от Индии о поставке 3 самолетов. По оценкам КНААПО, экспортный рынок может составить от 60 до 120 самолетов.

*источник: ИА "Финмаркет"
27.11.06*

РОССИЯ ГОТОВА КУПИТЬ А380

Россия не настаивает на участии в управлении европейским авиастроительным консорциумом EADS. На повестке дня не менее масштабная идея - панъевропейский холдинг по производству гражданских самолетов. Идея не лишена смысла, считают эксперты: самостоятельно вытаскать отечественный авиапром из кризиса России может оказаться и не под силу.

Основной актив EADS - 100% акций крупнейшего в мире продавца гражданских лайнеров Airbus. Выручка корпорации за 2005 г. - около \$41 млрд, чистая прибыль - около \$2 млрд. 22,5% акций EADS принадлежат германскому DaimlerChrysler, 15% - у правительства Франции, 15% - у французской группы Lagardere (из них 7,5% выставлены на продажу), 5,48% - у испанского госхолдинга SEPI, около 6% лотом купил ВТБ. Остальные расплылись.

В интервью Financial Times президент ВТБ Андрей Костин заявил, что часть российских авиапроизводителей заинтересована в более тесной кооперации с EADS, а формой такого сотрудничества могли бы стать обмен активами, совместное производство или даже создание панъевропейского авиастроительного холдинга. Костин не предложил конкретных рецептов и добавил, что ВТБ может и вовсе продать пакет в EADS, если увидит возможность получить прибыль.

Источник в администрации президента подтвердил "Ведомостям", что Россия настроена на глубокую кооперацию с EADS. В первую очередь речь идет об интеграции в самом крупном и прибыльном для EADS сегменте - гражданском самолетостроении: "Мы готовы все гражданское самолетостроение объединить в общий бизнес". Участие в отдельных проектах, по его словам, России менее интересно: "Мы стоим перед выбором: либо пойти по собственному пути развития с привлечением больших бюджетных средств, либо интегрироваться с европейским авиапромом, для которого мы не только партнер, но и крупный рынок сбыта". В частности, говорит он, правительство имеет возможность помочь EADS в трудной ситуации, настоя на покупке "Аэрофлотом" 22 лайнеров Airbus A380.

О покупке ВТБ доли в EADS стало известно в сентябре. Тогда же помощник президента России по международным делам Сергей Приходько дал понять, что Россия хотела бы получить блокирующий

пакет EADS, чтобы влиять на принятие решений в корпорации. В официальном ответе сопредседателей совета директоров EADS Манфреда Бишофа (DaimlerChrysler) и Арно Лагардера (Lagardere) говорилось, что EADS не собирается допускать Россию до участия в управлении корпорацией.

Источник в администрации президента говорит, что больше вопрос об участии России в управлении EADS не поднимается. Вместо этого чиновники намерены предложить корпорации роль спасителя российского авиапрома - у Airbus есть технологии и опыт, ее самолеты продаются по всему миру. "У нас сейчас с этим проблема, мы заинтересованы в кооперации, - продолжает он. - Взамен мы сможем отдать лучшее, что у нас есть". Российские предприятия могут обеспечить "самую плотную и сильную кооперацию по производству фюзеляжей, перестройке самолетов" и проч.

В EADS от комментариев отказались, в DaimlerChrysler и Lagardere получить их не удалось.

Аналитик "Ренессанс Капитала" Марина Алексеенкова полагает, что, передав Airbus все гражданское самолетостроение, Россия может рассчитывать максимум на 10% его акций. Но даже это стало бы большим подарком для российского авиапрома, считает гендиректор консалтинговой компании "Инфомост" Борис Рыбак: "Самостоятельно наверстать отставание практически невозможно".

Договориться об объединении активов будет непросто. Для начала EADS нужно понять, что она может получить от России и что может дать ей сама, говорит источник, знакомый с позицией EADS.

"На данный момент такое объединение невозможно, - соглашается источник, близкий к создаваемой Объединенной авиастроительной корпорации. - Интеграцию российского и европейского гражданского самолетостроения можно воспринимать как долгосрочную стратегическую задачу, а понять, насколько она выполнима, можно лишь путем вхождения России в отдельные проекты EADS".

Рыбак и вовсе считает, что максимум, на что способны российские предприятия, - это организация несложного подрядного производства.

*источник: газета "Ведомости"
02.11.06*

ИНДОНЕЗИИ ПОКАЖУТ НОВЫЙ РОССИЙСКИЙ САМОЛЕТ ЯК-130

"Рособоронэкспорт", ОКБ им. Яковлева и корпорация "Иркут" по просьбе индонезийских Военно-воздушных сил проведут в Индонезии презентацию нового российского учебно-боевого самолета Як-130.

"Большие надежды по самолету Як-130 мы связываем с рынком Азиатско-Тихоокеанского региона и, в частности, с Индонезией. Наши индонезийские партнеры проявили большой интерес к этому самолету. Мы планируем в первой декаде декабря вместе с "Рособоронэкспортом" и ОКБ имени Яковлева провести здесь презентацию Як-130", - сообщил "Интерфаксу" вице-президент корпорации "Иркут" по маркетингу и внешним связям Владимир Саутов на завершившейся в минувшие выходные в Джакарте

международной выставке вооружения и военной техники INDO DEFENCE-2006 EXPO & FORUM.

Он отметил, что проект Як-130 является очень перспективной программой "Иркута". В различных странах предстоит замена примерно трех тысяч самолетов этого типа, и значительную часть этого рынка может занять Як-130.

Саутов напомнил, что в феврале этого года был подписан контракт на поставку в Алжир 16 самолетов Як-130. "Як-130 - это машина, которая уже принята на вооружение российских ВВС, и сейчас ведется ее серийное производство", - подчеркнул Саутов.

*источник: сайт "Правда.ру"
27.11.06*

"АВИАДВИГАТЕЛЬ": ДВИЖЕНИЕ В НОГУ С НАУКОЙ

16-17 ноября 2006 г. в Пермском государственном техническом университете состоялась XI Всероссийская научно-техническая конференция "Аэрокосмическая техника и высокие технологии", одним из организаторов которой выступило ОАО "Авиадвигатель".

Конференция проводится ежегодно с 1998 г. на базе аэрокосмического факультета ПГТУ. В 2006 г. проведение конференции приурочено к 50-летию факультета. Учредителями и организаторами научного форума, помимо ПГТУ и Администрации Пермского края, являются ОАО "Авиадвигатель", НПО "Искра", Российская академия ракетных и артиллерийских наук, Российская академия инженерных наук им. А.М. Прохорова.

Тема конференции привлекла внимание более 150 представителей технических вузов России, ведущих авиационных центров Москвы, Самары, Уфы. На конференцию съехались ведущие ученые и научно-технические работники, сотрудники исследовательских организаций и промышленных предприятий из Екатеринбурга, Лысьвы, Санкт-Петербурга, Перми, Челябинска. В ходе пленарных заседаний и работы 8 секций прозвучали выступления, тематика которых охватила не только весь цикл создания авиационных двигателей и вспомогательного оборудования, но и научные аспекты высоких производственных технологий. Среди выступивших с актуальными научными

сообщениями в рамках секции "Авиационные двигатели и энергетические установки" - специалисты Пермского моторостроительного комплекса: В. Цатишвили, К. Каменских, И. Гладкий, И. Семенова и др.

Предприятия Пермского моторостроительного комплекса давно и плодотворно сотрудничают с кафедрой авиационных двигателей и энергетических установок, ежегодно принимая в свои трудовые ряды молодых высококвалифицированных специалистов. В феврале 2006 г. взаимоотношения вуза и предприятия приобрели официальный характер - был подписан договор о сотрудничестве между "Пермскими моторами" и ПГТУ.

По словам сопредседателя оргкомитета конференции, доктора технических наук, профессора, управляющего директора - генерального конструктора ОАО "Авиадвигатель" Александра Иноземцева, очень важную роль играет тот факт, что научное событие такого уровня проходит именно в пермском университете. "Это лишь подтверждает высокое качество образования, которое получают выпускники аэрокосмического факультета ПГТУ, и дает уверенность в успешном будущем пермских предприятий, куда они идут работать" - отметил он.

*источник:
компания "Пермский моторный комплекс"
22.11.06*

КАПО ВЫБРАЛО УФИМСКИЕ МОТОРЫ

Ближнемагистральный самолет Ту-334, который готовится к серийному производству на ФГУП "КАПО имени Горбунова", будет комплектоваться двигателями производства ОАО "Уфимское моторостроительное производственное объединение" (УМПО). Об этом сообщил генеральный директор КАПО Наиль Хайруллин. По мнению экспертов, другой альтернативы у Ту-334 нет: уфимский завод является единственным сертифицированным в России сборщиком украинских моторов, и выбор российского поставщика застрахует проект от политических рисков.

Гендиректор ФГУП "КАПО имени Горбунова" Наиль Хайруллин сообщил "Ъ" об утверждении предприятием программы комплектации ближнемагистрального самолета Ту-334, конечная стоимость которого не должна превышать \$15 млн. По его словам, строительство самолета в этом ценовом коридоре можно удержать лишь при использовании отечественных комплектующих.

"Программой производства Ту-334 предусмотрено оснащение его двигателями Д-436Т1, которые до сих пор выпускало украинское ОАО "Мотор Сич". Однако поставщиком для казанской машины выбрано ОАО УМПО, которое сертифицировало производство украинских моторов в России", - рассказал господин Хайруллин. При этом он отметил, что "уфимцы готовы начать поставки моторов на КАПО в следующем году".

Технический директор УМПО Сергей Павлинич подтвердил "Ъ" участие уфимского завода в программе создания Ту-334.

Напомним, в апреле 2005 г. премьер-министр РФ Михаил Фрадков подписал постановление о переносе производства Ту-334 с РСК "МиГ" на ФГУП "КАПО имени Горбунова", которое долгое время лоббировалось правительством Татарстана. Ту-334 является прямым конкурентом RRJ, пользующегося особой поддержкой российских властей, и российско-украинского самолета Ан-148. На подготовку лайнера к серийному производству Казани отводилось два года: выпуск российского самолета должен начаться в течение 2007 г. Ранее киевский завод "Авиант" собрал одну машину этого типа.

По словам Сергея Павлинич, участие в программе создания Ту-334 позволит заводу поставить новый двигатель на "крыло", в освоение которого за 10 лет завод инвестировал \$2 млн. При этом господин Павлинич затруднился назвать сроки, в которые могут окупиться эти вложения. "Это трудно сказать - все будет зависеть от того, насколько успешным будет идти продвижение Ту-334", - признался он.

Разработчики самолета считают, что другой альтернативы у Ту-334 нет. "Изначально самолет проектировался с турбореактивным двигателем Д-436Т разработки украинского КБ "Прогресс". Но поскольку серийное производство ведется одновременно на украинском "Мотор Сич" и УМПО, то логичнее выбрать российского поставщика", - сказал "Ъ" представитель ОАО "Туполев". С ним согласен Наиль Хайруллин. "Выбрав Уфу, мы не будем зависеть от политических настроений властей", - сказал он "Ъ".

*источник: газета "Коммерсантъ-Казань"
01.11.06*

НА НПО "САТУРН" ТОЧНО ПО ГРАФИКУ СОБРАН И ПЕРЕДАН НА ИСПЫТАНИЯ ВТОРОЙ ДВИГАТЕЛЬ SaM146

Создание российско-французского двигателя SaM146 продолжается точно по графику. В соответствии с планами работ компании Spesna и НПО "Сатурн" в рамках контрактных отношений с ГСС и Федеральным агентством по промышленности (Роспром) завершили сборку и передали на испытательный стенд двигатель №2 из восьми опытных двигателей, необходимых для сертификации SaM146.

Программа испытаний, разработанная с учетом опыта первого двигателя, ориентирована на подтверждение параметров взлетного режима и отстройку двигательных систем.

Выполнение работ в соответствии с Программой станет базой для подготовки двигателя к испытаниям на летающей лаборатории в 2007 г.

На данный момент выполнена Программа испытаний первого двигателя SaM146 (ФЕТТ). Испытания проводились в условиях закрытого испытательного стенда НПО "Сатурн" (сертифицированного ФГУП

ЦИАМ) с июля по сентябрь 2006 г. Нарботка двигателя составила 112 часов, было выполнено 97 запусков. Максимальное время непрерывной работы двигателя за один запуск составило 5,5 часов.

Двигатель SaM146 был выбран в апреле 2003 г. компанией "Гражданские самолеты Сухого" для установки на региональном самолете SuperJet-100. Начало коммерческой эксплуатации самолета SuperJet-100 запланировано на конец 2008 г.

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

*источник: компания "НПО "Сатурн"
13.11.06*

ОМСКИЕ МОТОРОСТРОИТЕЛИ ПОРАБОТАЮТ С КИТАЙЦАМИ

Как стало известно "Ъ", омское ПО имени Петра Баранова запускает производство газотурбинных установок (ГТУ) на базе авиадвигателя AL-31 для совместного российско-китайского предприятия "Салют-Liming". Контракт на сумму около 500 млн руб. омичам предоставило московское ММПП "Салют". Однако, по мнению экспертов, интерес китайской стороны вызван не столько приобретением ГТУ, "сколько стремлением получить доступ к омским технологиям производства авиадвигателей".

О том, что крупный заказ на выполнение работ по глубокой модернизации авиационного двигателя AL-31 и производство ГТУ получит ОМПО имени Петра Баранова, "Ъ" сообщил генеральный директор ММПП "Салют" Юрий Елисеев. "Проект разработан в рамках создаваемого российско-китайского СП "Салют-Liming", объем заказов в 2007 г. составит не менее 500 млн руб. И если омский завод сможет с ними справиться, то этот объем вырастет в разы", - рассказал господин Елисеев. Напомним, что о грядущей интеграции ОМПО им. Баранова и ММПП "Салют" в единый холдинг гендиректор столичного предприятия Юрий Елисеев заявил еще в 2005 г. Ожидается, что объединение двух заводов будет завершено до конца ноября.

ФГУП "ММПП "Салют" занимает лидирующую позицию среди моторостроительных предприятий России. Годовой объем производства более 10,4 млрд руб. Разрабатывает, производит и обслуживает авиадвигатели для истребителей семейства Су-22, Су-24, Су-27 и МиГ-25.

ОМПО им. Баранова производит авиационные двигатели разных модификаций для самолетов семейства "Су". В последние годы предприятие в основном выполняет иностранные заказы по капитальному ремонту двигателей для самолетов "Су", стоящих на вооружении ряда стран, в том числе Ирана и Алжира. Объем производства за первое полугодие 2006 г. составил 423,5 млн руб.

Liming Engine Manufacturing - крупнейший китайский производитель авиадвигателей для боевых и

гражданских самолетов, также занимается ремонтом авиадвигателей для собранных по российской лицензии в Китае истребителей J-11 (Су-27СК). Протокол о создании СП "Салют-Liming" был подписан руководством "Салюта" и корпорацией Liming Engine Manufacturing Corp. 2 ноября текущего года на международном авиасалоне в Чжухае (Китай).

Экспертов известие о намерении руководства "Салюта" поручить ОМПО им. Баранова производство ГТУ мощностью от 20 МВт насторожило. "На внешнем рынке зарубежными компаниями предлагаются установки и с более высоким коэффициентом полезного действия. Могу предположить, что интерес к нашей технике вызван тем, что китайцы хотят получить доступ к технологиям производства авиадвигателей", - считает исполнительный директор региональной программы "СибВПКнефтегазТЭК" Валерий Жильцов. С ним согласен и председатель ассоциации промышленников и предпринимателей Омской области Александр Грезин. "Я бы с китайцами был осторожен. Мне пока не совсем понятно, что от этих заказов выиграют "Салют" и ОМПО им. Баранова. Постепенно китайские партнеры в рамках СП сами освою производство авиадвигателей, и тогда вообще потеряем сегмент этого рынка в Юго-Восточной Азии", - заметил господин Грезин.

В ММПП "Салют" этих опасений, впрочем, не разделяют. По словам Юрия Елисеева, в ближайшее время совместное российско-китайское предприятие займется разработкой двигателя для среднего транспортно-пассажирского самолета КНР. Также специалисты СП будут участвовать в российско-китайском проекте по созданию широко- и узкофюзеляжных лайнеров. Как сообщил Юрий Елисеев, разработкой новых двигателей "Салют-Liming" займется уже в 2007 г.

*источник:
газета "Коммерсантъ-Новосибирск"
13.11.06*

В РЫБИНСКЕ ПРИ ПОДДЕРЖКЕ НПО "САТУРН" ПРОШЛА МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ МОЛОДЫХ УЧЕНЫХ, АСПИРАНТОВ И СТУДЕНТОВ

В рамках президентской программы по поддержке молодых ученых с 1 по 3 ноября в Рыбинске прошла Международная школа-конференция молодых ученых, аспирантов и студентов им. П. А. Соловьева и В. Н. Кондратьева "Авиационная и ракетно-космическая техника с использованием новых технических решений". Учредителями конференции выступили Академия наук России, Федеральное агентство по образованию, ОАО "НПО "Сатурн", Рыбинская государственная авиационная технологическая академия им. П. А. Соловьева (РГАТА) и Ассоциация инженеров-трибологов России.

Тема форума привлекла внимание более 200 представителей технических вузов России, в том числе ведущих авиационных центров Москвы, Уфы, Самары, а также молодых ученых из Польши. В ходе пленарных заседаний и работы 10 секций, тематика которых охватила полный цикл создания двигателя, аспиранты, докторанты, студенты, заводская молодежь познакомилась с работами возглавивших секции ведущих ученых и представили собственные разработки, посетили производственные подразделения НПО "Сатурн" и выставку научно-производственных достижений РГАТА. По итогам конференции 23 доклада были признаны лучшими. Победители получили памятные подарки и премии. Кроме того, каждый участник конференции смог выбрать для себя специальную научную литературу, предоставленную НПО "Сатурн".

Компания НПО "Сатурн" и РГАТА им. П.А. Соловьева встречу молодых ученых проводят в пятый раз. Но участники последней Школы-конференции назвали этот форум особенным: впервые в работе конференции были объединены изыскания как технологических, так и конструкторских направлений. Симбиоз знаний - основа современного специалиста. Директор производства НПО "Сатурн" Владимир Крылов убежден: чтобы стать лидером авиационной промышленности России и равноправным участником международного разделения труда, а именно такую цель поставило перед собой НПО "Сатурн", - необходимо обладать высоким уровнем кадрового и технического потенциала. "Создание конкурентоспособного на мировом рынке двигателя невозмож-

но без привлечения новых знаний, без привлечения новых молодых, творчески амбициозных специалистов, обладающих комплексом знаний в области инженерного анализа, проектирования, конструирования, исследовательской и испытательной базы"- отметил Владимир Крылов.

По словам заместителя генерального конструктора НПО "Сатурн" Сергея Кузнецова, слияние опыта лучших научных школ, имеющих свои богатые традиции, с передовым опытом активно развивающегося научно-производственного объединения "Сатурн" приносит безусловную пользу всем участникам встречи. Первый заместитель генерального директора НПО "Сатурн" Игорь Юдин назвал школу-конференцию важным научным форумом, подчеркнув, что "именно молодые ученые впоследствии создадут тот слой интеллектуальной элиты, которая будет формировать будущее нашей компании, нашей науки, нашей отрасли, нашей страны".

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

Персонал НПО "Сатурн" - в Рыбинске, Москве, Санкт-Петербурге, Перми - насчитывает более 18 тысяч человек, средний возраст которых - 42 года. Треть сотрудников - молодежь не старше 35 лет. Ежегодно для работы в компании привлекаются лучшие специалисты из других регионов России, выпускники ведущих авиационных и технических вузов. Предприятие ведет активную работу по профессиональной ориентации в школах, лицеях, колледжах региона, осуществляет поддержку базовых учебных заведений Рыбинска, а также ведущих профильных вузов страны. В компании реализуются уникальные специальные программы адаптации молодых специалистов. Не случайно основополагающий принцип кадровой политики НПО "Сатурн" - "профессионал - достоиние компании".

*источник: компания "НПО "Сатурн"
07.11.06*

ОЧЕРЕДНАЯ ПАРТИЯ ПЕРМСКИХ ГТУ ОТПРАВЛЯЕТСЯ В "МОСТРАНГАЗ"

В октябре 2006 г. "Пермский моторный завод" закончил отгрузку партии из пяти газотурбинных установок ГТУ-16П, предназначенных для ООО "Мострансгаз".

Изготовленные газотурбинные установки будут установлены в составе газоперекачивающих агрегатов ГПА-16 "Урал" (разработчик и изготовитель - ОАО "НПО "Искра") на компрессорной станции "Каменск-Шахтинская", которая призвана обеспечивать природным газом потребителей Ростовской области.

Газотурбинный привод ГТУ-16П разработан ОАО "Авиадвигатель" на базе газогенератора авиационного двигателя четвертого поколения ПС-90А. В настоящее время на объектах "Мострансгаза" эксплуатиру-

ются пять газотурбинных установок мощностью 4 и 12 МВт. На 1 октября 2006 г. их суммарная наработка составила более 54 800 часов.

В декабре текущего года запланирован пуск еще одного объекта "Мострансгаза", оснащенного пермскими двигателями промышленного назначения. Компрессорная станция "Волоколамск" станет 35-й по счету и самой современной из ныне действующих станций газотранспортного предприятия.

*источник:
компания "Пермский моторный комплекс"
09.11.06*

С УКРАИНЫ СНИМАЮТ МОТОРЫ

Как стало известно Ъ, военно-промышленная комиссия России рекомендовала правительству РФ организовать производство вертолетных двигателей на Уфимском моторостроительном производственном объединении.

В настоящее время серийным выпуском двигателей для российских машин занимается ОАО "Мотор Сич" (Запорожье). По мнению экспертов, новое производство необходимо для создания замкнутого цикла по строительству вертолетов внутри страны.

Военно-промышленная комиссия Российской Федерации, возглавляемая вице-премьером Сергеем Ивановым, рекомендовала правительству страны организовать серийное производство вертолетных двигателей ВК-2500 и ВК-800 на ОАО "Уфимское моторостроительное производственное объединение" (УМПО). По словам источника в комиссии, уже в декабре УМПО должно представить смету организации производства и временных затрат.

"По решению Минобороны, производство комплектующих для военной техники должно быть перенесено из СНГ в Россию", - подтвердили Ъ в управлении начальника вооружения Минобороны России. В министерстве уточнили, что двигателями ВК-2500 Минобороны намерено комплектовать изготавливаемые по его заказу вертолеты Ми-28Н и Ка-52, а менее мощными двигателями ВК-800 - вертолет "Ансат". Двигатель ВК-2500 - модернизированный вариант двигателя ТВ3-117ВМА, базового для всех российских ударных и военно-транспортных вертолетов семейств "Ми" и "Ка".

Гендиректор УМПО Александр Артюхов отказался вчера назвать объем средств и сроки организации производства, однако ранее на предприятии заявляли, что готовы сделать это за 2,5 года.

"С 2009 года двигатели ВК-2500 должны изготавливаться исключительно в России", - сказали в УМПО. Гендиректор ФГУП "Завод им. Климова" Александр Ватагин оценивает затраты на организацию серийного производства ВК-2500 в России в \$20-150 млн.

В настоящее время ВК-2500 серийно выпускает ОАО "Мотор Сич" (Украина). В России производство

вертолетных двигателей не налажено, мелкие партии с использованием комплектующих "Мотор Сич" выпускает разработчик двигателя - Завод им. Климова. В июне "Оборонпром" России, дочерняя структура "Рособоронэкспорта", предложил основному владельцу "Мотор Сич" Вячеславу Богуслаеву купить у него контрольный пакет акций украинского завода. В октябре господин Богуслаев заявил Ъ, что будет вести переговоры не раньше, чем в России будет создана интегрированная двигателестроительная структура.

Вчера господин Богуслаев был недоступен для комментариев, поскольку находился за пределами страны.

Впрочем, украинские эксперты считают, что намерения России создать собственное производство двигателей вызвано, скорее, не противостоянием с "Мотор Сич", а стремлением создать собственный замкнутый цикл по производству вертолетов.

"Это никакой не блеф, речь о каком-либо давлении с целью интеграции производств двух стран не идет. Просто Россия начиная с 1996 года целенаправленно ведет политику создания собственного цикла производства вертолетов, не зависящего ни от каких внешних партнеров, таких как, например, "Мотор Сич", - говорит и. о. директора военных программ Центра им. Разумкова Николай Сунгуровский.

По словам эксперта, подобная политика российских властей касается не только вертолетостроения, но и других отраслей, в частности судостроения.

"Организация производства в Уфе займет два-три года. Хотя выбор УМПО был бы стратегически правильным решением, так как уфимское предприятие недозагружено", - говорит эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко. Ежегодно Россия экспортирует от 70 до 100 вертолетов, в основном модификации Ми-8 и Ка-32. Таким образом, потенциальный ежегодный объем поставок двигателей для них оценивается в \$100 млн.

*источник: газета "Коммерсантъ - Украина"
10.11.06*

ШЭНЬЯНСКАЯ КОМПАНИЯ LIMIN ЗАВЕРШИЛА РАЗРАБОТКУ И ИСПЫТАНИЯ ДВИГАТЕЛЯ "ТАЙХАН" ДЛЯ ИСТРЕБИТЕЛЯ SUPER-10

Шэньянская компания Limin завершила разработку и испытания двигателя "Тайхан" для легкого истребителя Super-10, который создает корпорация AVIC-1. Как сообщил на пресс-конференции в рамках авиасалона Airshow China 2006 генеральный директор Limin Цян Вэй, "мы переходим к производству двигателя "Тайхан".

В настоящее время Super-10 оснащается двигателями АЛ-31ФН производства ММПП "Салют". В этом году предприятие завершило реализацию контракта по поставке в КНР 100 таких двигателей.

Отвечая на вопрос китайского журналиста, как "Салют" планирует расширять сотрудничество с Limin, генеральный директор московского предприятия заявил, что "мы работаем над повышением надежности

и тяги и над абсолютной взаимозаменяемостью этого двигателя. Мы знаем, что начало эксплуатации двигателя обычно связано с определенными трудностями, которые могут продлиться достаточно долго по времени. Поэтому не исключено, что в течение какого-то периода для Super-10 будут поставляться двигатели и Limin, и "Салюта".

Кроме того, отметил Елисеев, планы расширения сотрудничества и продаж связаны не только с этим двигателем. Две компании намерены сотрудничать также по созданию энергетических, мусороперерабатывающих и опреснительных установок.

*источник: АРМС-ТАСС
03.11.06*

ЗАВОД ИМ. КЛИМОВА ПОЛУЧИЛ ВЫСОКУЮ ОЦЕНКУ СВОЕЙ РАБОТЫ ОТ КИТАЙСКИХ ПАРТНЕРОВ

На пресс-конференции ФГУП "Завода им. В. Я. Климова", проходившей в рамках Международного авиасалона Airshow China 2006, представители Китайской национальной аэрокосмической импортно-экспортной корпорации (CATIC) дали высокую оценку деятельности петербургского предприятия.

На совместной пресс-конференции с представителями CATIC Генеральный директор Завода имени Климова Александр Ватагин представил результаты полувекового сотрудничества с КНР, рассказал о текущих проектах в области разработки газотурбинных двигателей, а также обрисовал перспективы дальнейшего сотрудничества двух стран.

Главной темой пресс-конференции стало обсуждение вопросов, касающихся разработки ОКБ Завода имени Климова турбореактивного двигателя РД-93 для перспективного китайского истребителя FC-1 Super-7. По заявлению Директора по развитию Китайской национальной аэрокосмической импортно-экспортной корпорации господина Ли Пея (Li Pei), "Завод Климова поставляет все двигатели согласно заключенному контракту. Более того, есть планы на продолжение сотрудничества по РД-93 в части увеличения тяги двигателя и установки согла с отклоняемым вектором тяги". Также г-н Ли Пей подтвердил, что с Заводом Климова ведутся переговоры по организации ремонта двигателей РД-93 на территории Китая.

Отвечая на вопросы журналистов, Александр Ватагин отметил, что за последние 2 года Завод Климова благодаря активной маркетинговой политике добился значительных успехов на международном рынке: "Во-первых, изменилось экономическое положение завода. Во-вторых, на рынках Юго-Восточной Азии нас знают давно, но теперь активный маркетинг позволяет нам вести переговоры и с ведущими европейскими и американскими компаниями в части разработки авиационных двигателей. Нас заметили. С нами считаются. У нас размещают конкретные предложения по совместным работам. Если учитывать, что активным маркетингом мы занимаемся не более двух лет, то результат очень успешен". По окончании пресс-конференции Александр Ватагин дал интервью Национальному телевидению Китая.

Двигатель РД-93, разработанный ОКБ Завода имени Климова, - это модификация двигателя РД-33, установленного на истребителях МиГ-29. В 2005 году "Рособоронэкспорт" и Китайская народная республика заключили контракт на поставку 100 РД-93 для истребителя FC-1, а также запчастей к ним и техобслуживание на общую сумму \$267 млн. В настоящее время проводятся летные испытания самолета.

*источник:
компания "ФГУП "Завод им. Климова"
02.11.06*

НПО "САТУРН" ПРИЗНАНО "ЛУЧШИМ РАЗРАБОТЧИКОМ" ХОЛДИНГА "СУХОЙ"

Специальной премией, посвященной 10-летию авиационной холдинговой компании (АХК) "Сухой", награжден коллектив ОАО "НПО "Сатурн" в номинации "Лучший разработчик" за активное и плодотворное сотрудничество с холдингом "Сухой".

Разработка, модернизация и производство боевых авиационных комплексов для Вооруженных Сил России и поставки на экспорт - ключевые направления деятельности АХК "Сухой". Другой, не менее перспективной деятельностью компании стало развитие гражданской авиации. Она позволит завоевать новые рынки сбыта, полноценно реализовать производственный и творческий потенциал холдинга. НПО "Сатурн", разработчик и производитель газотурбинных двигателей для военной и гражданской авиации, - надежный и неизменный партнер холдинга.

Сотрудничество НПО "Сатурн" и АХК "Сухой" затрагивает приоритетные с точки зрения государственных и рыночных интересов направления. НПО "Сатурн" является разработчиком газотурбинных двигателей поколения 4 и 4+ АЛ-31Ф, АЛ-31ФП, 117С для самолетов Су-27, Су-34, Су-33, Су-35 и типа Су-30МК, которые являются основой фронтовой авиации России и составляют значительную долю экспорта российских вооружений.

Компания реализует программу глубокой модернизации двигателей АЛ-31Ф для Су-27 и его модификаций. Постановлением Правительства РФ НПО "Сатурн" определен головным разработчиком авиационных двигателей нового поколения для ПАК ФА (перспективного авиационного комплекса фронто-

вой авиации). Совместно со Спестма (Франция) НПО "Сатурн" создает турбовентильторный двигатель SaM146 - для российского регионального самолета Sukhoi SuperJet-100.

НПО "Сатурн" способно полномасштабно создавать авиационные двигатели, начиная от философии, архитектуры конструкции, технических идей и заканчивая испытаниями, серийным производством, поддержкой в процессе эксплуатации. Конструкторский потенциал НПО "Сатурн" сосредоточен в четырех подразделениях: ОКБ-1, ОКБ-2 в Рыбинске, НТЦ им. А. Льюльки в Москве и КБ филиала в Санкт-Петербурге. Исходя из мирового опыта авиастроения, срок создания нового двигателя от начала проектирования до подготовки серийного производства на основе уже отработанных конструкторских и технологических решений составляет около 3 лет. Специалистами ОКБ НПО "Сатурн" в 2004-2005 годах разработана и передана в опытное производство конструкторская документация на восемь новых газотурбинных двигателей. Всего в опытно-конструкторских работах задействовано более 6000 специалистов "Сатурна". Научно-исследовательские работы в структуре доходов компании составляют около 20 процентов.

Сотрудничество НПО "Сатурн" с АХК "Сухой" имеет глубокие исторические корни. Практически все самолеты марки "СУ" поднимают в небо двигатели разработки НПО "Сатурн" на основе базового АЛ-31Ф всемирно известного конструктора Архипа Льюльки.

*источник: компания "НПО "Сатурн"
02.11.06*

КИТАЙСКИЕ ИСТРЕБИТЕЛИ ПОЛУЧАТ РОССИЙСКИЕ ДВИГАТЕЛИ

Китайский легкий истребитель FC-1 Xiaolong-4 ("Яростный дракон") будет оснащен российским турбореактивным двигателем, сообщает РИА Новости.

Xiaolong-4 (название произносится как Сяолун-4) относится к классу легких истребителей. Максимальный взлетный вес самолета составляет 12,7 тонн, максимальная боевая нагрузка - 3,8 тонны. Машина способна развивать скорость до 1900 километров в час. Боевой радиус действия в зависимости от нагрузки составляет от 400 до 1300 километров. Машина имеет один двигатель.

Самолет представляет собой относительно недорогую боевую машину, предназначенную в основном

для экспорта в страны третьего мира. Оборудование машины обеспечивает применение управляемых ракет "воздух-воздух". Для ударов по наземным целям "Сяолун-4" может применять неуправляемые боеприпасы.

Истребители FC-1 будут оснащаться двигателями SMR-95 - адаптированной версией российского турбореактивного двигателя РД-93. До конца 2007 года завод имени Климова должен поставить в Китай 100 двигателей, в том числе 15 до конца 2006 г.

источник: LENTA.RU
02.11.06

МОТОРНО-ПОЛИТИЧЕСКИЙ КОНТРАКТ

Россия намерена реализовать сделку по поставке авиадвигателей в Китай, чреватую проблемами в военно-техническом сотрудничестве нашей страны с Индией. Генеральный директор Завода им. Климова Александр Ватагин рассказал на авиасалоне Air Show China 2006, проходящем в Чжухае, что заключенный в прошлом году при посредничестве "Рособоронэкспорта" контракт на поставку 100 авиадвигателей РД-93 для китайских истребителей FC-1 выполняется. Проблема для России заключается в том, что проект FC-1 с 1999 года стал совместным китайско-пакистанским, и его ориентация на потребности Исламабада только усиливается. По неофициальным данным, 50-70% стоимости программы оплатил Пакистан. Китайская армия так и не решилась взять этот самолет на вооружение. А участие России в вооружении Пакистана неизбежно вызовет недовольство Индии, с которой у нашей страны есть прочные политические связи и обширные оборонные контракты.

Заявление о намерении реализовать контракт по поставке РД-93 г-н Ватагин сделал на совместной пресс-конференции с Ли Пэем, директором департамента развития государственной компании CATIC - китайского монополиста по импорту авиатехники. Г-н Ли добавил, что ведутся переговоры о создании фирмы для ремонта РД-93 на территории Китая. Организация ремонта авиадвигателей - это важный технологический шаг на пути к их самостоятельному производству.

Проект, известный в Китае как Super 7 и FC-1, а в соседнем Пакистане как Joint Fighter (JF-17), или Thunder ("Гром"), представляет собой модернизацию советского МиГ-21. Работы над ним в Китае начались в конце 80-х годов прошлого века. В 2000 году китайцы приняли решение оснастить его российским двигателем РД-93, который специально разработан заводом им. Климова путем модификации двигателя РД-33 (стоит на истребителях МиГ-29). В прошлом году при посредничестве "Рособоронэкспорта" был заключен контракт на поставку первой партии РД-93 из 100 двигателей с возможностью новых заказов.

Господа Ватагин и Ли не стали заострять внимание собравшихся на том, что китайские ВВС с большой долей вероятности не примут FC-1 на вооружение и что тогда российским двигателям придется летать в небе другой страны. В этом случае китайцам для собственных экспериментальных нужд потребуются два-три десятка РД-93. Но сверх этого числа они могут закупать российские моторы только для установки на экспортные машины. Так что проект теперь нацелен исключительно на поставки в Пакистан, который готов купить до 150 таких машин. О том, как это обстоятельство повлияет на судьбу "моторной" российско-китайской сделки, г-н Ватагин и Ли также предпочли не говорить.

источник: газета "Время новостей"
02.11.06

25 ТЫСЯЧ ЧАСОВ НАРАБОТКИ...

Авиационный двигатель ПС-90А в составе силовой установки самолета Ил-96 с 1991 года наработал свыше 25 тыс. часов. Это рекордный на сегодняшний день показатель. Аналогов по количеству часов налета среди современных российских двигателей нет.

Двигатель был изготовлен Пермским моторным заводом в 1991 г. и эксплуатируется в составе силовой установки самолета Ил-96-300 одной из российских авиакомпаний.

За пятнадцать лет работы двигатель несколько раз подвергался ремонту, а также восстановлению после попадания в двигатель птицы.

Средняя величина наработки без съема с крыла составляет 5.000 часов, что является высоким показателем для современных авиадвигателей. При этом двигатель-рекордсмен продолжит эксплуатироваться в авиакомпании.

Отметим, что еще 12 двигателей ПС-90А уже имеют наработку более 20 тыс. часов, продолжая при этом успешно работать. ПС-90А - единственный российский авиадвигатель, который эксплуатируется без ограничений по межремонтной наработке и ресурсу.

источник: газета "Красная звезда"
07.11.06

РОССИЙСКИЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ АВИАДВИГАТЕЛЕЙ "САЛЮТ" СОЗДАЕТ ЕИСУ

ММПП "Салют", компании SAP в странах СНГ и TopS Business Integrator (TopS BI) объявили о старте проекта внедрения системы на основе пакетированного решения SAP All-in-One ERP Baseline Package.

Внедрение системы позволит предприятию оптимизировать управление затратами, материально-техническим снабжением, бухгалтерский учет, а также контролировать поступление и выполнение заказов.

С развитием производства и расширением работы на мировом рынке разрозненные локальные приложения перестали удовлетворять требования управления предприятием, и руководство "Салюта" приняло решение о создании единой корпоративной информационной системы. Выбор пал на пакетированное решение SAP All-in-One ERP Baseline Package, подходящее как по срокам и стоимости внедрения на данном этапе, так и отвечающее дальнейшим планам развития процесса автоматизации предприятия. Консультантом по внедрению выступает компания TopS BI. Проект стартует с автоматизации функциональ-

ных областей "Финансы" и "Логистика". В системе будут реализованы бухгалтерский и управленческий учет, учет основных средств, управление сбытом, снабжением, складами. По расчетам в системе, которую планируется ввести в эксплуатацию в первом полугодии 2007 г., будет работать до 100 пользователей.

Как отметил Борис Вольпе, исполнительный директор SAP в странах СНГ, новый подход SAP к внедрению ERP-решений позволит сократить затраты и риски, связанные с внедрением нового решения.

ММПП "Салют" - предприятие по проектированию, изготовлению и обслуживанию авиадвигателей - успешно работает на внешнем и внутреннем рынках, использует передовые технологии. На головном предприятии "Салюта" работают более 13 тыс сотрудников.

*источник: сайт "СNews"
27.11.06*

УОМЗ СТАЛ СЕРЕБРЯНЫМ ПРИЗЕРОМ КОНКУРСА "ЛУЧШИЙ ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ ПРОДУКТ - ТЫЛУ ВООРУЖЕННЫХ СИЛ РОССИИ"

Уральский оптико-механический завод стал серебряным призером конкурса "Лучший отечественный продукт - Тылу Вооруженных Сил России", прошедшему с 16 по 18 ноября в рамках VI всероссийской выставки "Российские производители и снабжение Вооруженных Сил".

Жюри из представителей Центра заказов и поставок Тыла ВС РФ совместно с представителями АНО "Союзэкспертиза" Торгово-промышленной палаты РФ по достоинству оценило биполярный дефибриллятор разработки УОМЗ. В новой модели дефибриллятора использована современная технология "know how", не имеющая аналогов в мире: электронные схемы ДФР-2 позволяют сохранить амплитуду и форму импульса неизменными, независимо от проводимости тела пациента. Данная функция ДФР-02 позволяет врачам задавать оптимальные параметры электроимпульсной терапии.

В 2006 г. Уральский оптико-механический завод оснастил данными изделиями свыше двух тысяч машин скорой помощи, производства откры-

того акционерного общества "Торгово-закупочная компания ГАЗ".

По словам Генерального директора ФГУП "ПО УОМЗ" Сергея Максина уральское предприятие не собирается останавливаться на достигнутом. В 2007 году завод поставит перед собой еще более амбициозные цели, сосредоточив основные усилия на обновлении ассортимента медицинской техники. Сергей Максин подчеркнул: "В ближайшее время на предприятии будет окончательно завершена работа по проектированию современных открытых реанимационных систем. Вносятся оптимизм проекты нового неонатального и лабораторного оборудования. Новинкой 2007 года станет первый отечественный транспортный инкубатор и рентгенологическая установка с малой дозой облучения".

*источник: компания "ФГУП "Уральский
оптико-механический завод"
21.11.06*

МЕЖДУ ИФК И "ВЛАДИВОСТОК АВИА" ПОДПИСАН КОНТРАКТ О ПОСТАВКЕ В ЛИЗИНГ ДВУХ ТУ-204-300

27 ноября 2006 г. между лизинговой компанией "Ильюшин Финанс Ко." и дальневосточной авиакомпанией "Владивосток Авиа" был подписан твердый контракт о поставке в финансовый лизинг на 15 лет двух средне-дальнемагистральных пассажирских самолетов Ту-204-300. Согласно условиям контракта, техника будет передана авиакомпании в течение второго квартала 2008 г. На самолеты будут установлены двигатели ПС-90А производства ОАО "Пермский моторный завод".

Отличительной особенностью этих воздушных судов станет установка на них новых усовершенствованных кресел салона бизнес-класса и интерактивной системы развлечений, позволяющей пассажирам во

время полета самостоятельно со своего места управлять аудио и видео устройствами, установленными в пассажирском салоне.

Как сообщалось ранее, в течение 2005 г. "Владивосток Авиа" приобрела через ОАО "Ильюшин Финанс Ко." в лизинг четыре аналогичных самолета. За прошедшее время с момента поставки первой партии Ту-204-300 в авиакомпанию налет на каждое воздушное судно составил около 400 часов в месяц, что является хорошим показателем мирового уровня.

*источник:
компания "ОАО "Ильюшин Финанс Ко."
29.11.06*

КИТАЙСКИЕ ИСТРЕБИТЕЛИ СТОЛКНУЛИ "САЛЮТ" И "САТУРН"

Две ведущие российские авиадвигателестроительные группы, "Салют" и "Сатурн", начали борьбу за контракты по модернизации двигателей поставленных ранее в Китай истребителей Су-27 и Су-30. Общая стоимость модернизации всех самолетов может составить до \$2 млрд., первой партии в 2007-2008 годах - \$180 млн. Участники рынка считают, что выбирать исполнителя контракта "Рособоронэкспорт" будет не столько по техническим, сколько по политическим параметрам.

О том, что на днях свои варианты модернизации китайских истребителей предложили ФГУП "Московское машиностроительное производственное предприятие "Салют" и рыбинское ОАО "НПО "Сатурн" (вместе с ОАО "Уфимское моторостроительное производственное объединение", УМПО), Ъ рассказали источники, близкие к переговорам по контракту. ММПП "Салют" предлагает поставить китайцам двигатель АЛ-31Ф-М1 разработки собственного конструкторского бюро с повышенной тягой и увеличенным ресурсом. В середине октября главком ВВС РФ Владимир Михайлов утвердил акт государственной комиссии по приемке двигателя АЛ-31Ф-М1 на вооружение. В свою очередь, УМПО вместе с НПО "Сатурн" предлагает поставить на китайские истребители новый двигатель 117С, который сейчас проходит испытания. Он создан на базе АЛ-31ФП, которым комплектуются Су-30МКИ, поставляемые в Индию корпорацией "Иркут".

В настоящее время с учетом нескольких разбившихся машин Китай располагает 273 истребителями семейства "Су". В 2007-2008 годах подойдет срок модернизации 20 Су-27СК и 6 Су-27УБК, затем - 16 Су-27СК и 6 Су-27УБК.

В начале ноября этого года на выставке Airshow China-2006 начальник департамента экспорта специализации и услуг ВВС ФГУП "Рособоронэкспорт" Александр Михеев говорил, что "у компании есть программа модернизации Су-27, которая предлагается эксплуатантам этих самолетов". "Что касается их доработки под новый двигатель АЛ-31Ф-М1, при утверждении этой темы непосредственно разработчиком - ОКБ Сухого - мы готовы предлагать ее заказчикам", - пояснил господин Михеев.

"АВИАКОР" ОТПРАВИЛ В АНТК АНТОНОВА ПЛАНЕР АН-140 ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ СТАТИЧЕСКИХ РЕСУРСНЫХ ИСПЫТАНИЙ

27 ноября 2006 года самарский авиационный завод "Авиакор" отправил в АНТК им. Антонова (Киев, Украина) планер самолета Ан-140 для проведения статических ресурсных испытаний. В Киеве к планеру пристыкуют крыло, поставленное Харьковским государственным авиапромышленным предприятием (ХГАПП), после чего самолет будет испытан при нагрузках, аналогичных существующим в реальном полете. Самолет будут испытывать на устойчивость к кручению, изгибу, ударным нагрузкам. Будет проверяться надежность фюзеляжа, крыла, хвостового оперения, шасси и других элементов конструкции. Испытания займут 3-4 года, их цель - подтвердить изначально назначенный расчетный ресурс планера в 50 тысяч летных часов. Такая про-

грамма испытаний, проводимая совместно "Авиакором", ХГАПП и АНТК им. Антонова является наглядным примером успешной кооперации России и Украины в области авиастроения и гарантирует проекту Ан-140 большое будущее.

В "Рособоронэкспорте" Ъ уточнили, что Россия предлагает Китаю "существенно повысить возможности самолетов", заменив двигатель, установив новую систему управления и оснастив более современными системами вооружения. Контракт по замене двигателей на первых 26 машинах будет сравнительно небольшим: требуется заменить 52 двигателя общей стоимостью около \$180 млн. Однако постепенно такую модернизацию должны пройти все имеющиеся у Пекина истребители, таким образом, контракты на замену двигателей могут составить до \$2 млрд.

В "Салюте", "Сатурне", УМПО и АХК "Сухой" комментировать программу модернизации отказались до завершения переговоров. По данным Ъ, переговоры "Рособоронэкспорта" с китайскими партнерами находятся на стадии определения параметров модернизации. Окончательный выбор типа двигателя, который будет предложен Китаю, пока не сделан. Примечательно, что за отправку двигателей в Китай по распределению регионов поставок, сделанному российским правительством еще в 90-е годы, отвечает "Салют". В конце 2005 года "Салют" при посредничестве "Рособоронэкспорта" подписал с Пекином контракт на поставку 150 двигателей прежней модификации АЛ-31Ф для замены моторов ранее поставленных истребителей Су-27 и Су-30. Правда, по информации Ъ, сам "Салют" соберет из них только 100 моторов, а остальные 50 будут изготовлены их конкурентом УМПО.

"Выбор типа двигателя будет вопросом технических рисков для Китая, Пекин должен выбирать между уже готовым и принятым на вооружение АЛ-31Ф-М1 и более технологически совершенным, но еще проходящим испытания 117С", - считает редактор профильного журнала Russia/CIS Observer Максим Пядушкин. А высокопоставленный представитель одного из российских авиазаводов предполагает, что китайцы "возьмут то, что будет активнее продвигать "Рособоронэкспорт". По мнению собеседника Ъ, в данном случае новые контракты могут стать способом переговоров с УМПО и "Сатурном" для привлечения их в двигателестроительный холдинг.

*источник: газета "Коммерсантъ"
27.11.06*

*источник: компания "ОАО "Авиакор - авиационный завод"
27.11.06*

"ОБОРОНПРОМ" УПЕРСЯ В РЕМОНТ

Как заявил "Гудку" помощник коммерческого директора ОАО "Уральский завод гражданской авиации" (УЗГА) Александр Плотников, сейчас ведутся переговоры о вхождении УЗГА в вертолетостроительный холдинг "Оборонпрома".

Дело в том, что "Оборонпром" уже приобрел доли в вертолетостроительных заводах и сбытовую компанию, однако они не занимаются ремонтом двигателей и редукторов. УЗГА же, по разным оценкам, занимает от 80 до 90% российского рынка этих работ. Его годовая выручка составляет около \$70 млн.

"Их интересует исключительно наше производство по ремонту. В какой форме будут реализованы их интересы - пока обсуждается", - говорит Александр Плотников.

До сих пор УЗГА действовал на рынке капитальных ремонтов вертолетных двигателей и редукторов самостоятельно. Около 80% его акций контролирует менеджмент, государство акционером не является. Но переговоры с "Оборонпромом" - это не первая попытка УЗГА войти в отраслевое объединение. В феврале завод обсуждал с руководителями Свердловской области и Федерального агентства по промышленности идею создания Уральского регионального авиационного центра. Однако проект провалился.

Переговоры с "Оборонпромом" тоже идут напряженно. По информации "Гудка", руководство УЗГА настаивает на оценке своего пакета акций в несколько десятков миллионов долларов. А в "Оборонпроме" за него предлагают не больше \$10 млн (270 млн руб. - Ред.).

Александр Плотников уверяет, что на УЗГА уже оказывается административное давление. "К нам зачастили проверки различных контролирующих

органов, начиная от транспортной прокуратуры и заканчивая делегациями заводов-изготовителей, - говорит он. - А для остановки работы нашего предприятия достаточно отозвать один из сертификатов".

В "Оборонпроме" переговоры с УЗГА комментировали очень сдержанно. "Я могу лишь подтвердить, что они идут", - заявил "Гудку" пресс-секретарь корпорации Илья Якушев.

Также он отказался говорить, рассматривается ли руководством "Оборонпрома" возможность покупки других ремонтных заводов. Зато добавил, что до конца 2006 года будет создан холдинг "Вертолеты России", которому передадут вертолетостроительные активы "Оборонпрома". Юридически "Вертолеты России" будут 100-процентной "дочкой" концерна.

Аналитик ИК "БрокерКредитСервис" Севастьян Козицын уверен, что "Оборонпром" купит УЗГА к моменту создания холдинга "Вертолеты России".

"Не думаю, что руководство УЗГА вообще ставит вопрос в такой плоскости: "продам - не продам". Понятно, что продать завод придется", - полагает аналитик. Он обращает внимание на то, что сегодня в машиностроении сервис гораздо рентабельнее, чем производство самих машин: "Доля запчастей и обслуживания все время растет. В автостроении это чувствуется уже сейчас, в остальных отраслях станет главным в ближайшие два-три года. Ремонтный завод всегда чувствует себя более уверенно, хотя бы потому, что у него нет трехлетнего производственного цикла вертолетостроительного производства".

источник: газета "Гудок"
09.11.06

НА ЗАО "АВИАСТАР-СП" ПОСТРОЕН ПЕРВЫЙ САМОЛЕТ ДЛЯ КУБЫ

В ночь, с 26 на 27 ноября из ворот производства окончательной сборки вышел новый грузовой авиалайнер Ту-204СЕ, построенный коллективом завода для кубинской авиакомпании, согласно заключенному контракту. Чтобы уложиться в строгий производственный график, работы велись в две смены.

Сегодня машина находится на летно-испытательной станции, где сразу же приступили к проведению сертификационных испытаний, которые включают наземную отработку систем самолета и программу летных испытаний, предполагающую не менее 25

полетов. Ее будет выполнять экипаж ОАО "Туполев" совместно с сертификационными центрами ГосНИИ ГА и ГосНИИ АН, а обслуживание самолета доверено комплексной бригаде, состоящей из специалистов ЗАО "Авиастар-СП" и жуковской летно-испытательной базы "Туполев".

Это первый из трех самолетов семейства "Туполев", которые Куба заказала в Ульяновске.

источник: компания "ЗАО "Авиастар-СП"
27.11.06

"РУСПОЛИМЕТ" ПРИСТУПИЛ К СЕРИЙНЫМ ПОСТАВКАМ АВИАКОЛЕЦ В КАНАДУ

ОАО "Русполимет" (Кулебаки, Нижегородская область) приступило к серийным поставкам колец для авиадвигателей компании Pratt & Whitney Canada (входит в американскую United Technologies Corp.). Как сообщила пресс-служба "Русполимета", в дальнейшем поставки будут осуществляться ежемесячно. Как писал "Ъ", десятилетний контракт с P&WC "Русполимет" подписал 11 апреля 2006 года на выставке "Двигатели-2006" в Москве. До 2011 года "Русполимет" рассчитывает поставлять ежегодно продукции

на сумму \$5-7 млн., затем ежегодный объем поставок увеличится до \$10 млн. По прогнозам "Русполимета", заключение контракта позволит предприятию в ближайшие три года увеличить объемы производства на 5-7%.

источник:
газета "Коммерсантъ-Нижегород"
27.11.06

ОАК ПОЙДЕТ ПО СТОПАМ AIRBUS

Вертолетостроительный холдинг "Оборонпром" может войти в состав "Объединенной авиастроительной корпорации" (ОАК). По крайней мере, в этом уверен глава "Рособоронэкспорта" Сергей Чемезов. Впрочем, он не первый, кто выступает за интеграцию производителей самолетной и вертолетной техники. В прошлом году с такой инициативой выходил глава Роспрома Борис Алешин, который считает до сих пор, что оба направления должны развиваться параллельно и связано. Генеральный директор "Рособоронэкспорта" Сергей Чемезов выступил с предложением объединить две создаваемые в России авиастроительные структуры - "Оборонпром" в лице создаваемого холдинга "Вертолеты России" и "Объединенную авиастроительную корпорацию" (ОАК). Впрочем, он не уточнил, когда и на каких условиях может произойти это объединение.

Напомним, что сейчас "Оборонпром" создает управляющую компанию "Вертолеты России", в которую будут переданы контрольные пакеты акций всех входящих в холдинг вертолетных предприятий. Именно эта компания, скорее всего, и будет передана в ОАК. В самом "Оборонпроме" идею Сергея Чемезова не комментируют. Пресс-секретарь "Оборонпрома" Илья Якушев лишь отметил, что это станет возможным не в ближайшие несколько лет. "Если необходимость этого будет доказана, то это может произойти через 5-7 лет", - отмечает он. В созданной ОАК также не комментируют эту инициативу.

"Вначале надо создать ОАК и только затем уже думать об интеграции в нее новых активов", - говорит один из чиновников профильного ведомства. Он отмечает, что "Вертолеты России" должны стать многопрофильной корпорацией, которая помимо авиации будет заниматься и рядом других направлений в области машиностроения и высоких технологий.

Эксперты также считают, что сейчас объединение двух государственных корпораций бессмысленно и в ближайшее время попросту невозможно. "Непонят-

но, зачем это нужно. ОАК будет создаваться как минимум год", - считает Константин Макиенко из Центра анализа стратегий и технологий. По его словам, сейчас есть все предпосылки для того, чтобы оптимизировать процессы, происходящие в "Оборонпроме" без вхождения его в ОАК. "Но это интересно было бы с точки зрения увеличения капитализации ОАК и создания европейского монстра, подобного EADS", - говорит г-н Макиенко. Европейский производитель вертолетов - Eurocopter - является 100-процентной дочерней компанией Европейского аэрокосмического и оборонного концерна (EADS), который также объединяет авиастроительную компанию Airbus и предприятие MBDA (мировой лидер в области ракетных систем). "Обе компании должны пройти по этому пути", - отметил вчера РБК daily глава Федерального агентства по промышленности (Роспром) Борис Алешин. - Процесс создания вертолетостроительного холдинга на год опережает ОАК в процессе формирования организационной структуры". По его словам, очевидно, что судьба вертолетной компании связана с самолетной. "Рособоронэкспорт" должен войти в ОАК, это вопрос развития последнего", - говорит он.

ОАО "ОПК "Оборонпром" - промышленно-инвестиционная группа, образованная в 2004 году. В соответствии с зарегистрированным ФСФР России отчетом о дополнительной эмиссии акций, проведенной в конце 2005 года ОПК "Оборонпром", акционерами корпорации являются Росимущество (51%), ФГУП "Рособоронэкспорт" (31,13%), Республика Татарстан (15,07%) и ОАО "Роствертол" (2,79%). ОПК "Оборонпром" контролирует более 75% акций ОАО "Оборонительные системы", компания владеет 100% акций ЗАО "Оборонпромлизинг" и 51% Оборонпром middle east joint venture (занимается сборкой вертолетов Ка-226 в Иордании).

*источник: газета "RBC Daily"
08.11.06*

ГЕНДИРЕКТОР ТАНТК ВОЗГЛАВИЛ "ТАВИА"

Гендиректор ТАНТК им. Бериева (Таганрог, входит в состав ОАО "Корпорация "Иркут") Виктор Кобзев возглавил ОАО "Таганрогская авиация" ("ТАВИА"). Как сообщил агентству зам. гендиректора "ТАВИА" по экономике и финансам Александр Чуркин, решение об избрании Виктора Кобзева гендиректором принято в минувшую пятницу на внеочередном собрании акционеров предприятия. По словам собеседника агентства, прежний руководитель "ТАВИА" Николай Савицких в настоящее время не занимает какой-либо должности на предприятии. Александр Чуркин также сообщил, что после своего избрания Виктор Кобзев озвучил планы по развитию предприятия. Новый гендиректор сообщил, что в перспективе планируется объединить "ТАВИА" и ТАНТК. На базе объединенного предприятия предполагается создать полный цикл сборки самолетов Бе-200. Однако, по словам Александра Чуркина, объединение предприятий произойдет не раньше 2010 г.

В пресс-службе ТАНТК отказались прокомментировать информацию о назначении Виктора Кобзева гендиректором "ТАВИА".

ОАО "Таганрогская Авиация" является старейшим в России самолетостроительным предприятием (основано в 1916 г.). В настоящее время "Таганрогская авиация" выполняет в основном заказы на ремонт различных модификаций бомбардировщика Ту-95 для ВВС РФ, а также противолодочных самолетов Ту-142М для российского ВМФ и зарубежных заказчиков - ВМС Индии. 50% акций ОАО принадлежит государству. Таганрогский Авиационный Научно-Технический Комплекс, основанный в 1934 году авиаконструктором Георгием Михайловичем Бериевым, включает в себя опытное конструкторское бюро, летно-испытательный комплекс, опытный завод, учебно-авиационный центр гидроавиации в Таганроге, испытательно-экспериментальную базу в Геленджике, а также представительство и летно-испытательную группу в Москве. За 70 лет на предприятии спроектировано более двадцати типов самолетов.

*источник: сайт "Южный регион"
29.11.06*

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Канцлер ФРГ обсудит с руководством EADS проблемы авиаконцерна	37
Румынской авиакомпании Tarom поставлен первый из четырех лайнеров Airbus модели A318	37
Аэробус A380 завершает последние испытания	38
Airbus сократит на 80% число своих субподрядчиков в Европе	38
EI-AI отказалась от новейших "боингов"	38
Airbus теряет лидерство	39
Airbus планирует увеличить долю аутсорсинга в строительстве фюзеляжа A350XWB до 50%	39
Boeing и Airbus делят рынок	40
Boeing получила заказ на 15 грузовых самолетов Boeing 777 Freighter от компании FedEx Express	40
Boeing выиграл 15 миллиардов	41
Boeing обгонит сам себя по количеству заказов на самолеты	41
Airbus не продается	42
Специалисты АНТК помогли Китаю модернизировать транспортный самолет Y-8 и получили предложение по ряду новых проектов	42
Саудовская Аравия может лишиться "Тайфунов" из-за коррупционного скандала	42
Украина и Пакистан заинтересованы в совместных проектах в авиации	43
Украина и Иран стремятся сотрудничать	43
Украина построит вертолет для Китая	43
Макуха предлагает Китаю вкладывать инвестиции в разработки АНТК	43
Мобильники в самолетах: скоро разрешат	44
В Румынии начаты исследования по снижению шумности самолетов	44
Южная Корея приобретет у США четыре разведывательных самолета	44
U-2 будут модернизироваться	44
Китайская корпорация AVIC-1 намерена занять лидирующие позиции в мировом авиастроении	44
Генеральным директором ТАПОиЧ назначен экс-премьер Уткир Султанов	45
В ближайшие десять лет европейский вертолетный рынок оценивается в 1 млрд. евро	45
КНР на авиасалоне в Чжухае представляет новые разработки	45
Lufthansa и AIDA Cruises создадут информационную систему для самолетов	45

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

КАНЦЛЕР ФРГ ОБСУДИТ С РУКОВОДСТВОМ EADS ПРОБЛЕМЫ АВИАКОНЦЕРНА

Канцлер Германии Ангела Меркель встретится с сопредседателями концерна EADS Томасом Эндерсом и Луи Галлуа, сообщил заместитель официального представителя правительства ФРГ Томас Штег. По его словам, данная встреча "является элементом необходимых согласительных бесед со всеми действующими лицами" о дальнейшем распределении долей в европейском концерне.

"Однако это не будет разговор, после которого мы можем сказать: вот найденное решение", - отметил представитель правительства.

Штег также сообщил, что руководитель отдела экономики в ведомстве федерального канцлера Йенс Вайдман по-прежнему активно занимается поиском решения, касающегося "по-прежнему желательного для федерального правительства участия в концерне частных инвесторов".

Он не стал комментировать циркулирующие в СМИ слухи об участии в поиске решения государственного кредитного ведомства Кредитанштальт фюр Видерауфбау (KfW) и земельных банков.

В то же время, как сообщают немецкие новостные телеканалы, один из германских банков уже дал понять, что готов содействовать решению проблем EADS. "Мне бы хотелось, чтобы был найден промышленный вариант решения, но я готов также принять участие в решении иного рода", - заявил журналистам глава Коммерцбанк Клаус-Петер Мюллер.

При этом в качестве предпосылки он назвал "конструктивное и экономически обоснованное решение".

В связи с новой программой экономии международного концерн EADS (штаб-квартира в Тулузе, Франция) высказал намерение перенести производство новейшего пассажирского самолета A380 из Гамбурга (Германия) в Тулузу.

Такие планы возникли после вынужденного решения EADS о переносе сроков начала серийного производства двухпалубного пассажирского самолета-гиганта A380.

В начале октября EADS распространил сообщение, в котором говорилось, что "по сравнению с плановыми сроками от 13 июня начало поставок переносится еще на год (то есть, с конца 2006 г. на вторую половину 2007 г.)". Таким образом, сдвигаются и сроки передачи самолетов заказчикам.

Из-за перебоев с выпуском серийных самолетов, отмечают эксперты, EADS может потерять миллиарды евро, и сейчас концерн столкнулся с необходимостью экономии.

"Из-за меньшего числа самолетов, которые будут произведены с конца 2006 по 2010 год, EBIT (прибыль до налогов и процентных выплат) составит не 4,8 млрд. евро, как планировалось, а на два миллиарда меньше", - пояснили эксперты концерна.

На фоне этих событий, отмечают специалисты, у руководства созрели планы перенести полностью в Тулузу выпуск самолетов A380. Сильное отставание от первоначального графика производства A380 уже привело к перестановкам в руководстве Airbus и его "материнской" корпорации EADS.

Планы переноса производства вызвали негативную реакцию в Германии. Прозвучали даже призывы в случае переноса производства потребовать от концерна возвращения госсубсидий.

Из-за проблем с A380 "в правительстве подумывают о вмешательстве через государственный банк помощи развитию KfW и приобретении у EADS пакета акций, принадлежащих ДаймлерКрайслер", - пишут германские СМИ.

Как отмечают наблюдатели, после приглашения Меркель на встречу сопредседателей EADS управление концерном стало "канцлерским делом", тогда как ранее подобные вопросы решались на уровне менеджмента.

*источник: РИА "Новости"
03.11.06*

РУМЫНСКОЙ АВИАКОМПАНИИ TAROM ПОСТАВЛЕН ПЕРВЫЙ ИЗ ЧЕТЫРЕХ ЛАЙНЕРОВ AIRBUS МОДЕЛИ A318

Государственной авиакомпании Румынии Tarom сегодня поставлен первый из четырех лайнеров Airbus модели A318. Об этом сообщает пресс-служба Airbus. Решение о закупке четырех лайнеров Airbus модели A318 на сумму 152 млн долл. Румыния приняла в июне 2006г. Новые самолеты будут проданы Румынии по цене, которая несколько ниже их стоимости для других покупателей - по 38 млн долл. вместо 47 млн долл. Поставки машин должны быть осуществлены в 2005г. и 2006г. Сейчас авиакомпания Tarom испытывает значительные финансовые труд-

ности, но руководство компании полагает, что обновление парка самолетов может способствовать улучшению финансовых показателей.

В последние годы ситуация постепенно меняется: если в 2001г. убытки компании составили 38 млн долл., в 2002г. - 28 млн долл., в 2003г. (по оценкам аналитиков) составили 19,5 млн долл., а в 2005г., согласно последнему бизнес-плану, компания вообще должна выйти на безубыточность.

*источник: РосБизнесКонсалтинг
16.11.06*

АЭРОБУС A380 ЗАВЕРШАЕТ ПОСЛЕДНИЕ ИСПЫТАНИЯ

Венцом достижений современной европейской авиации считается на сегодня аэробус A380 - детище консорциума EADS (European Aeronautic Defence Space Company). Не далее как 13 ноября эта новая модель в семье аэробусов должна выдержать последний экзамен: взяв старт в Тулузе, где его создали, лайнер отправится в завершающий испытательный полет в Сингапур, Сеул, Гонконг, Токио - всего посетит десять аэропортов. Затем предстоят перелеты в другие концы планеты, в том числе через полюса Земли. Это будет заключительный аккорд в сложной гамме проверок и тестов. Всего в порядке испытаний, начатых еще в апреле 2005 года, четыре так называемых "пробных" аэробуса A380 находились в воздухе в общей сложности 2 300 часов, совершив 730 полетов. Все они прошли успешно.

Генеральный директор Управления гражданской авиации Франции Мишель Вакенейм считает, что до конца этого года новый пассажирский самолет A380, предназначенный для полетов на большие расстояния, без проблем получит последнюю апробацию европейских и американских экспертов, документально подтверждающую его готовность к эксплуатации на воздушных трассах.

Принимая журналистов в своем парижском офисе, Вакенейм рассказывает, что сложная и многоплановая программа испытаний модели A380 продемонстрировала высокий уровень этого аэробуса во всех отношениях. По некоторым показателям, в частности, в отношении уменьшения шума, лайнер даже превзошел ожидания - шумовые эффекты оказались ниже, чем предполагалось. Путевку в жизнь аэробусу A380 в виде сертификата, официально дающего право на перевоз пассажиров, должна будет скрепить

своей подписью последняя инстанция - главный эксперт и руководитель приемочной комиссии француженка Рашель Даешлер.

Для коллективной компании EADS, в которой задействованы Франция, Германия, Великобритания и Испания, успешное завершение испытательных полетов модели A380 является, безусловно, хорошей вестью. Но, увы, есть и плохая. Бывший генеральный директор этой компании Кристиан Стрейф, недавно сдавший свои полномочия, откровенно признает: потребуется не менее 15 лет, чтобы Airbus догнал по всем показателям своего главного конкурента - американскую авиационную фирму Boeing. "Это будет длительный и сложный путь, который предстоит пройти, чтобы через столько лет встать вровень с Boeing", - заявляет этот опытный специалист.

В таких расчетах содержится объективная оценка существующего положения вещей. Соотношение сил и возможностей двух традиционных конкурентов отражают, к примеру, такие показатели: на начало сентября Boeing имел 666 конкретных заказов на различные модели своих самолетов, тогда как фирма Airbus всего 222. На этом проблемы европейских авиастроителей не кончаются. В связи со всякого рода техническими и производственными неполадками выполнение уже имеющихся заказов на аэробусы A380 задерживается, как минимум, на два года. Это сильно подрывает доверие к консорциуму EADS в целом и наносит ему ощутимый финансовый ущерб в виде выплаты клиентам неустойки за несоблюдение сроков поставок.

*источник: сайт "ФКНовости"
10.11.06*

AIRBUS СОКРАТИТ НА 80% ЧИСЛО СВОИХ СУБПОДРЯДЧИКОВ В ЕВРОПЕ

Airbus сократит на 80% число своих субподрядчиков в Европе. Такие подробности реорганизации европейского авиастроительного концерна стали известны немецкой версии издания The Financial Times. Также одним из пунктов реформы является сокращение расходов на 2 млрд. евро. По данным анонимного источника газеты, на 900 млн. евро будут урезаны административные расходы, на 350 млн. евро - инвестиции.

По информации EuroNews, сегодня Airbus закупает комплектующие у 3 тыс. европейских компа-

ний. Более половины этих заказов концерн планирует разместить в регионах с более дешевой рабочей силой. Ранее среди таких стран назывались Китай и Россия.

Стоит отметить, что начавшаяся в октябре реорганизация стала необходимой после того, как на два года отстала от графика реализация главного проекта Airbus - создание суперлайнера A380.

*источник: сайт "Лига Бизнес Информ"
07.11.06*

EI-AL ОТКАЗАЛАСЬ ОТ НОВЕЙШИХ "БОИНГОВ"

Израильская авиакомпания EI-AL объявила на этой неделе, что она не будет приобретать большую партию самолетов нового поколения Boeing 787 Dreamliner (от 8 до 10 самолетов). Ранее компания намеревалась приобрести их в срок до 2014 года, заплатив от 0,8 до 1,5 млрд. долларов.

Пресс-секретарь EI-AL сообщила информационному агентству Bloomberg, что ведущий израильский авиаперевозчик занят финансовым реструктурированием и не может в это время производить столь масштабные сделки. Агентство, в свою очередь, сообщило, что EI-AL закончила первое полуго-

дие со значительными убытками, вызванными повышением цен на топливо и снижением количества туристов, отказавшихся от поездок в Израиль из-за войны в Ливане.

В настоящий момент EI-AL располагает 30 самолетами, все они являются "боингами" разных моделей и модификаций. Компания собирается закупить еще один Boeing 767 до конца года и два Boeing 777 в следующем году.

*источник: сайт "isra.com"
15.11.06*

AIRBUS ТЕРЯЕТ ЛИДЕРСТВО

Заказчики суперлайнера А380 начали терять веру в Airbus. Из-за задержек с поставками этого самолета ведущий мировой перевозчик грузов FedEx отозвал свой заказ на сумму свыше \$2 млрд, подписав вместо этого контракт с Boeing. Эксперты опасаются, что за этим последуют и другие отказы.

Основной актив EADS - 100% акций крупнейшего в мире продавца гражданских лайнеров Airbus. Выручка корпорации за 2005 г. - около \$41 млрд., чистая прибыль - около \$2 млрд. 22,5% акций EADS принадлежат германскому DaimlerChrysler, 15% - у правительства Франции, 15% - у французской группы Lagardere (из них 7,5% выставлены на продажу), 5,48% - у испанского госхолдинга SEPI, около 6% летом скупил ВТБ.

В 2003 г. Airbus впервые обошел по продажам своего главного конкурента - американский Boeing. Два года Airbus удерживал лидерство. Но в этом году у компании начались проблемы. Выпуск дальнемагистральной новинки А350 отложен из-за низкого спроса на лайнер, поставки крупнейшего в мире А380 переносятся на два года из-за технических сложностей. В очередной раз о переносе его продаж Airbus объявил в октябре. И вот компания начала терять заказчиков.

Во вторник стало известно, что от 10 заказанных А380 (грузовых версий) отказался крупнейший в мире авиaperевозчик грузов - американская FedEx Express. Она отозвала заказ на европейские самолеты и вместо них подписала на 15 грузовых лайнеров Boeing 777 с опционом еще на 15, говорится в заявлении FedEx. В тот же день капитализация EADS упала на 3% до \$21,5 млрд, но вчера вернулась на прежний уровень - \$22,3 млрд.

"Мы сожалеем о решении FedEx, но считаем, что А380 - высококонкурентный лайнер, отвечающий всем требованиям клиентов", - говорит представитель Airbus. Других отказов, по его словам, не было. Ждет ли их Airbus, он комментировать отказался.

Без FedEx европейский концерн собрал к ноябрю заказы и предварительные соглашения от 15 компаний на 166 А380 общей стоимостью \$48-50 млрд. без учета скидок. Крупнейшие заказчики - Emirates (43 самолета), Qantas (20), Singapore Airlines (19), AirFrance и американская UPS (по 10) - пока в желании повторить пример FedEx признаваться не спешат. Но недавно Emirates заявила, что крайне обеспокоена задержками в поставках, и направила на Airbus своих аудиторов для оценки рисков, которые могут быть

вызваны сложившейся ситуацией. Изучает ситуацию и UPS, цитирует представитель авиакомпании Bloomberg. В Air France вчера от комментариев отказались. А Qantas на днях, наоборот, увеличила свой заказ с 12 до 20 суперлайнеров, объяснив, что приняла такое решение как раз после самостоятельного изучения ситуации с запуском А380. Singapore Airlines от контракта отказываться не намерена, но рассчитывает получить от Airbus полную компенсацию за задержки, заявила "Ведомостям" представитель московского офиса авиакомпании Сиам Ошан.

EADS вчера уже отрапортовала о первых убытках из-за проблем с А380. Корпорация планировала заработать в III квартале \$182 млн чистой прибыли, но вместо этого получила \$250 млн чистого убытка. Это произошло впервые за три года. Прибыль EADS за девять месяцев 2006 г. снизилась к прошлогоднему уровню на треть до \$1,1 млрд.

Эксперты считают, что EADS надо готовиться к худшему. Глава консалтинговой компании R. W. Mann & Co Роберт Манн заявил Bloomberg, что за решением FedEx может последовать "каскад отказов" от А380. Компания будет вынуждена удерживать клиентов скидками, что в итоге может сделать проект строительства лайнера неприбыльным, прогнозирует эксперт. Ослабление позиций EADS на руку России. Купив летом около 6% акций EADS, Россия рассчитывает на кооперацию с европейским концерном. Нынешние проблемы могут подстегнуть EADS к обсуждению такой кооперации, начало таких переговоров может стать своего рода PR-шагом, который должен будет показать, что концерн изучает все возможные способы для преодоления возникших сложностей, считает эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко.

На прошлой неделе авиакомпания Emirates уже аннулировала заказ на 20 лайнеров А340. Причины отмены контракта она раскрывать не стала. Но ранее обещала, что отменит заказ лишь на 10 самолетов А340 (общая стоимость по каталогу - \$2,25 млрд), а вместо этого арендует семь лайнеров Boeing 777. Объясняла это Emirates как раз тем, что ей нужно компенсировать задержку в росте объема перевозок, которая вызвана тем, что компания не может получить заказанные А380. К августу 2008 г. Airbus должен был поставить Emirates 18 суперлайнеров, но теперь перевозчик может рассчитывать только на один.

источник: газета "Ведомости"
09.11.06

AIRBUS ПЛАНИРУЕТ УВЕЛИЧИТЬ ДОЛЮ АУТСОРСИНГА В СТРОИТЕЛЬСТВЕ ФЮЗЕЛЯЖА А350ХWB ДО 50%

Airbus планирует увеличить долю аутсорсинга в строительстве фюзеляжа нового лайнера А350ХWB с 30 до 50%, сообщила Financial Times со ссылкой на высокопоставленных менеджеров EADS, основного акционера Airbus. Речь идет о дополнительных поставках комплектующих общей стоимостью \$3,5 млрд. В EADS это объясняют намерением сократить расходы концерна на программу создания А350ХWB, которая оценивается более чем в \$12 млрд. "С российской промышленностью возможно

сотрудничество по компонентам крыла, посадочным устройствам, закрылкам, общий объем заказов в России мог бы составить до \$100 млн в год", - отметила она. Глава Роспрома Борис Алешин заявил Ъ, что пока "переговоры с EADS относительно российского участия в проекте А350ХWB не велись, но с учетом появившейся информации они вполне могут начаться".

источник: газета "Коммерсантъ"
15.11.06

BOEING И AIRBUS ДЕЛЯТ РЫНОК

Как стало известно, самолетостроительные гиганты Boeing и Airbus почти одновременно заключили контракты. Boeing - с бразильским перевозчиком TAM, Airbus - с китайским Shanghai Airlines. Потеря европейцами позиций в сегменте дальнемагистральных самолетов компенсируется их укреплением в сегменте ближнемагистральных.

Boeing "поставил крест" на европейском дальнемагистральном самолете A340: компания подписала с бразильским авиаперевозчиком TAM контракт на поставку четырех дальнемагистральных самолетов Boeing B777-300ER, от A340 бразильцы отказались. Стоимость сделки составила \$1 млрд. Все четыре самолета будут переданы бразильцам в середине 2008 года, а до этого TAM возьмет у Boeing в лизинг три самолета Boeing MD-11, которые доставят через полгода.

За 10 дней до этой сделки компания Emirates Airlines также отказалась от планов приобрести 10 самолетов A340 и, к радости американской компании, остановила свой выбор на Boeing B777-300ER. Несмотря на преимущество в каталожной цене (\$200 млн за A340 против \$230 млн за Boeing B777-300ER), выбор американской машины перевозчиками объясняется просто: у "американца" два двигателя, а у "европейца" - четыре. "Двухдвигательный самолет по определению выигрывает у четырехдвигательного: он гораздо экономичнее в эксплуатации, - отмечает замдиректора Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко. - Думаю, рынок A340 закончился. Теперь их будут выпускать в версии VIP, в грузовой версии и так далее, но в целом можно говорить, что "три семерки" убили A340".

Теперь в сегменте дальнемагистральных самолетов господствует Boeing. Airbus сможет поправить свои позиции только через несколько лет, после появления первых гигантов A380. Однако с их приходом на рынок слишком много неясностей - за последнее полгода компания несколько раз объявляла о пересмотре графика. По последним официальным данным, в 2007 году будет поставлен всего один самолет вместо девяти запланированных ранее. В 2008 году клиенты получат 13 самолетов A380, в 2009-м - 25, в 2010-м - 45.

Другим прорывным продуктом Airbus, который позволит победить Boeing, призван стать существую-

щий пока только на бумаге среднемагистральный самолет A350. По замыслу европейцев он должен составить конкуренцию американскому Boeing 787 Dreamliner.

Между тем после неудач с A380 европейцы слегка "закомплексовали". Даже сопредседатель правления концерна EADS (владеет 100% акций Airbus) Томас Эндерс выразил сомнения по поводу будущего A350 и не исключает возможности полного прекращения работ над проектом. По его мнению, будущее всего концерна EADS может оказаться под угрозой, если при создании A350 компания столкнется с какими-то проблемами, что и с A380: убытки от несоблюдения графика поставок лайнера оцениваются в \$6 млрд. без учета штрафов. Стоимость разработки A350 достигла почти \$8 млрд., и с его закрытием Airbus может отдать Boeing наиболее перспективную долю рынка, ведь на рынок среднемагистральных самолетов приходится до 60% всего объема авиаперевозок.

Впрочем, пока потери в дальнемагистральных самолетах Airbus с лихвой компенсирует продажами ближнемагистральных лайнеров семейства A320. Китайская авиакомпания Shanghai Airlines подписала с европейцами контракт о приобретении пяти самолетов Airbus A321. Исходя из каталожной стоимости самолета в размере \$60-70 млн., объем сделки может составить \$300-350 млн. А 26 октября Airbus и вовсе совершил прорыв на китайском направлении: подписал рамочное соглашение о закупке Китаем 150 ближнемагистральных самолетов A320 и о строительстве в Китае завода по сборке самолетов этого семейства. Стоимость контракта оценивается минимум в \$6 млрд. Строительство завода будет завершено в 2009 году, а выход на проектную мощность (четыре самолета в месяц) запланирован на 2011 год.

Отметим, что, несмотря на проигрыш в последней сделке в Бразилии, позиции ближнемагистральных самолетов Airbus в парке самолетов бразильской компании TAM подавляющие: из 93 эксплуатируемых компанией самолетов 76 являются самолетами Airbus. До 2010 года компания получит от европейского производителя еще 61 самолет: 15 штук A319, 40 A320 и 6 A330.

*источник: газета "Газета"
02.11.06*

BOEING ПОЛУЧИЛА ЗАКАЗ НА 15 ГРУЗОВЫХ САМОЛЕТОВ BOEING 777 FREIGHTER ОТ КОМПАНИИ FEDEX EXPRESS

Компания Boeing [NYSE:BA] объявила о получении заказа на 15 самолетов Boeing 777 в грузовой модификации от компании FedEx Express, подразделения корпорации FedEx, а также опциона на 15 самолетов от грузового перевозчика The Memphis, штат Теннесси, США. Поставка самолетов по плану начнется в 2009 г. "Предстоящее сотрудничество означает начало нового этапа в наших отношениях с компанией FedEx. Благодаря повышенной грузоподъемности, двухдвигательный Boeing 777 прекрасно дополняет уже существующий авиапарк FedEx", - говорит Рэй Конэр (Ray Conner), вице-президент по продажам на американском континенте подразделения Boeing Commercial Aircrafts.

Грузовая модификация Boeing 777 отличается максимальной дальностью полета среди ныне существующих в мире грузовых самолетов с двумя двигателями. Он создан на базе пассажирского лайнера 777-200LR Worldliner. За все время действия программы по разработке самолетов семейства Boeing 777 на все модификации этой модели поступило 866 заказов от 44 операторов авиарынка со всего мира. С момента ее запуска в 2005 году пять клиентов заказали 38 самолетов Boeing 777 в грузовой модификации.

*источник: компания "Boeing"
08.11.06*

BOEING ВЫИГРАЛ 15 МИЛЛИАРДОВ

В конце прошлой недели авиастроительный гигант Boeing Co. выиграл тендер на поставку аварийно-спасательных вертолетов для Военно-воздушных сил США, оставив за бортом разработки компаний Lockheed Martin Corp. и Sikorsky Aircraft Corp. Контракт, который принесет Boeing до 15 млрд долл., предусматривает поставку 141 двухроторных HH-47 до 2019 г. Выбор ВВС удивил экспертов, считающих более подходящим запросам армии проект, предложенный Lockheed Martin.

Проект Boeing HH-47 придет на смену легендарному двухроторному транспортному вертолету CH/MH-47 Chinook, выпуск которого будет продолжаться до конца этого десятилетия. Внешне новая модель мало чем отличается от своей предшественницы. Но в Boeing РБК daily заметили, что техническая оснащенность HH-47 значительно улучшена по сравнению с Chinook. Он обладает повышенной "живучестью" и способен осуществлять дозаправку топливом в воздухе. Инженерам удалось увеличить его мощность и разработать новую цифровую авионику. На внешней подвеске HH-47 будет нести ракеты классов "воздух-воздух" и "воздух-земля".

В Boeing уверены, что ВВС предпочли именно их проект "из-за сочетания возможностей HH-47 и его цены", которая в итоге получится ниже, чем у конкурентов. Контракт принесет компании по меньшей мере 10 млрд долл. за сами машины и еще около 5 млрд за их обслуживание. "К 2009 году мы изготовим прототипы, к 2012-му построим первые действующие вертолеты, а завершим поставки в 2019 году", - сказал РБК daily представитель Boeing Integrated Defense Systems Льюис Бринсон. Он добавил, что двухроторные вертолеты по сравнению с вариантами от Lockheed Martin и Sikorsky, где несущий винт один, имеют большую грузоподъемность и могут летать выше.

Первоначально ВВС планировали потратить на всю программу обновления парка эвакуационных и спасательных вертолетов до 13 млрд долл., но после переговоров с Boeing решили добавить еще 2 млрд. На вопрос, почему выбор пал именно на Boeing, представитель ВВС США Сью Пэйтон ответила лако-

нично: "Наша уверенность в системах вооружения, которые предложила Boeing, основана на их цене, графике поставок, соответствии нашим потребностям и общей стоимости".

Эксперты уверены, что Boeing удалось убедить Пентагон отказаться от предложений Lockheed Martin и Sikorsky тем, что платформа двухроторных Chinook уже успешно действует и нет нужды рисковать, ввязываясь во что-то новое с другим производителем. "Boeing заслуживает больших похвал за то, что они смогли убедить покупателя-скептика выбрать именно их разработку", - заявил аналитик Лексингтонского института Лорен Томпсон. Он считает, что война в Ираке и транспортные потребности американской армии обеспечат Boeing надежными контрактами на долгие годы.

Конкуренты Boeing разочарованы выбором ВВС. По словам представителя Lockheed Грэга Кейреса, им никак не объяснили причину отказа. Президент Sikorsky Джеффри Пино также выразил сожаление в том, что ВВС не остановили свой выбор на вертолете HH-92 Superhawk. Sikorsky, пытаясь угодить Пентагону, вложила в свою разработку спасательного вертолета 1 млрд долл. и очень надеялась на этот военный контракт. При этом, как заявила РБК daily официальный представитель Sikorsky Мэриэнн Хеффернан, все вертолеты, представленные в тендере, были машинами разного класса. "Сравнивать их нельзя, - сказала она. - Они отвечали требованиям ВВС, но различались по размеру и техническим характеристикам". Sikorsky тоже пока не получила официального объяснения от Минобороны США.

Тем не менее, по словам Джеффри Пино, решение ВВС не сильно скажется на развитии компании. "У нас достаточное количество коммерческих заказов, есть и крупные военные контракты. В 2007 году мы ожидаем, что Сухопутные войска США закажут у нас 1200 или даже больше вертолетов UH-60M", - уверен г-н Пино.

*источник: газета "RBC Daily"
13.11.06*

BOEING ОБГОНИТ САМ СЕБЯ ПО КОЛИЧЕСТВУ ЗАКАЗОВ НА САМОЛЕТЫ

Компания Boeing получит заказы на производство авиалайнеров общей стоимостью более 10 млрд долл., сообщает газета The Wall Street Journal. По итогам же года компания может достигнуть собственного рекорда продаж 2005 г. - 1028 "чистых" заказов на самолеты.

Одно из подразделений корпорации General Electric закажет 15 лайнеров Boeing 777 на сумму 3,5 млрд долл. Кроме того, компания также заключила соглашения о поставках авиакомпаниям в Европе и Азии еще 50 самолетов, об этих сделках будет объявлено до конца 2006 г.

В 2005 г. Boeing поставила рекорд по числу "чистых" заказов коммерческих самолетов, более чем в три раза увеличив этот показатель по сравнению с 2004 г. Чистым считается общее число заказов за вычетом отмененных.

На прошлой неделе глава компании "Аэрофлот" Валерий Окулов заявил, что из-за задержки правительственной директивы на одобрение сделки сорвался контракт "Аэрофлота" на покупку 22 самолетов Boeing 787. По словам Окулова, до 2014 г. все поставки Boeing оформлены в контракты и российская компания не может рассчитывать на их покупку.

Ранее российский банк ВТБ купил 5 процентов акций европейского концерна EADS, чья дочерняя компания Airbus уже не раз срывала сроки поставок новейшего лайнера Airbus A380. На прошлой неделе одна из американских почтовых служб FedEx объявила о разрыве контракта на поставку авиалайнеров Airbus 380. Вместо них FedEx купит 15 самолетов Boeing 777.

*источник: LENTA.RU
16.11.06*

AIRBUS НЕ ПРОДАЕТСЯ

Европейский авиакосмический концерн EADS не собирается расширять список акционеров своего авиапромышленного подразделения Airbus, об этом агентству АФП заявили в компании, опровергнув сообщения СМИ, в частности газеты Les Echos. "EADS отрицает, что имело место предложение части капитала Airbus каким-либо инвесторам", - пояснили в компании. Согласно информации газеты, руковод-

ство EADS рассматривало возможность продажи 20% акций Airbus одному из инвестиционных фондов Катара или Дубая. Российские, китайские и даже американские инвесторы, по данным газеты, могли воспользоваться этой возможностью.

*Источник: газета "Ведомости"
17.11.06*

СПЕЦИАЛИСТЫ АНТК ПОМОГЛИ КИТАЮ МОДЕРНИЗИРОВАТЬ ТРАНСПОРТНЫЙ САМОЛЕТ Y-8 И ПОЛУЧИЛИ ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО РЯДУ НОВЫХ ПРОЕКТОВ

Украинские авиаконструкторы из АНТК им. Антонова оказывают содействие КНР в модернизации транспортного самолета Y-8, являющегося китайской копией самолета Ан-12, сообщил на авиасалоне Airshow China 2006 заместитель генерального конструктора компании "Антонов" Олег Богданов.

По его словам, сотрудничество с КНР по этому проекту началось еще в 2003 году. Модифицированный самолет получил название Y-8F600 и в настоящее время проходит испытания.

Компания "Антонов" сотрудничает с Китаем по четырем контрактам, в том числе в рамках разработки крыла нового регионального китайского лайнера ARJ21. Он должен подняться в воздух уже в 2008 году.

На этом фоне планируется продолжать сотрудничество с КНР "по ряду новых проектов". Богданов сообщил, что 27 октября генеральный конструктор фирмы "Антонов" побывал в Пекине для переговоров с президентами авиастроительных корпораций AVIC-1 и AVIC-2. "Оба они высоко оценили наши работы и сказали, что заинтересованы в продолжении сотрудничества. У корпораций есть новые проекты, сейчас мы рассматриваем их предложения", - сказал Богданов. В то же время собеседник отказался сообщить, о каких именно проектах идет речь. Он пояснил, что работа с китайскими заказчиками осуществляется, в том числе "и по закрытым темам, которые мы не разглашаем".

По утверждениям гонконгских источников, на базе Y-8 Китай пытается создать самолеты дальнего радиолокационного обнаружения KJ-200. Разбившийся этим летом недалеко от Шанхая военно-тран-

спортный самолет BBC HOAK, по данным гонконгских и зарубежных военных аналитиков, как раз был такой экспериментальной моделью, оснащенной системой АВАКС. На его борту находилось 35 военно-технических экспертов, все они погибли.

В настоящее время продолжается расследование катастрофы KJ-200. Основной причиной считается отказ системы предотвращения обледенения крыльев. Это уже третий подобный случай с военно-транспортными самолетами Y-8.

Как сообщал в октябре журнал "Джейнс дифенс уикли", для решения проблем безопасности полетов представители китайской делегации авиационной промышленности встретились с должностными лицами "Антонова" в ходе международного авиасалона в Фарнборо. Решение возникшей проблемы планируется увязать в контексте программы модернизации самолетов Y-8 украинскими специалистами.

Олег Богданов сказал, что в совместном проекте модернизации Y-8 речь идет лишь о комплексном совершенствовании транспортного самолета, а он может использоваться для различных нужд и иметь множество модификаций. "На его базе можно сделать все, что угодно", - сказал конструктор. Он пояснил, что на базе Ан-12 возможно создать 40 различных модификаций.

"Сейчас они хотят его модернизировать и сделать в какой-то мере "авторским" самолетом, чтобы была возможность его продавать", - добавил заместитель генерального конструктора.

*Источник: АРМС-ТАСС
03.11.06*

САУДОВСКАЯ АРАВИЯ МОЖЕТ ЛИШИТЬСЯ "ТАЙФУНОВ" ИЗ-ЗА КОРРУПЦИОННОГО СКАНДАЛА

Саудовская Аравия может отказаться от покупки истребителей Eurofighter Typhoon из-за коррупционного скандала, сообщает BBC News.

Реализация крупнейшего контракта, предусматривающего поставку в Саудовскую Аравию 72 истребителей Eurofighter, оказалась под угрозой из-за расследования, осуществляемого британской службой по борьбе с тяжкими финансовыми преступлениями.

Внимание службы привлекли поставки в Саудовскую Аравию истребителей-бомбардировщиков Topado, проводившиеся двадцать лет назад. По мнению следователей, корпорация BAE Systems производившая эти самолеты, выиграла тендер незаконным путем, подкупив саудовских чиновников, ответственных за принятие необходимых решений. BAE Systems подтвердила факт приостановки переговоров отно-

сительно поставок "Евроистребителей", однако и корпорация, и саудовская сторона отказываются комментировать эту информацию.

По информации из некоторых источников, сведения необходимые для расследования, были предоставлены британским правоохранительным органам французскими спецслужбами. Ряд специалистов отмечает, что Франция заинтересована в срыве сделки между Великобританией и Саудовской Аравией, поскольку ближайшим конкурентом истребителей Typhoon произведенных в Великобритании является французский Rafale, близкий к ним по цене и основным характеристикам.

*Источник: LENTA.RU
29.11.06*

УКРАИНА И ПАКИСТАН ЗАИНТЕРЕСОВАНЫ В СОВМЕСТНЫХ ПРОЕКТАХ В АВИАЦИИ

Украина и Пакистан заинтересованы в реализации совместных проектов в авиационной отрасли и реконструкции пакистанской железной дороги.

Как сообщает Правительственный портал, об этом шла речь во время встречи премьер-министра Украины Виктора Януковича со старшим федеральным министром обороны Исламской Республики Пакистан Рао Сикандаром Икбалом.

"Правительство Украины будет способствовать усилению присутствия украинских компаний на пакистанском рынке", - сказал В.Янукович. В свою очередь

Р.Икбал подчеркнул, что власти Пакистана также заинтересованы в распространении присутствия компаний Украины на рынке его страны. По его словам, именно ради этого пакистанское правительство упростило визовый режим для украинских бизнесменов.

Кроме того, В.Янукович и Р.Икбал обсудили перспективы сотрудничества в торгово-экономической и военно-технической сферах.

*источник: ИА "UNIAN"
03.11.06*

УКРАИНА И ИРАН СТРЕМЯТСЯ СОТРУДНИЧАТЬ

Как сообщается сегодня на официальном сайте Кабинета министров, Украина и Иран договорились о проведении очередного заседания Совместной межправительственной комиссии по экономическому и торговому сотрудничеству для улучшения состояния дел в торгово-экономических отношениях. Согласно сообщению, размещенному на сайте Кабмина, соответствующая договоренность была достигнута в ходе официальной встречи премьер-

министра Украины Виктора Януковича с послом Ирана на Украине Мусой Каземи. Во время встречи также обсуждалось состояние реализации совместного проекта по производству самолета Ан-140, в частности выполнение иранской стороной финансовых обязательств.

*источник: газета "Коммерсантъ - Украина"
03.11.06*

УКРАИНА ПОСТРОИТ ВЕРТОЛЕТ ДЛЯ КИТАЯ

Украина отработывает возможность участия в проекте создания среднего транспортного вертолета для Китайской Народной Республики. Как стало известно журналистам из источников в оборонно-промышленном комплексе, в числе потенциальных участников проекта, который может стартовать уже в будущем году, рассматриваются украинские ОАО "Мотор-Сич" (Запорожье), Конотопский (Сумская обл.) и Винницкий авиаремонтные заводы, с российской - в качестве консультанта - КБ "Миля", передает "Интерфакс-Украина".

В настоящее время ОАО "Мотор-Сич" в рамках заключенного весной контракта ведет поставки в

Китай двигателей ТВ3-117ВМ для вертолетов Ми-171(С), производящихся российским Улан-удинским авиазаводом.

Многоцелевой транспортный вертолет Ми-171 является экспортной маркой известного на мировом рынке вертолета Ми-8АМТ.

ОАО "Мотор Сич" - крупнейший производитель авиадвигателей на рынке СНГ, поставляет продукцию в 106 стран мира. В общем объеме экспорта порядка 50% составляет доля РФ.

*источник: сайт "ForUm"
10.11.06*

МАКУХА ПРЕДЛАГАЕТ КИТАЮ ВКЛАДЫВАТЬ ИНВЕСТИЦИИ В РАЗРАБОТКИ АНТК

Министр экономики Украины Владимир Макуха заявляет, что украино-китайское сотрудничество в области самолетостроения имеет большие потенциальные возможности. Об этом он сказал журналистам, передает РБК-Украина.

"Китай активно интересуется уже существующими изобретениями и технологиями. В этом смысле он может предложить достаточно существенные средства - инвестиции", - заявил он. Поэтому, по словам Макухи, это очень перспективное направление, "когда Китай будет предлагать свой капитал, а мы - свои авиаразработки АНТК".

В свою очередь, первый заместитель главы Комитета ВР по вопросам экономической политики, депутат "Нашей Украины" Николай Катеринчук отметил, что сегодня многие внешние инвесторы смотрят на АНТК как на сферу вложения своих капиталов. По его словам, АНТК "может обеспечить постоянный и понятный алгоритм развития этих стран по обеспече-

нию себя продуктами авиастроения, самолетами и перевозками".

"То, что появляются заинтересованные компании, государства, готовые профинансировать разработки АНТК им. Антонова - это очень важно. Мы не отмахиваемся от этих предложений, но нам необходимо сохранить это уникальное предприятие", - уверен Катеринчук.

Напомним, что 1 ноября АНТК им. Антонова принимал китайскую делегацию во главе с Председателем Всекитайского комитета Народного политического консультативного Совета КНР г-ном Цзя Цинлинем. В ходе визита гостям были представлены современные программы "Антонова" и намечены новые перспективы китайско-украинского сотрудничества в области самолетостроения.

*источник: сайт "Proua"
03.11.06*

МОБИЛЬНИКИ В САМОЛЕТАХ: СКОРО РАЗРЕШАТ

Авиаперевозчик Emirates (ОАЭ) объявил на днях, что станет первой авиакомпанией, которая разрешит пользоваться мобильными телефонами на борту самолета во время полета.

В январе 2007 г. компания установит нужное оборудование производства AeroMobile на один из своих Boeing 777. Пользоваться телефонами можно будет в продолжении всего полета, за исключением времени

набора высоты и снижения воздушного судна. Стоить новые услуги будут "примерно, как роуминг", сообщили в авиакомпании.

Многие европейские перевозчики собираются тестировать подобные сервисы в начале 2007 г.

*источник: сайт "Газета.Ru"
09.11.06*

В РУМЫНИИ НАЧАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ ПО СНИЖЕНИЮ ШУМНОСТИ САМОЛЕТОВ

Как сообщает Actmedia, Румыния первой из бывших социалистических стран начала сотрудничество с ведущими европейскими компаниями в рамках масштабной программы Silence стоимостью 115 млн. евро, предусматривающей разработку авиадвигателя со сниженной шумностью.

По словам директора румынского НИИ турбодвигателей (СОМОТИ) Валентина Силвестру, его

институту предстоит разработать с помощью новых термо- и газодинамических моделей новый, менее шумный и более экономичный газотурбинный двигатель для самолетов нового поколения. Стоимость работ оценивается в 1,4 млн. евро.

*источник: сайт "CNews"
27.11.06*

ЮЖНАЯ КОРЕЯ ПРИОБРЕТЕТ У США ЧЕТЫРЕ РАЗВЕДЫВАТЕЛЬНЫХ САМОЛЕТА

Южная Корея приобретет четыре разведывательных самолета американского производства, сообщает Defencetalk.com.

Самолеты, построенные на базе пассажирских лайнеров В-737, предназначены для обнаружения и сопровождения целей в воздухе и на морской поверхности. На борту переоборудованных лайнеров будет размещена современная радиолокационная станция, позволяющая обнаруживать цели на дальней дистанции с высокой точностью, и аппаратура управления боем, с помощью которой разведчик сможет наводить на цель корабли и самолеты. В-737 имеет дальность полета около 6500 километров и

способен патрулировать в течение 10 часов. Экипаж самолета состоит из двух пилотов, штурмана и 10 операторов РЛС и систем связи.

До настоящего времени Южная Корея не имела собственных самолетов управления боем. Поставка четырех В-737 и четырех самолетов ДРЛО Е-767 позволит вооруженным силам Южной Кореи получать информацию об обстановке самостоятельно, не прибегая всякий раз к помощи американских самолетов-разведчиков, базирующихся в Японии.

*источник: LENTA.RU
26.11.03*

U-2 БУДУТ МОДЕРНИЗИРОВАТЬСЯ

Компания Raytheon подписала контракт на модернизацию разведывательных самолетов U-2 ВВС США. Модернизация машин позволит продлить срок службы самолетов и повысить их возможности. Самолеты получат новое радиолокационное оборудование, системы связи, средства технического обслуживания.

Общая стоимость работ по контракту составит 113 млн. долл. Разведывательный самолет U-2 создан в

1955 г. Он предназначался для выполнения дальних разведывательных полетов на высоте 20 тысяч метров и более, недоступной для большинства истребителей и систем ПВО того времени. Один из U-2, пилотируемый летчиком Гарри Пауэрсом, был сбит над территорией Советского Союза 1 мая 1960 г. В

*источник: газета "Красная звезда"
21.11.06*

КИТАЙСКАЯ КОРПОРАЦИЯ AVIC-1 НАМЕРЕНА ЗАНЯТЬ ЛИДИРУЮЩИЕ ПОЗИЦИИ В МИРОВОМ АВИАСТРОЕНИИ

Китайская корпорация AVIC-1 намерена занять лидирующие позиции в мировом авиастроении. Как заявил на пресс-конференции в ходе авиасалона Airshow China 2006 заместитель генерального директора корпорации Ли Юйхай, "наша цель заключается в том, чтобы к 2010 году иметь доход 159 млрд. юаней и прибыль в размере 6 млрд. юаней и войти в десятку крупнейших компаний мира".

По его мнению, сотрудничество КНР и России в авиастроении и, в частности, входящей в состав корпорации компании Limin с российским предприятием

"Салют" будет, безусловно, способствовать достижению стратегической цели AVIC-1.

Ли Юйхай отметил, что Limin является первым двигателестроительным предприятием Китая. Так же как и "Салют", оно обладает высоким научным и техническим потенциалом. Эти факторы обещают большие перспективы в сотрудничестве, что окажет позитивное влияние на развитие AVIC-1.

*источник: АРМС-ТАСС
03.11.06*

ГЕНЕРАЛЬНЫМ ДИРЕКТОРОМ ТАПОИЧ НАЗНАЧЕН ЭКС-ПРЕМЬЕР УТКИР СУЛТАНОВ

Президент Узбекистана Ислам Каримов назначил советника премьер-министра республики Уткира Султанова генеральным директором государственного акционерного общества "Ташкентское авиационное производственное объединение им. В.Чкалова" (ГАО ТАПОИЧ), сообщил ПРАЙМ-ТАСС со ссылкой на представителя авиапредприятия.

Представитель завода не объяснил причин отставки прежнего директора Вадима Кучерова, занимавшего эту должность с 1995 г. Ранее представители российского авиапрома заявили, что ТАПОИЧ не укладывается в сроки с выполнением заказа на поставку Китаю 38 военно-транспортных самолетов Ил-76 и топливозаправщиков Ил-78. Стоимость контракта, заключенного "Рособоронэкспортом", соста-

вляет около 1 млрд дол. У.Султанов до назначения советником премьер-министра занимал должность вице-преьера и курировал машиностроение, металлургию, нефтегазовый комплекс, добычу минеральных ресурсов, электроэнергетику и химическую промышленность. С 1995 по 2003 г. он занимал пост премьер-министра Узбекистана.

ГАО ТАПОИЧ было создано на базе авиационного завода, эвакуированного в Узбекистан в 1941 г. из Московской области. В мае 1996 г. предприятие было преобразовано в акционерное общество. В настоящее время на заводе выпускаются транспортные самолеты Ил-76 и пассажирские Ил-114.

*источник: АРМС-ТАСС
02.11.06*

В БЛИЖАЙШИЕ ДЕСЯТЬ ЛЕТ ЕВРОПЕЙСКИЙ ВЕРТОЛЕТНЫЙ РЫНОК ОЦЕНИВАЕТСЯ В 1 МЛРД. ЕВРО

16 ноября в Лондоне группа Frost and Sullivan вручила Eurocopter награду лидера за выдающиеся достижения на европейском рынке военных вертолетов, особенно с программой NH90. Перспективный NH90 превратился в вертолет 21 века в своем классе. Награда "FnS" вручается компании, которая добилась доминирования на региональном рынке.

Eurocopter был выбран за очевидную позицию как самый успешный европейский производитель вертолетов. С NH90, который может использоваться в самых различных вариантах, включая военно-транспортный, поиска и спасения, ПСО боевых действий, медицинской эвакуации, противолодочный и другие, Eurocopter обладает самой успешной винто-

крылой платформой в Европе в настоящее время, которая в период 2006-2015 г.г. будет пользоваться наибольшим спросом в классе средних вертолетов. На сегодня продано 400 NH90 в 12 стран.

По оценкам "FnS" европейский рынок в ближайшие десять лет оценивается в 1 млрд. евро, основная доля которого придется на приобретение транспортных и других тяжелых вертолетов. Благодаря NH90 вместе с другими военными платформами семейства EC725 и Cougar Eurocopter будет основным игроком на этом рынке.

*источник: AVIAPORT.RU
23.11.06*

КНР НА АВИАСАЛОНЕ В ЧЖУХАЕ ПРЕДСТАВЛЯЕТ НОВЫЕ РАЗРАБОТКИ

Целый ряд разработок авиационной отрасли, а также достижения космических технологий демонстрирует Китай на проходящем в Чжухае шестом международном авиасалоне Airshow China 2006.

Китайская экспозиция самая крупная и объединяет стенды ведущих авиационно-космических объединений и предприятий этой отрасли. В числе экспонатов - учебно-тренировочный самолет L-15, легкий многоцелевой самолет "Сяоин-500". В рамках демонстрационной программы полеты совершают истребитель "Шаньин" и вертолет "Чжи-9Б".

Вызывает интерес модель БЛА "Аньцзянь", разрабатываемого Китаем. Среди последних достижений гражданской авиации - пассажирский лайнер ARJ21 корпорации AVIC-1, а также турбовинтовой самолет "Синьчжоу-60".

Космические технологии представлены моделями ракет-носителей семейства "Чанчжэн", различными спутниками, солнечным телескопом, прототипом зонда-лунохода.

Особый интерес вызывает возвращаемая капсула "Шэньчжоу-6", на которой в прошлом году двое китайских космонавтов Фэй Цзюньлун и Не Хайшэн вернулись с орбиты.

Еще один интересный экспонат - двухместное плавсредство с борта корабля "Шэньчжоу-6". Оно предназначено для спасения космонавтов в случае вынужденной посадки на воду. Данное плавсредство, сделанное китайскими специалистами из особого материала, надувается всего за две минуты.

*источник: АРМС-ТАСС
03.11.06*

LUFTHANSA И AIDA CRUISES СОЗДАЮТ ИНФОРМАЦИОННУЮ СИСТЕМУ ДЛЯ САМОЛЕТОВ

Lufthansa Systems и AIDA Cruises создают крупнейшую в мире информационно-развлекательную систему для новых самолетов AIDA Cruises. Эта программа была представлена в Гамбурге. Система включает в себя 1522 монитора и 1814 телефонных аппаратов, которые обеспечат пассажирам доступ к

системам информации и коммуникации во время перелетов. Первый самолет уже находится в стадии разработки и будет укомплектован к весне 2007 г.

*источник: сайт "Газета.Ru"
10.11.06*

ОБЗОР ПРЕССЫ

Лед тронулся, господа авиастроители...	47
Авиапром реанимируют "МиГом"	50
Авиаматематика	51
На рынок - конкурентоспособный товар	52
Взлет без посадки	55
"Русские Витязи" в китайском небе	56
Неожиданное приглашение	57
Дальний Восток - за Ту-204	58
Небо защищают сильнейшие	60
Boeing и Airbus: пора подвинуться?	62
"ТАПОиЧ" идет на взлет. Узбекистан поможет снизить стоимость "Илов"	63
У "Оборонпрома" растет конкурент	64
Воронеж заходит на КНААПО с крыла	64
Авиамодерн для ВВС	65
Охотник на "невидимок"	67
Небоевые потери превысили боевые	68
Индонезия ставит на "Су"	70
Государственные испытания первого отечественного газотурбинного двигателя для ВМФ РФ на НПО "Сатурн" прошли успешно	72
Совместный "грузовик"	73
Airbus и Boeing видят небо по-разному	74
Для модернизации мирового авиапарка потребуется около 22700 новых гражданских самолетов	75
Китайское - значит отличное?	76
"Салют" нашел партнера в Китае	78
Идея бесхвостости носится в воздухе	79

ОБЗОР ПРЕССЫ

за ноябрь 2006 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

ЛЕД ТРОНУЛСЯ, ГОСПОДА АВИАСТРОИТЕЛИ...

Наконец-то в создании Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) начались серьезные подвижки.

На заседании правительственной комиссии по обеспечению интеграции предприятий авиастроительного комплекса РФ принято решение об учреждении ОАК. Генеральным директором корпорации назначен Алексей Федоров, который до этого занимал пост генерального директора - генерального конструктора Российской самолетостроительной корпорации (РСК) "МиГ". По его предложению, одобренному председателем Правительства РФ Михаилом Фрадковым и Президентом России Владимиром Путиным, совет директоров ОАК возглавит заместитель председателя Правительства РФ - министр обороны России Сергей Иванов. Между тем вся ситуация, складывающаяся сегодня в отечественном авиапроме, требует кардинальных перемен и не завтра, а уже сегодня.

НИ ОДНОГО ПРОЕКТА...

Указом Президента России Владимира Путина в уставный капитал ОАК вносятся находящиеся в федеральной собственности пакеты акций АХК "Сухой", Комсомольского-на-Амуре авиационного производственного объединения им. Ю. Гагарина, авиастроительной компании "Ильюшин", завода "Сокол", Новосибирского авиационного производственного объединения им. В. Чкалова, компании "Туполев", "Финансовой лизинговой компании", "Ильюшин Финанс Ко", ВЭО "Авиаэкспорт".

До конца года планируется акционирование ФГУП "РСК "МиГ" и ФГУП "Казанское авиастроительное производственное объединение" с последующим внесением 100 процентов акций каждого из этих акционерных обществ в Объединенную авиастроительную корпорацию. Доля государственного пакета в ОАК составит более 75 процентов. В корпорацию также вносится пакет менеджмента ОАО "НПК "Иркут".

ОАК создана для возвращения утраченных Россией позиций на мировом рынке самолетостроения. С конца прошлого века в нашей стране не реализован ни один гражданский проект, за счет которого российские самолетостроители провели перевооружение своей производственной базы! В противовес этому масса примеров, когда только поставка военной техники зарубежным заказчикам помогла отечественным авиастроителям удержаться "на плаву". Только для мирового лидера авиастроения, каким по праву считают Россию, этого явно недостаточно. Развитие отрасли требует не только ритмичной работы всех предприятий.

ПРОБЛЕМЫ ЖДУТ РЕШЕНИЙ

Вопросы о состоянии дел в отечественном авиапроме и перспективы его развития рассматривались и на расширенной коллегии Минтранса под председательством заместителя председателя Правительства РФ - министра обороны России Сергея Иванова.

Специалисты обозначили массу проблем, которые не решаются годами. Например, соответствие техники требованиям безопасности полетов. Необходимо устранить имеющиеся пробелы в формировании единой политики обеспечения безопасности полетов и развития гражданской авиации.

Создана частная система сертификации самолетов. Производитель "добровольно" оплачивает и проходит через эту процедуру, но когда покупатель заявляет претензии к работе каких-либо систем или их несоответствию требованиям безопасности полетов, то те, кто сертифицировал самолет, не дают заключения, насколько обоснованы претензии к производителю.

Конфликтная ситуация переадресовывается к государственным инспекторам по безопасности полетов. Эта структура сформирована в 2002 году, но по сей день не решены вопросы ее обеспечения необходимыми техническими средствами. Уровень оплаты труда государственных инспекторов таков, что привлечь квалифицированных специалистов из авиакомпаний невозможно.

Другой парадокс. Несмотря на авиационные происшествия и серьезные инциденты, происходящие при взлете и посадке, совершенствование и развитие наземной инфраструктуры проводится низкими темпами. Северные регионы страны, в которых происходит наибольшее число авиационных происшествий, практически не обеспечены радиотехническими и навигационными средствами. Это значительно повышает нагрузку на экипажи и способствует авиационным происшествиям. К тому же теряет смысл приобретение и эксплуатация авиалайнеров с самым современным оборудованием, если уже сегодня такую начинку самолетов просто невозможно применять.

Следующая группа проблем. Об одной из них - заоблачных ценах на авиакеросин - "Красная звезда" рассказывала. Антимонопольное законодательство продемонстрировало свое несовершенство. Средний тариф экономического класса на внутренних авиалиниях на 1 сентября 2006 г. составил 8.216 рублей, рост за год - 31,5 процента. Проблема так и осталась нерешенной. Отметим, что в том числе и по этой причине перевозка грузов и почты в 2005 году на авиатранспорте снизилась на 24,37 тысячи тонн по сравнению с 2004 годом.

Выступавшие обращали внимание на рост цен на металл. О необоснованных скачках цен, которые происходят после подписания крупных контрактов, говорят не только авиастроители. Еще немного - и производство любой промышленной продукции в России станет нерентабельным.

Очевидно, что выход из кризиса обеспечит только единение самолетостроителей, авиаперевозчиков и государства. Конечно же, с прицелом на перспективу на старой технологической базе невозможно создавать военную и гражданскую технику. Только для движения вперед прежде всего необходимо прекратить самобичевание - наша современная авиационная техника не уступает западной, при этом она более дешевая и простая в эксплуатации.

ДИАГНОЗ: АВИАИСТЕРИЯ

Именно так охарактеризовал царящее отношение к авиаперевозкам в нашей стране генеральный директор компании "ЮТэйр" Андрей Мартиросов. Людей запугали "версиями и объяснениями причин" произошедшей трагедии с самолетом Ту-154, которые специалисты, мягко выражаясь, называют бредом. "Независимые расследования", основанные на фантазиях их авторов, дали повод зарубежным конкурентам для очередной атаки по вытеснению российских компаний с рынка авиаперевозок.

В 2005 году зарубежные авиаперевозчики на 1,2 процента увеличили свое присутствие на российском рынке. Их доля участия в перевозке 31 млн. пассажиров, отправившихся из аэропортов России, составила 31,6%.

Как на самом деле обстоят дела с аварийностью в России на фоне зарубежной статистики? За последние 10 лет наши авиаперевозчики по количеству катастроф на 100.000 часов налета 8 лет не имели ни одной катастрофы на регулярных перевозках. За тот же период в США такой показатель - только в одном году. Это не попытка выдать желаемое за действительное. Более подробный ответ на

вопрос был дан еще в ноябре 2005 года на 58-м Международном семинаре по безопасности полетов (IASS), который состоялся в Москве. В докладе "Сравнительный анализ безопасности полетов отечественных и зарубежных самолетов" специалисты указали: "...анализ причин авиационных происшествий, связанных с отказами систем самолетов отечественного производства и аналогичных самолетов западного производства, показал, что у этих типов самолетов проявлялись одни и те же недостатки техники. Это свидетельствует об одинаковом уровне технического совершенства".

В докладе нашлось место и такому примеру. Общее число авиационных происшествий, а также связанных с отказами систем шасси и силовых установок самолетов Boeing 727 с начала эксплуатации по 2004 г. в три раза выше, чем на Ту-154. За время эксплуатации самолетов Ту-154 имели место 6 авиационных происшествий из-за разрушения элементов силовой установки, а на самолетах Boeing 727 - 13 случаев. Как видим, рассказы о более высокой надежности западной авиатехники иначе как сказкой не назовешь.

В документе отмечена еще одна особенность. "Часто по скупой информации об обстоятельствах конкретного авиационного происшествия в открытой зарубежной печати невозможно оценить степень повреждения воздушного судна, от которого зависит отнесение его к авиационному происшествию или инциденту для сравнения с событиями на отечественных самолетах".

Комментируя такое патриотичное поведение зарубежной прессы, российские специалисты отмечают, что после терактов 11 сентября 2001 года авиаперевозчики и авиастроители США по сей день находятся в кризисе.

Положительный образ для возвращения утраченных позиций имеет немаловажное значение. У нас же все наоборот. Прошлый год авиационный сектор России отбивался от обвинений в ненадежности тормозных систем на Ил-96, а катастрофа произошла с авиалайнером А320 французского производства, выкатившимся за пределы взлетно-посадочной полосы. Теперь чиновники доказывают, что главное - не тормоза, а наличие более длинных полос.

В 2005 году самолеты Boeing 737 установили "рекорд" по числу катастроф за месяц, но в "черный список" европейских борцов за безопасность полетов попал не самолет, а греческая авиакомпания, которой принадлежал один из разбившихся авиалайнеров. В тот же список хотели включить российскую авиакомпанию "Пулково". Ведь о кризисе с безопасностью полетов говорят сами русские.

Здесь будет не лишним напомнить о другой катастрофе, которая произошла в то же время в Лексингтоне (штат Кентукки) с американским CRJ-200. Гибель 49 человек почему-то не привлекла особого внимания и не побудила никого к независимому расследованию. Падение самолета после взлета в 1,5 км от аэродрома в простых метеорологических условиях - рядовой случай? Нет. Просто за рубежом выдвиганием версий и предположений, отличных от официальных, принято заниматься после выводов комиссии и только на основании вновь обнаруженных фактов.

ПОДСЧЕТ И ОБСЧЕТ

Два десятилетия нас уверяют, что, согласно требованиям ИКАО (Международная организация гражданской авиации), по уровню шумов и выбросам двигателями вредных веществ для отечественных самолетов будут закрыты зарубежные аэропорты. Почему это не произошло? Авиапром России предложил и выполнил доработку двигателей. Они доведены до уровня требований стандарта ИКАО. Стоимость выполняемых работ оказалась в три (!) раза меньше, чем прогнозировали поклонники "иномарок".

Однако к этому времени некоторые авиаперевозчики России успели закупить подержанные самолеты иностранного производства, пообещав полученную прибыль направить на закупку отечественных новинок. Теперь руководство авиакомпаний ищет повод для отказа от взятых ранее обязательств, т. к. им надо гасить задолженность перед иностранными лизинговыми компаниями. А для развития отечественного гражданского самолетостроения необходимы большие серии, в которых авиалайнеры исчисляются сотнями. "И одна из концептуальных проблем и бед того же Ил-96 - то, что это малая серия, - признает Валерий Окулов, генеральный директор компании "Аэрофлот - российские авиалинии". - Серия, которая исчисляется всего 14 машинами, выпущенными на сегодняшний день. Серия, которая не позволяет в своей эксплуатации расходы, связанные с развитием этого самолета, с его модернизацией, с его совершенствованием, - вот эти расходы размазаны на большое количество бортов. Малая серия этого не позволяет".

Вместо решения проблем, размещения заказов и вывода российского авиапрома из кризиса кое-кто всех нас пытается, как говорится, запутать в трех соснах. Настойчиво доказывается неэффективность эксплуатации Ил-96 на основании того, что он уступает конкурентам в топливной эффективности. Это действительно так, но...

Еще в прошлом году специалисты объяснили, что указанный параметр входит в технико-экономическую характеристику, где кроме него учитываются транспортная производительность, метеоминимум, цена. Для дальнейших расчетов используются эксплуатационно-технические характеристики (прямые эксплуатационные расходы, время транзитного обслуживания, межремонтный срок), все это и уровень комфорта служат аргументами в честной конкурентной борьбе поставщиков авиатехники за рынки сбыта. В итоге получается - прямые эксплуатационные расходы (ПЭР) самолетов Boeing 767 и Boeing 777 составляют соответственно 170 и 109 процентов величины ПЭР самолета Ил-96-300. Даже сравнение "девятиностого" с А310 дает 152 процента в пользу первого.

В России разработаны и другие типы лайнеров, которые имеют преимущество перед западными конкурентами. Еще больше увеличится этот разрыв с вводом в эксплуатацию Ил-96-400. Среднемагистральный Boeing 737 имеет ПЭР почти вдвое больше, чем отечественный самолет данного класса Ту-204. Аналогичная картина и по транспортным самолетам. Американский "Геркулес" при грузоподъемности в 21 тонну имеет стоимость 5.400 долларов в час, а российский Ил-76ТД грузоподъемностью 50 тонн - 4.800.

Перевозка груза на самолете Ан-124 "Руслан" (грузоподъемность 120 тонн) стоит 14.000 долл./час, а на американской новинке С-17 (79 тонн) - 45.000.

Вот почему растет интерес к новым российским гражданским самолетам со стороны зарубежных авиакомпаний Южной Америки, Юго-Восточной Азии, Ближнего Востока и других регионов мира.

Здесь надо сделать отступление и сказать о другой западной "особенности". В настоящее время в мире растет объем грузовых перевозок, но при отсутствии так необходимых им транспортных самолетов европейские и американские компании вместо их закупки в России ожидают окончания разработок машин аналогичных классов концернами Boeing и Airbus. Демонстрируют очередной пример патриотизма или умение поддерживать отечественного производителя? Хотя в качестве временной, спасительной для себя меры Запад предлагает нам... переоборудовать часть его авиалайнеров в "грузовики".

ОТ СЛОВ К ДЕЛУ

У российских авиаперевозчиков появились первые признаки понимания, что западный "секонд-хэнд" - не панацея для успешного ведения бизнеса. Совет директоров ОАО "Аэрофлот - Российские авиалинии" не одобрил приобретения компанией трех дальнемагистральных самолетов Boeing 767. Лайнеры были произведены в начале 1990-х годов, и "Аэрофлот" планировал взять их в операционный лизинг.

Кроме того, совет директоров поддержал взаимодействие компании с ЗАО "Гражданские самолеты Сухого". "Аэрофлот" в декабре минувшего года подписал с "Сухим" контракт на поставку 30 самолетов Sukhoi Superjet 100 (RRJ).

Объем сделки по реализации проекта, в котором участвуют иностранные партнеры, составляет около 820 млн. долларов. Этот проект выходит, что называется, на финишную прямую. Немалая доля в столь успешном продвижении принадлежит конструкторам НПО "Сатурн", создавшим новый двигатель SaM146. Без него при выходе на рынок продаж появились бы дополнительные проблемы.

Кстати, именно двигатель стал одним из подводных рифов в украинско-российском проекте Ан-74, который в Роспроме считали весьма перспективным. Теперь, когда российские военные в лице главкома ВВС генерала армии Владимира Михайлова отказались от этого самолета, не спешат на него с заказами и за рубежом.

Для возвращения утраченных позиций на международном рынке самолетостроения необходимо не только декларировать желание работать по мировым стандартам, но и помнить, что за рубежом создание новых машин начинается с потенциальных заказчиков - формирования портфеля заказов.

Наверно, поэтому китайские специалисты, выразив заинтересованность в сотрудничестве по проекту большого транспортного самолета, предложили российской стороне обсудить возможности дальнейших поставок самолетов Ту-204-120С в грузовом варианте сверх контракта, подписанного в 2001 году. Интересовало китайских покупателей и выполнение Россией обязательств по поставкам им 34 военно-транспортных самолетов Ил-76 и 4 самолетов-заправщиков Ил-78.

В заключение весьма любопытный факт. На расширенной коллегии Минтранса было объявлено о возобновлении производства учебно-тренировочных самолетов Як-18Т для училищ гражданской авиации. Выпуск этих "летающих парт" прекратили еще в прошлом веке, но ничего на смену им так и не сконструировали... В октябре Владимир Путин в прямом телеэфире, отвечая на вопросы граждан России о положе-

нии дел в отечественном самолетостроении, определил главный приоритет: "Надо заканчивать разговоры и переходить к конструктивным решениям". Действительно, давно пора!

Юрий АВДЕЕВ

источник: газета "Красная звезда"
16.11.06

АВИАПРОМ РЕАНИМИРУЮТ "МИГОМ"

На заседании правительственной комиссии по обеспечению интеграции предприятий авиастроительного комплекса было принято решение об учреждении Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК), которая должна объединить всех производителей авиатехники в России. По замыслу, это решение не только позволит сохранить отечественный авиапром, но и сделает его конкурентоспособным на мировом рынке. Возглавлять этот процесс будет нынешний глава корпорации "МиГ" Алексей Федоров.

Сейчас 11 российских авиационных заводов производят всего 9 авиалайнеров в год. В то же время один Airbus производит в год 300 самолетов. Американский Boeing в прошлом году построил 290 самолетов. Изменить ситуацию должна ОАК.

- Российский авиапарк стареет, и мы надеемся, что российская промышленность будет в состоянии производить достаточное количество самолетов на замену ежегодно списываемым, - сообщили "Известиям" в Минтрансе. - Единственное наше пожелание к ОАК: производители должны выдерживать модельный ряд, а не производить по одному самолету.

Идея создания ОАК проста: "сильный тащит слабого". Подразумевается, что мощное военное авиастроение ("Сухой" и "МиГ", имеющие миллиардные внешнеэкономические контракты) спасет деградирующее гражданское. Образно говоря, для авиастроителей вводится принцип "одного окна" - заработанные одной из фирм деньги потекут через одну управляющую компанию всем. Кроме экспортной выручки, это будут и госсредства. Деньги станут поступать напрямую из бюджета, в том числе по статьям Минобороны и, возможно, из Инвестиционного фонда. Уже известно, что за 10 лет авиапром, согласно обещаниям правительства, получит на создание новой техники не меньше \$10 млрд. Общая капитализация ОАК на первом этапе составит \$1.936 млрд., при этом госактивы - \$1.452 млрд. По своей капитализации ОАК окажется в самом начале списка мировых гигантов - как говорят источники "Известий", "это будет своего рода "Газпром" в авиастроении".

Структурно ОАК будет выглядеть так: управляющая компания и несколько подчиненных ей подразделений: "боевая авиация", "гражданская авиация" и "военно-транспортная и спецавиация". Учредителями

корпорации станут Росимущество и частные акционеры НПК "Иркут". Окончательное формирование ОАК должно завершиться к 1 апреля 2007 г.

Многие эксперты считают, что с объединением активов проблемы в создании корпорации не закончатся, скорее только начнутся. До сих пор нет четкого понимания, какие именно самолеты будут строить в рамках объединенной структуры. Например, ОКБ "Сухой" сегодня выполняет как минимум две авиастроительные программы федерального значения (создание истребителя 5-го поколения в интересах Минобороны), а также ведет проект среднемагистрального пассажирского самолета Sukhoi SuperJet-100 (бывший RRJ). В то же время конкуренцию им составят два проекта фирмы "МиГ" (собственный истребитель 5-го поколения и пассажирский среднемагистральный самолет МС-21). Учитывая, что руководитель "МиГа" Алексей Федоров стал главой ОАК, рассчитывать на непредвзятость в отношении к этим проектам не приходится. Авиапром, так же как и до объединения, снова окажется расколотым конкурентной борьбой, но уже в рамках единой корпорации.

Есть и еще один сложный момент в будущем ОАК. Владимир Путин неоднократно говорил, что приобретенный Внешторгбанком пакет в 5% акций европейской EADS может быть передан ОАК. В то же время EADS владеет 10% акций компании "Иркут", которая вошла в ОАК. Сейчас эксперты изучают, насколько целесообразно перекрестное увеличение пакетов. Просто через рынок их нарастить уже невозможно, для этого нужна некая стратегическая договоренность. Россия в увеличении своего пакета в EADS заинтересована. Но если идти по пути такого обмена, то тогда станет возможной, например, ситуация, при которой европейцы скажут: мы против продажи "сухих" в такую-то страну. Эти вопросы будут решать после окончательного формирования ОАК. Кроме того, чтобы вывести российский гражданский авиапром на приличный уровень, нужны более значительные средства, чем выделяемые ОАК. Не исключено, что в будущем компания решится на IPO (первичное размещение акций) и, таким образом, ОАК станет первой публичной российской компанией, связанной с военными заказами.

Екатерина ГРИГОРЬЕВА
Дмитрий ЛИТОВКИН

источник: газета "Финансовые Известия"
07.11.06

АВИМАТЕМАТИКА

Государство увеличило свою долю в капитале ОАК почти до 100%.

На прошлой неделе государство в очередной раз воспользовалось правом сильного. В своих руках оно сосредоточило более 90% созданного ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация". В рамках первой эмиссии в уставный капитал внесены госактивы 9 предприятий российского авиастроения. В то время как частные владельцы (им принадлежат 38,2% акций ОАО "НПК "Иркут") консолидируют лишь 10% стоимости корпорации. Всего, по официальным данным, уставный капитал ОАК на первом этапе составит 96,72 млрд руб.

До 1 апреля 2007 г. в него также волеются активы акционированных со 100-процентным госучастием нынешних ФГУП "РСК"Миг" и Казанское авиационное производственное объединение им. С.П.Горбунова, а также акции всех частных владельцев авиастроительных предприятий холдинга. Их акции будут конвертированы в единую бумагу объединенной компании. Руководитель аналитического отдела отраслевого агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев считает, что "частные владельцы готовы обменять акции в своих компаниях на бумаги ОАК в надежде на рост акций объединенной компании".

Однако уже сейчас ясно, что государство не совсем по-честному обошлось с частниками. Ведь перед тем, как, возможно, они что-то выиграют от слияния, они уже точно изрядно потеряли. К примеру, капитализация "Иркута" на момент создания ОАК в начале ноября составляла около 30 млрд руб. Оценка Deloitte&Touche оказалась гораздо ниже - 25 млрд руб. Таким образом, пакеты частников "благодаря этому" полегчали на 16%. В минувшую пятницу рынок уже скорректировался - акции "Иркута" за один день упали на 8,3%.

Столь низкая оценка, пожалуй, самой перспективной компании нового госхолдинга вызывает закономерные вопросы. Дело в том, что на протяжении всего марафона по созданию ОАК именно "Иркут" как безоговорочный лидер в экспорте российской военной авиации (портфель заказов компании составляет \$4,5 млрд) считался центром консолидации. Отраслевые эксперты и аналитики пророчили "Иркуту" основное место в активах создаваемого госхолдинга. "Поскольку процесс консолидации активов курируют топ-менеджеры и основные акционеры "Иркута", то и риски неадекватной оценки активов компании минимальны", - прогнозировали в ИК "Проспект".

Однако, несмотря ни на что, основную долю (54,2%) в ОАК получила АХК "Сухой" (портфель заказов - менее \$1 млрд). Причины: наличие собственного КБ и тот факт, что основная продукция "Иркута" - это многоцелевые самолеты Су-30 разработки "Сухого". Аналитик ИГ "Капитал" Михаил Пак говорит, что "оценка нематериальных активов может быть двойной". Deloitte&Touche, по-видимому, оценила госактивы "Сухого" по максимуму. Однако в

этом случае интерес вызывает тот факт, что глава АХК "Сухой" Михаил Погосян в состав совета директоров ОАК не вошел.

"Если НПК "Иркут" зарекомендовала себя как хороший продавец своей продукции, то "Сухой" при наличии всех приписываемых ему козырей всегда пребывал в положении отстающего", - констатирует факт эксперт Центра анализа стратегий и технологий Дмитрий Васильев.

"Теперь объединение менеджерских качеств руководства "Иркута" и дорогих активов государства ("Сухой") должно принести определенный синергетический эффект", - пытается найти плюсы эксперт.

Оценочные махинации государства, возможно, сделаны с целью дальнейшей продажи части активов ОАК стратегическому инвестору. Для подъема гражданских программ корпорации будет активно использоваться иностранный капитал.

"Мы считаем возможным развивать международное сотрудничество с нашими иностранными партнерами, прежде всего европейскими", - заявил в прошедший четверг на совещании у президента министр обороны Сергей Иванов. В то же время сектор военной авиации в ОАК для иностранных инвесторов будет закрыт. "Россия занимает одну из лидирующих позиций в мире, поэтому мы планируем этот сектор развивать самостоятельно", - подчеркнул Иванов.

СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ ОАК

- Министр обороны Сергей Иванов (председатель)
- Первый зампредела военно-промышленной комиссии Владислав Путилин
- Замминистра промышленности и энергетики Андрей Реус
- Главнокомандующий Военно-воздушными силами России Владимир Михайлов
- Помощник президента России Игорь Шувалов
- Глава Роспрома Борис Алешин
- Глава Росимущества Валерий Назаров
- Руководитель ФС ВТС России Михаил Дмитриев
- Генеральный директор ФГУП "РСК "Миг" Алексей Федоров
- Генеральный директор ФГУП "Рособоронэкспорт" Сергей Чемезов
- Министр транспорта Игорь Левитин
- Замминистра экономического развития и торговли Андрей Белоусов
- Председатель правления Сбербанка России Андрей Казьмин
- Председатель правления Внешторгбанка Андрей Костин.

Евгений БЕЛЯКОВ

источник: газета "Газета"
13.11.06

НА РЫНОК – КОНКУРЕНТОСПОСОБНЫЙ ТОВАР

Россия выполнит все взятые контрактные обязательства перед китайскими заказчиками.

Россия вновь представила самую крупную иностранную экспозицию на шестом авиасалоне в южно-китайском городе Чжухае. Главные экспонаты Airshow China-2006 - четыре широкофюзеляжных лайнера разработки ОКБ им. С.В. Ильюшина, два магистральных пассажирских и один грузовой самолет ОКБ им. А.Н. Туполева, а также пилотажная группа "Русские витязи" на истребителях Су-27 и Су-27УБ. "Мы в четвертый раз участвуем в данной выставке, представлены более пятидесяти предприятий, причем ключевые - на уровне генеральных директоров и главных конструкторов. На данном этапе развития военно-технического сотрудничества с КНР для нас самое главное - качественное исполнение ранее подписанных контрактов и бесперебойное послепродажное обслуживание", - заявил корреспонденту "ВПК" руководитель делегации ФГУП "Рособоронэкспорт" Александр Михеев.

В ходе авиасалона российские участники провели самое большое среди посланцев иностранных государств число мероприятий для средств массовой информации. Как всегда, полный зал собрала центральная пресс-конференция объединенной российской делегации. Вопросы в основном адресовались "трем Александрам" - Денисову, Михееву и Клементьеву, которые представляли соответственно Федеральную службу по военно-техническому сотрудничеству, "Рособоронэкспорт" и АХК "Сухой". Во вступительном слове заместитель руководителя ФСВТС отметил неизменный интерес, который проявляется к китайскому авиасалону со стороны мировых производителей и покупателей из Азиатско-Тихоокеанского региона.

"С КНР мы работаем на плановой основе, - подчеркнул во вступительном слове Александр Владимирович, - ежегодно проводится заседание межправительственной комиссии по военно-техническому сотрудничеству, на котором анализируется текущее состояние и намечаются перспективы двустороннего сотрудничества". И если основной диалог между членами комиссии проходит в тиши кабинетов, то на выставке многочисленные контакты совершаются в атмосфере "восточного базара", где специалист по интересующему его изделию получает информацию "из первых рук" на стенде, в шале или непосредственно у натурального экспоната. Единая российская экспозиция под зонтиком "Рособоронэкспорта" располагалась на площадке, занимающей полторы тысячи квадратных метров.

Продавая оружие за рубеж, Россия прежде всего руководствуется соображениями "обеспечения мира и стабильности во всем мире... учитывая законное право суверенных государств на защиту своих границ", - утверждал Денисов. С точки зрения финансов наша страна пока уступает Соединенным Штатам по объему поставок ВВТ в развивающиеся страны. Комментируя утверждения западной прессы о том, что

Россия якобы вышла в лидеры "продажной гонки", Денисов сказал: "Пока, к сожалению, этого нет. Я буду очень рад, если мы действительно выйдем на передовые позиции в данном вопросе. Это было бы очень хорошо!".

"Конечно, мы будем стремиться к первому месту, наращивать продажи, - продолжал замруководителя ФСВТС, - и за счет экспорта поддерживать предприятия оборонно-промышленного комплекса России". Здесь важно продолжать работу над укреплением имиджа России как надежного партнера, расширять круг потребителей российской авиатехники - как военной, так и гражданской.

Отвечая на вопросы китайских журналистов насчет ожидаемой отсрочки поставок ВВС НОАК военно-транспортных самолетов Ил-76 и заправщиков Ил-78, Денисов сказал: "С российской стороны контракт будет выполнен в соответствии с контрактными обязательствами. Не буду скрывать, что имеются определенные проблемы. Но они ни в коей мере не касаются китайской стороны". При таких объемах сотрудничества, которые Российская Федерация имеет с Китайской Народной Республикой, не удивительно, что иногда возникают некоторые проблемы с выполнением контрактных обязательств. "У российской стороны есть проблемы с третьей стороной - узбекской. Они возникли не по нашей вине. Но и эти проблемы разрешимы. В настоящее время мы проводим интенсивные переговоры. Подчеркиваю: контракт будет выполнен".

Китайских журналистов также волнует тема палубной авиации в контексте готовности России поставить авиационную технику на строящиеся в их стране авианосные корабли. "Что касается темы авианосцев, то, если будет соответствующее обращение китайской стороны, мы его обязательно рассмотрим. По моему мнению, если такое обращение появится, оно не будет противоречить никаким международным нормам. Так что сотрудничество в данной области возможно", - считает Денисов. Он сообщил, что у китайских партнеров есть соответствующее намерение, "но пока его реализация находится на начальном этапе, может быть, они еще и передумают". Между тем отдельные СМИ поторопились сообщить о поставках Китаю первых двух палубных истребителей Су-33.

"Я думаю, что та или иная страна имеет право покупать то, что ей требуется для защиты своих национальных интересов, - продолжал тему Денисов, - и каждая выбирает, в каком виде вооружения и с какой стороной ей следует быть в паритетном состоянии. Если нет никаких санкций Совета Безопасности, соблюдаются все остальные режимы и международные соглашения, а также если это отвечает национальным интересам России и предполагаемого партнера, то, конечно, мы с ним будем по данной конкретной теме сотрудничать".

Россия готова к совместной работе с КНР по новым системам вооружения. "На первоначальном этапе мы ограничивались только прямыми поставками вооружения и военной техники. Но мы ушли от

этой практики. И с КНР, и с Индией, и с другими странами у нас широко практикуется лицензионное производство. С рядом стран идут совместные научные и конструкторские проекты. Имеются и другие формы сотрудничества. В частности, создание совместных предприятий, таких как "БраМос". Мы и Китаю предлагаем принять участие в совместных проектах. Например, по программе истребителя следующего поколения, который разрабатывается АХК "Сухой".

В Китае чувствительно относятся к утверждениям международных СМИ, что качество поставляемой ему техники ниже той, что идет в соседнюю страну. Денисов опроверг и эти утверждения: "Техника, которая поставляется нами в Китай, ни в коем случае не уступает по качеству аналогичным видам техники и вооружения, которые поставляются в Индию. При этом конкретный тип, например, самолета выбирает сам заказчик".

ПАКИСТАНСКИЙ FC-1

Тема качества оружия, которое поставляется соседним странам, волнует не только китайцев. Не менее остро данная тема обсуждается в Индии, особенно когда речь заходит о перевооружении пакистанских ВВС. И здесь российским торговцам и производителям важно не перейти определенной грани, после которой сиюминутная выгода может обернуться потерей взаимного доверия, которое пестовалось не одним поколением.

Особое мнение по этому вопросу имеет генеральный директор ФГУП "Завод имени В.Я. Климова" Александр Ватагин: "Рынок не терпит пустоты. Если есть покупатель, у которого есть деньги и желание купить определенного рода товар, то он рано или поздно его купит в том или ином месте. Если говорить об Индии, то эта страна имеет договор о военно-техническом сотрудничестве как с Россией, так и с Соединенными Штатами. Поэтому, по моему мнению, будут покупаться техника и вооружение, которые востребованы покупателем. Наша задача как разработчика и производителя - предложить на рынок наиболее конкурентоспособный товар по соотношению цена-качество".

Это не абстрактные рассуждения, а конкретная линия нового руководства прославленного предприятия - основного российского разработчика и производителя двигателей для легких фронтовых истребителей. Оно взяло курс на расширение связей с китайскими компаниями и, в частности, государственной компанией Chinese National Technology Import and Export Corporation (CATIC).

В прошлом году "Климов" получил большой заказ на двигатели РД-93. Как выяснилось, оснащенные ими истребители FC-1 не останутся в стране происхождения, а уйдут в Пакистан.

Историю FC-1 поведал журналистам Ли Пей. Директор по развитию CATIC сказал, что проект начинался под руководством корпорации AVIC1 под индексом JF-17 Super 7. Предварительные исследования начались еще в восьмидесятые годы. К 1999 г. облик машины определился и стартовал этап изготовления опытных образцов для летных испытаний. В качестве соисполнителей выступали CATIC, самолетостроительный завод и проектировочный институт в г. Ченду и другие китайские предприятия. В определен-

ный момент к его выполнению были привлечены пакистанские инвестиции. Целью проекта было создание многоцелевого легкого истребителя XXI века. Постепенно фокус сместился с внутреннего рынка на экспорт, и лидерство перешло к CATIC.

Первый полет опытного FC-1 состоялся в апреле 2003 г. К настоящему времени построено пять машин - четыре летных и одна для статических испытаний. "К настоящему моменту мы полностью завершили статические испытания и полным ходом завершаем летные испытания на четырех летающих машинах. Мы уже приступили к серийному производству с расчетом поставить заказчику первый самолет в следующем году".

Российские предприятия подключились к проекту в начале девяностых. ОКБ им. А.И. Микояна оказывало консультационные услуги по планеру и системам, а "Климов" взялся спроектировать двигатель на основе базового РД-33, хорошо зарекомендовавшего себя на МиГ-29. "В 1993 г. мы подписали контракт о предоставлении двигателя РД-93 для использования на самолете Super 7, - продолжил рассказ Ли Пей. - Завод им. Климова своевременно, в 1997-1998 гг., поставил все законтракованные двигатели, а также отправил группу очень квалифицированных специалистов в Ченду для проведения технического обслуживания. В последние несколько лет в соответствии с требованиями, которые возникали при проектировании самолета, "Климов" неоднократно вносил изменения в конструкцию РД-93 с целью улучшения его характеристик. "В полном соответствии с условиями контракта "Климов" своевременно поставляет нам двигатели на новые самолеты. Если мы говорим об успехе программы "Супер-7", то он неразрывно связан с вкладом Завода им. Климова в виде очень надежного двигателя с высокими характеристиками", - довольным голосом произнес Ли Пей. "Завод Климова является не просто нашим поставщиком, а надежным и постоянным партнером. Уверен, что на основе успешного опыта сотрудничества наши компании смогут создать отношения взаимовыгодного стратегического партнерства."

Далее он сообщил, что CATIC имеет конкретные планы по улучшению FC-1 и дальнейшему развитию проекта JF-17 и что они предполагают расширение сотрудничества с "Климовым". В частности, необходимо увеличить тягу с нынешних восьми с половиной до десяти тонн, а затем, возможно, и еще на тонну. "А на следующем этапе будем говорить и о применении управляемого вектора тяги, - продолжил Ли Пей, - мы также ведем переговоры по созданию в Китае ремонтной базы по моторам РД-93."

L-15 И SUPER 10

FC-1 - не единственный китайский самолет, спроектированный при помощи российских авиастроителей и оснащенный отечественными моторами. Звезда нынешнего салона - первый летный экземпляр сверхзвукового учебно-боевого самолета L-15 Hunt Eagle имеет силовую установку из двух российско-украинских АИ-222. Эта элегантная двухместная машина со "стеклянной кабиной" и электро-дистанционной системой управления полетом создана AVIC2 при консультационной поддержке ОКБ им. А.С. Яковлева. Ее прототип впервые поднялся в воздух 13 марта 2006

г. Выполнение амбициозного проекта идет с ошеломляющей скоростью: на прошлом салоне в Чжухае выставлялся наслух сделанный полноразмерный картонный макет, а на нынешний опытную машину доставили "своим ходом" с летно-исследовательской базы аэродрома Hongdu Group. Первая партия самолетов ожидается уже в следующем, 2008-ом, году.

Медленно, но уверенно продвигается вперед еще один интересный проект - многоцелевой истребитель Super 10 для ВВС НОАК. Его силовая установка состоит из одного двигателя АЛ-31ФН производства ФГУП ММПП "Салют". Полным ходом продолжают испытания на дюжине самолетов опытной партии и разворачивается серийное производство. Реализация данного проекта для "Салюта" обернется заказами на несколько миллиардов долларов. Двигатели семейства АЛ-31 на китайские самолеты "Салют" поставляет уже полтора десятка лет, начиная с АЛ-31Ф для Су-27СК, что собирались самолетостроительным заводом в Комсомольске-на-Амуре, а затем по лицензии в г. Шеньжень.

Генеральный директор ФГУП ММПП "Салют" сообщил корреспонденту "ВПК", что все двигатели семейства АЛ-31, предусмотренные к поставке в текущем году по ранее подписанным контрактам, уже переданы заказчику. Заключены дополнительные контракты по запасным частям. Кроме того, от китайской стороны поступила заявка на дополнительную партию двигателей с поставкой в следующем году. "В будущем предполагаются новые заявки с китайской стороны", - заявил Юрий Сергеевич. В том числе и на доработанные двигатели повышенной тяги. Они присутствуют в тематике переговоров с китайской стороной на данной выставке в контексте темы как легкого истребителя Super 10, так и семейства самолетов марки "Су". "В ходе выставки мы провели несколько часов переговоров с высокопоставленными китайскими посетителями. Думаю, что в конце концов этот переговорный процесс завершится подписанием новых контрактов. Взаимный интерес к этому есть", - заключил Елисеев.

Есть перспектива сотрудничества с Китаем по теме боевой и военно-транспортной авиации и у фирмы "Туполев", сказал корреспонденту "ВПК" пре-

зидент АО "Туполев" Игорь Шевчук, однако "пока он не готов" сообщить подробности соответствующих переговоров. Как известно, китайские военные давно интересуются "евростратегическим" бомбардировщиком Ту-22М с крылом изменяемой геометрии и сверхзвуковой скоростью полета. Такая машина могла бы эффективно заменить в составе частей морской авиации порядком устаревшие дозвуковые китайские бомбардировщики Н-6, являющиеся развитием конструкции Ту-16. Между тем китайские морские летчики уже начали боевую подготовку на новейших многоцелевых истребителях Су-30МК2, оснащенных несколькими типами крылатых ракет класса "воздух-поверхность".

Как сообщил руководитель корпорации "Тактическое ракетное вооружение", в Поднебесную "сегодня поставляются" такие "продвинутые" серийные изделия, как сверхзвуковая ракета Х-31 в вариантах с пассивной (противорадиолокационное применение) и активной радиолокационной системой наведения (противокорабельное). А также ракеты "воздух-воздух" типа РВВ-АЕ, не уступающие по своим возможностям последней американской разработке в данном классе - AIM-120. Кроме того, Китай получает дозвуковые крылатые ракеты семейства Х-59 различного исполнения. А во время осмотра российской экспозиции утром 1 ноября делегация МО КНР во главе с министром обороны надолго задержалась на стенде ТРВ. Как пояснил Борис Обносков, повышенный интерес был вызван демонстрацией новых вариантов хорошо известных изделий, в том числе Р-27П и Х-31ПК. В прошлом году корпорация получила право на прямую поставку запчастей и оказание услуг иностранным пользователям своей продукции. В настоящее время с китайской стороны ведутся переговоры по поставке ЗИПов и различного оборудования, необходимого для поддержания в боевой готовности растущего китайского ракетного арсенала российского происхождения.

Владимир КАРНОЗОВ

*источник:
газета "Военно-промышленный курьер"
09.11.06*

БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА ДЛЯ ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ

Для оформления подписки заполните
ЗАЯВКУ НА ПОЛУЧЕНИЕ СЧЁТА на стр. **93**
и вышлите ее факсом по номеру, указанному в Заявке.

ВЗЛЕТ БЕЗ ПОСАДКИ

Виноваты ли российские летчики в катастрофах самолетов европейского производства?

На прошлой неделе Межгосударственный авиационный комитет (МАК) обнародовал итоги расследования июльской катастрофы самолета А-310 в Иркутске, в которой погибли 125 человек. Главный вывод: во всем виноваты погибшие летчики, совершившие роковые ошибки при посадке. Вместо перевода двигателя в режим торможения они случайно вывели его в режим разгона. В минувшую пятницу в статье "Газ и тормоз" "Труд" поставил под сомнение полноту и объективность этой экспертизы. По мнению редакции и опрошенных нами авиационных специалистов, есть веские основания полагать, что корни аварии заложены в конструкторских просчетах европейского концерна Airbus, создавшего А310. Пилотскую кабину там спроектировали таким образом, что рычаг управления реверсом оказался недопустимо близко от рычага газа. Именно по этой причине погибший командир корабля Шибанов допустил роковую ошибку. Увы, вчера Россия оказалась на грани новой драмы, обстоятельства которой могли быть подозрительно похожи на ту, что случилась 9 июля. Снова Иркутск, снова А310, снова рейс номер 778 авиакомпании S7 (бывшая "Сибирь").

Вчера утром к взлетно-посадочной полосе иркутского аэропорта опять с воем сирен неслись "скорые" и пожарные машины. На заходящем на посадку лайнере, на борту которого было 193 пассажира, не сработал сигнал о выпуске левой стойки шасси. Была надежда, что в пилотской кабине просто не загорелось соответствующее табло. По команде диспетчера "Иркутскаэроконтроля" экипаж на предельно малой высоте сделал контрольный проход над летным полем. Земля пилотов не успокоила: было хорошо видно, что А310 действительно стал "одноногим". В 8 часов 19 минут по московскому времени в аэропорту объявили тревогу. Однако экипаж с помощью резервной системы гидравлики сумел справиться с ситуацией. Закапризничавшую стойку удалось выпустить, и через 8 минут А310 благополучно приземлился. Но главный вопрос - надежность самолетов этого типа, которых только в компании S7 десятков, - остался. И, стало быть, остались сомнения в объективности экспертов МАКа и их странной благосклонности к продукции концерна Airbus.

Свою точку зрения по этому поводу высказал заслуженный летчик-испытатель, кандидат технических наук, Герой Советского Союза Александр Щербakov: "Тридцать три года в летно-исследовательском институте имени Громова я испытывал различные типы самолетов. И для меня истинная причина июльской катастрофы А310 очевидна. Допустил летчик того самолета ошибку? Да, допустил. Но ошибка - следствие совершенно неудовлетворительной компоновки пилотской кабины лайнеров этого типа. Если, действуя одним рычагом, пилот может случайно привести в действие другой - это грубейшая, вопиющая конструкторская ошибка. Расположение комплексов управления, вызывающих противоположные ответные реакции самолета, должно абсолютно исключать их одновременное использование".

Вероятно, сыграло свою роль и то, что самолет вылетел из Москвы с неисправным реверсом левого двигателя. Правила эксплуатации А310 такое допускают, но это обстоятельство значительно усложнило действия летчика на скоротечном этапе пробеге при посадке. Поэтому значительная часть вины за катастрофу лежит на концерне Airbus и тех, кто сертифицировал погибший самолет. То есть на МАКе. Это тем более очевидно, что выкатывания за пределы взлетно-посадочной полосы именно этого лайнера имели место и раньше. Чего комиссия не могла не знать.

Выводы комиссии МАКа, свалившей все на летчиков, не только ошибочны, но и аморальны. Оправдывая Airbus, комитет оставляет опасность повторения подобных трагедий на таких самолетах в дальнейшем. Какие бы отношения ни связывали МАК и фирму Airbus, членам комиссии следовало бы подумать и об этом. На подозрения в "особости" этих отношений наталкивают и результаты расследования МАКом майской катастрофы лайнера А320 "Армянский авиалиний" под Сочи. Напомню, при уходе на второй круг и развороте тот самолет не дотянул до полосы и с высоты нескольких сот метров рухнул в море. Погибли все 113 человек, находившиеся на борту. Официальный вывод экспертов МАКа: летчик утратил контроль за пространственным положением аэробуса. Снова, значит, виноват пилот. Это ошеломляет не меньше, чем результаты расследования случившегося в Иркутске. Дело в том, что в кабине А320 нет штурвалов и центральной ручки управления. Самолет пилотируется двумя джойстиками - примерно, как игровая приставка. Один под левой рукой у левого летчика, другой - под правой у правого. Причем существует режим, когда команды на рули могут быть выданы с обоих пилотских кресел одновременно. Конструкторский порок, похожий на мину замедленного действия! Если левый летчик создает левый крен, а правый летчик, желая скорректировать его действия, перемещает свой джойстик вправо, рули остаются в нейтральном положении! При этом самолет несколько мгновений фактически неуправляем. Поскольку между джойстиками нет механической связи, командир не способен мгновенно понять что происходит. Тем более при заходе на посадку в сложных метеоусловиях, когда все внимание на контроль курса и глиссады... Да на малой высоте. На это требуется несколько секунд. Уверен, при заходе на посадку армянского А320 в Сочи этих секунд и не хватило.

ТЕМ ВРЕМЕНЕМ

В минувший понедельник появились новые свидетельства серьезной озабоченности российских властей проблемами авиационной безопасности. К увольнению представлен глава Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Валерий Салеев. Есть сведения, что свой пост скоро вынужденно покинет и глава Росавиации Александр Юрчик.

Сергей ИЩЕНКО

*источник: газета "Труд"
29.11.06*

"РУССКИЕ ВИТЯЗИ" В КИТАЙСКОМ НЕБЕ

31 октября в г.Чжухай (провинция Гуандун, КНР) открылась 6-я Международная авиакосмическая выставка Airshow China 2006, которая по праву считается одной из крупнейших выставок этого профиля на Азиатском континенте.

Этот форум неизменно привлекает повышенное внимание многих производителей и заказчиков вооружения и военной техники. Россия - традиционный участник выставки. В Airshow China 2006, проведение которой пришлось на Год России в Китае, достижения отечественной авиационной промышленности представят более 50 предприятий и организаций.

Экспозиция общей площадью порядка 1.500 кв. м, организатором которой выступает ФГУП "Рособоронэкспорт", отражает последние тенденции развития мирового рынка авиационной техники и призвана продемонстрировать высокий научно-производственный потенциал авиационной отрасли российской промышленности. Здесь демонстрируются натурные образцы, модели, макеты, постеры, информационно-рекламные материалы по всему спектру современной российской авиационной и вертолетной техники, авиационного вооружения, средств ПВО, продукции и услуг гражданского и двойного назначения.

Широко представлен экспортный ряд самолетов семейства "Су", в том числе сверхманевренный многоцелевой истребитель Су-35, многофункциональные истребители типа Су-27СК и Су-30, многофункциональный ударный самолет Су-39, корабельный самолет Су-33, модернизированный самолет-штурмовик Су-39, истребитель-бомбардировщик Су-32.

Авиационная холдинговая компания "Сухой" представляет новый одноместный многофункциональный истребитель Су-27СК. Среди предложений также модернизированный Су-27СКМ, который по своим характеристикам соответствует самолету поколения "4+" и обеспечивает поражение высокоточным управляемым оружием не только воздушных, но и всего спектра наземных и морских целей. Эта боевая машина обладает высокой маневренностью и широкой номенклатурой управляемого и неуправляемого вооружения. Уникальные летные качества самолетов семейства "Су" в небе над Чжухаем продемонстрируют российские асы всемирно известной пилотажной группы "Русские витязи". На стенде АХК "Сухой" можно будет ознакомиться с макетом кабины многоцелевого сверхманевренного истребителя Су-35.

Продукция российской самолетостроительной корпорации "МиГ" представлена многофункциональным фронтовым истребителем МиГ-29СМТ, фронтовыми истребителями МиГ-29М и МиГ-29СМ, самолетом корабельного базирования МиГ-29К, истребителем-перехватчиком МиГ-31Э, а также учебно-боевым самолетом МиГ-29КУБ (корабельного базирования), учебно-тренировочным самолетом МиГ-АТ. Посетители авиасалона смогут также получить информацию по тактико-техническим характеристикам учебно-боевого самолета Як-130, оперативно-стратегического военно-транспортного самолета Ил-76МФ, а также дистанционно пилотируемого летательного аппарата "Пчела-1".

История вооруженных конфликтов в ряде стран Азии и Африки убедительно показала особую роль как боевой, так и военно-транспортной вертолетной техники в условиях высокогорных и пустынных районов. Поэтому значительное место в российской экспозиции занимают экспортные варианты вертолетов марки "Ми" и "Ка": боевые вертолеты Ми-28НЭ, Ка-50, Ка-50-2, многоцелевой вертолет Ка-60, транспортно-боевые вертолеты Ми-35, Ми-35П и Ми-35М, военно-транспортные вертолеты Ми-17В-5 и Ми-171Ш, тяжелый военно-транспортный вертолет Ми-26, корабельный транспортно-боевой вертолет Ка-29, вертолет радиолокационного дозора Ка-31.

Безусловный интерес вызовет тяжелый военно-транспортный вертолет Ми-26, предназначенный для переброски войск с боевой техникой, транспортировки крупных партий грузов общей массой до 20 тонн. В десантном варианте вертолет способен перевозить до 82 десантников. Сегодня Ми-26 успешно эксплуатируется во многих странах мира.

Продвигаемый "Рособоронэкспортом" совместно с ОАО "Роствертол" транспортно-боевой вертолет Ми-35М является результатом глубокой модернизации знаменитой базовой модели транспортно-боевого Ми-35. Благодаря оснащению Ми-35М новыми двигателями ВК-2500, новой несущей системой, современной авионики, в том числе комплексом навигации и электронной индикации и круглосуточной обзорно-прицельной системой, летные характеристики и боевые возможности машины существенно расширены - она способна выполнять поставленные задачи и применять вооружение днем и ночью, в условиях жаркого климата и высокогорной местности.

На российском сегменте выставки широко представлены средства ПВО - от ПЗРК "Игла" до ЗРС дальнего действия С-300. Показаны возможности зенитной ракетной системы С-300 ПМУ2 "Фаворит", способной поражать тактические баллистические ракеты с дальностью запуска до 1.000 километров. Среди экспонатов ЗРК средней и малой дальности "Бук-М2", "Тор-М1", "Печора-2М", "Тунгуска-М1", "Оса-АКМ".

В российской экспозиции представлена широкая номенклатура иной продукции отечественного ОПК по тематике авиасалона, в том числе: турбореактивные и турбовальные двигатели для боевых самолетов и вертолетов, современные авиационные управляемые ракеты класса "воздух-воздух", авиационные бортовые радиолокационные станции, радиолокационные прицельные комплексы, разнообразные элементы бортового оборудования самолетов и вертолетов, средства наземных лабораторных испытаний авионики летательных аппаратов, системы сбора, обработки и анализа полетной информации летательных аппаратов.

Выставка Airshow China 2006 будет работать до 5 ноября. Нет сомнения в том, что участие нашей страны в этом представительном форуме придаст новый импульс расширению военно-технического сотрудничества России с КНР, другими государствами Азиатско-Тихоокеанского региона.

Анатолий АНТИПОВ

*источник: газета "Красная звезда"
01.11.06*

НЕОЖИДАННОЕ ПРИГЛАШЕНИЕ

Китаю предложили попасть в пятое поколение военных истребителей.

Глава российской делегации на проходящем в Чжухае авиасалоне Air Show China 2006, замруководителя Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству Александр Денисов пригласил Китай участвовать в российском проекте истребителя пятого поколения.

Слова чиновника означают сенсационное изменение в оборонной политике России, если, конечно, он не оговорился. Ранее российские авиастроители рассматривали возможность сотрудничества в создании пятого поколения истребителей с Индией - страной традиционно дружественной, а главное, удаленной от наших границ.

Но Китай, вооруженные силы и интересы которого непосредственно соприкасаются с российской территорией, как до сих пор считалось, никак не мог быть допущен к такому стратегически значимому проекту. Александр Денисов отступил от этой позиции на состоявшейся вчера в Чжухае пресс-конференции. Отвечая на вопрос китайского журналиста о текущем состоянии работ по истребителю пятого поколения, чиновник сказал: "Мы предлагаем некоторым странам, в том числе и КНР, участвовать в этом проекте".

По мнению директора Центра анализа стратегий и технологий (АСТ) Руслана Пухова, г-н Денисов "несколько погорячился". "Для того чтобы китайцы могли войти в этот проект, нужно решение на самом высоком политическом уровне России, - сказал "Времени новостей" директор АСТ. - Причем российские военные будут стоять насмерть против участия в нем вообще любых иностранцев, а тем более Китая - нашего возможного противника в XXI веке".

Исследовательские работы по отечественному истребителю пятого поколения (качественно превосходящему по летно-боевым характеристикам ныне существующие самолеты четвертого поколения) велось параллельно конструкторскими бюро "Сухого" и "МиГ" с конца советской эпохи.

За рубежом до сих пор создана только одна машина, отвечающая требованиям пятого поколения - американский истребитель F-22. В 2002 г. ВВС России выбрали для дальнейшей реализации проект Т-50 авиационной холдинговой корпорации (АХК) "Сухой". Эта машина получила рабочее название "Перспективный авиационный комплекс фронтовой авиации" (ПАК ФА). Ее первый полет ожидается в 2009 г. Поскольку стоимость проекта очень велика (оценка необходимых затрат составляет 1,3-2 млрд. долл. ежегодно), у авиастроителей (но не у военных) возникла идея привлечь иностранного соинвестора.

Первые переговоры на эту тему с Индией состоялись в 2001 г. В январе 2003 г. в рамках визита министра обороны Индии Джорджа Фернандеса в Москву был подписан российско-индийский протокол о намерениях совместно проектировать истребитель нового поколения. Однако отношения застопорились в ноябре 2005 г., когда новый министр обороны Индии Пранаб Мукерджи тоже побывал в России и

заявил, что его страна не согласна быть только источником финансирования проекта. Индия хотела бы участвовать во всех его стадиях: начиная с определения облика самолета, проектирования и заканчивая серийным производством. Таким образом, она намерена приобрести опыт и технологии полного цикла разработки самолета. Из-за этого индийцев не очень устраивает проект ПАК ФА. Он уже находится на довольно продвинутой стадии, и включиться в него с самого начала уже не получится.

Китаю же, по мнению г-на Пухова, участие в подобном проекте теоретически могло бы дать огромный технологический скачок. Однако равноценной выгоды для России эксперт не видит. Потенциальные военно-стратегические риски высоки, а китайские деньги при нынешнем финансовом состоянии России для наших авиастроителей критического значения не имеют.

Надо отметить, что министр обороны Китая генерал-полковник Цао Ганчуань, посетивший Air Show China 2006 1 ноября, на второй день работы выставки, не уделил особого внимания стенду АХК "Сухой". Министр задержался у авиационных ракет, представленных российской корпорацией "Тактическое ракетное вооружение", а затем удалился в сторону китайского раздела экспозиции.

Россия заинтересована в стратегическом партнерстве с Европейским оборонным и аэрокосмическим концерном EADS, а не просто в покупке, пусть и значительного, пакета акций компании, заявил в Чжухае ИНТЕРФАКСУ глава "Роспрома" Борис Алешин.

"Те проекты, которые у нас есть с концерном EADS, - это еще не стратегическое партнерство. Мы нацелены на стратегическое партнерство. И мы вынуждены так ставить вопрос", - сказал чиновник.

"Сейчас прорабатываются различные варианты сотрудничества. Альтернативой стратегическому партнерству с EADS может быть, например, самостоятельное развитие или, скажем, партнерство с Китаем, - считает Борис Алешин. - Поэтому мы проверяем все эти решения".

По его словам, вопрос не в том, какой процент акций приобретет Россия (Внешторгбанк, как известно, приобрел на рынке свыше 5% акций EADS). "Это абсолютно не играет никакой роли, даже если это будет 25%. Вопрос в том, какую роль мы, имеем в виду Россия, можем играть в этой компании. Потому что концерном EADS на самом деле управляют правительства Германии и Франции. И события последних месяцев показали, что правительство Франции увеличивает свою долю в этой компании", - сказал Борис Алешин. По его словам, "совершенно очевидно, если мы не станем игроком на политическом уровне, объем акций не будет играть никакой роли".

Михаил КУКУШКИН

источник: газета "Время новостей"
03.11.06

ДАЛЬНИЙ ВОСТОК - ЗА ТУ-204

Авиаторы Хабаровска и Владивостока продолжают практику закупки отечественных самолетов.

Крупнейшие авиакомпании Дальнего Востока уже получили по схеме финансового лизинга девять воздушных судов семейства Ту-204. А на прошлой неделе АО "Владивосток Авиа" подписало дополнительное соглашение с "Ильюшин Финанс Ко." еще по двум Ту-204-300. Увеличить число "тушек" в собственном парке намерено и ФГУП "Дальневосточные авиалинии" ("Дальавиа"). Кроме того, в Хабаровске будут базироваться два Ту-204С, которые в следующем году приобретет группа компаний "Волга-Днепр".

Необходимость поддержания круглогодичного регулярного воздушного сообщения между европейской частью Российской Федерации и Дальним Востоком диктуется, кроме прочего, размещением на восточных рубежах страны крупной группировки Сухопутных войск и Военно-морского флота. Краснознаменный Дальневосточный военный округ расположен на территории десяти субъектов Российской Федерации, население которых составляет семь миллионов человек. Управление округом осуществляется из Хабаровска. А штаб Тихоокеанского флота размещается во Владивостоке.

Пожалуй, именно на Дальнем Востоке проблема воздушного сообщения стоит особенно остро из-за большой удаленности населенных пунктов от "центров цивилизации". Полностью отказаться от "дорогого удовольствия" в лице авиации здесь не получается: все другие виды транспорта не в состоянии обеспечить круглогодичной связи со всеми удаленными территориями.

Между тем в Москве продолжаются разговоры о создании "дальневосточного отделения" Аэрофлота, которое поглотит "Дальавиа", "Владивосток Авиа" и "Магаданские авиалинии". Московские рационализаторы планируют перекроить существующую сетку маршрутов на Дальнем Востоке, сделав Хабаровск узловым аэропортом всего региона.

В Хабаровске и Владивостоке заявления Аэрофлота оставляют без официальных комментариев. В частных же разговорах сквозит скепсис насчет способности "москвичей" реально помочь решению проблем, возникающих на Дальнем Востоке с реализацией конституционного права граждан России на свободное перемещение. Остроту им придает продолжающееся старение самолетно-моторного парка и удорожание себестоимости авиаперевозок из-за роста цен на ГСМ.

В современной системе воздушного транспорта Дальнего Востока присутствуют два ключевых аэропорта - Владивосток и Хабаровск. Потоки между ними разделены таким образом, что оправдывают круглогодичное применение на московском направлении 150-160 местных машин типа Ил-62, Ту-214 и Ту-204-300. А более вместительные Boeing 767-300ER зачастую летают недогруженными из-за недостатка платежеспособного спроса.

Именно по этой причине "Дальавиа" и "Владивосток Авиа", рассмотрев различные варианты, остановили свой выбор на специальных вариантах самолетов семейства Ту-204, отличающихся повышенной дальностью полета. Заметим, что в отличие от российской машины ее западные "одноклассники" - Airbus A320 и Boeing 737 не в состоянии покрыть расстояние между Москвой и Владивостоком (почти десять часов в воздухе) или Хабаровском (восемь с половиной) без промежуточной посадки.

Вот что по данному поводу сказал корреспонденту "ВПК" заместитель генерального директора "Владивосток Авиа" Игорь Маценко: "Дальние линии из Владивостока в Москву, Санкт-Петербург и Екатеринбург мы смогли обеспечить достаточным уровнем регулярности и экономической эффективности именно с помощью самолета Ту-204-300. Для российского рынка компоновка этого самолета (142 кресла) наиболее приемлема. А емкость 250-300 посадочных мест (широкофюзеляжные лайнеры Boeing 767 и Ил-96) излишня".

Игорь Иванович добавил: "Обладая Ту-204-300, мы можем очень гибко маневрировать провозными мощностями в зависимости от спроса. Например, летом, когда потребность большая, мы девять рейсов в неделю ставили на Москву и добивались загрузки 90%. Сейчас потребность несколько сократилась и мы понемножку сокращаем частоту, при этом поддерживая высокую загрузку кресел. Получается, что расходы на одного перевезенного пассажира не возрастают. А нашим конкурентам в Аэрофлоте это трудно сделать на их машине Boeing 767-300ER: они и летом, и зимой "возят" 230 кресел. Вот почему Ту-204-300 показал себя более коммерчески эффективным."

Следуя логике рассуждений собеседника, план Аэрофлота по созданию единого узлового аэропорта в Хабаровске (с низведением Владивостока до уровня регионального аэропорта) имеет цель искусственно поднять эффективность любимого "боинга". При этом владивостокским пассажирам придется, вместо прямого полета, стать "транзитниками", "убив" час-полтора времени на смену самолета в узловом аэропорту.

Что касается "Дальневосточных авиалиний", то и эта авиакомпания посчитала вариант Ту-204 (выпускает Казанское авиационное производственное объединение) наиболее подходящим для ее маршрутной сети. Вот что сказал корреспонденту "ВПК" генеральный директор "Дальавиа" Павел Севастьянов: "Считаю, что самолет Ту-214 достоин того, чтобы его эксплуатация расширялась и развивалась. Хабаровское авиапредприятие в течение ряда лет устойчиво занимает седьмое место по перевозке пассажиров на внутрироссийских маршрутах. В том числе благодаря введению в строй пяти Ту-214. Этот самолет способен заменить уходящий с эксплуатации дальнемагистральный Ил-62, который по экономическим показателям не выдерживает конкуренции из-за высокого расхода топлива. А базовая модель семейства - самолет Ту-204-100 - может идти на замену массового среднемагистрального Ту-154, который сегодня

выполняет основной объем работы на рынке авиаперевозок внутри России".

Заслуженный работник транспорта РФ Павел Севастьянов высказывает следующее мнение по вопросу о том, на производстве какой техники следует сосредоточить усилия Объединенной авиастроительной компании (ОАК): "Считаю, что таковой является семейство Ту-204/Ту-214. Именно на нем должно быть сосредоточено внимание правительства, авиационных властей и промышленности. Этот самолет надо делать массовым. Профинансировать достройку уже заложенных самолетов на заводах в Казани и Ульяновске. Запустить программу по постройке десятков таких самолетов и поставке их в авиакомпанию по лизинговой схеме. Сегодня, когда создаются новые самолеты по проекту "Российский региональный самолет" и другим, нужно понимать, что это техника послезавтрашнего дня. Они еще пока не построены либо не прошли сертификационных испытаний. Еще не известно, какие характеристики будут у этих новых самолетов. Потому что на бумаге одно, а на практике получается другое. Кроме того, не эта тема сегодня актуальна для России. Для России актуальна тема самолетов размерности основных "рабочих лошадок" - Ту-154 и Ил-62. И им есть замена в лице Ту-204 и Ту-214".

"Дальавиа" рассматривает пути приобретения еще нескольких "тушек" казанского происхождения. "Обновление парка неизбежно, поэтому мы и занимаемся этими вопросами в практическом плане. Правда, в последнее время из-за прекращения поступления компенсаций по частичной компенсации лизинговых платежей финансовая нагрузка на наше предприятие существенно возросла. Она такая, что мы ходим "на грани". Нам сначала нужно пройти, пережить этот трудный период. И тогда мы снова вернемся к теме обновления парка", - обещает Павел Иванович.

Гендиректор хабаровского авиапредприятия не видит иного пути по реализации новых отечественных самолетов, кроме как через схемы финансового лизинга: "Большинство моих коллег - руководителей авиакомпаний - вкладывать деньги в строительство самолетов не будут. Энтузиастов типа нас на хабаровском авиапредприятии и в других авиакомпаниях, которые пошли по этому пути, немного. А если будут стоять готовые самолеты, построенные и доведенные до современных требований мирового рынка (для чего разработчику требуются небольшие деньги - несколько миллионов долларов), найдутся желающие взять их на эксплуатацию".

Среди тех, кто недавно решил на Ту-204, - крупнейший грузовой авиаперевозчик России, группа компаний "Волга-Днепр" (ГКВД). По итогам девяти месяцев текущего года ГКВД "опустила" Аэрофлот на второе место. В этом ульяновским авиаторам помогла отечественная техника в лице десяти "Русланов". Летом этого года к ним прибавился первый Ил-76ТД-90ВД, оснащенный двигателями ПС-90А76. В следующем году "Волга-Днепр" получит еще один модернизированный "ил".

Кроме того, по соглашению с ИФК, ГКВД приобретает по схеме финансового лизинга два грузовых Ту-204С, тоже с пермскими моторами. Самолеты поступят заказчику в конце 2007 г. Они будут летать из Хабаровска и Красноярска в Китай, обеспечивая под-

воз грузов для дальнейшей "развозки" по Европе на Boeing 747-200F.

Кстати, в отличие от "антоновых" и "ильюшиных", в прошлом году эксплуатация американского "слона" для "Волги-Днепра" оказалась убыточной. Исправить положение призваны два новых Boeing 747-400RF с более экономичными двигателями. Они будут отвозить доставленные "тушками" китайские грузы из Хабаровска на западное побережье США. В том же направлении планируют открыть пассажирские рейсы "Дальавиа" и "Владивосток Авиа" - благо, что дальности "тушек" хватает. Таким образом, с помощью Ту-204 дальневосточные авиакомпании откроют для себя "окно" в Новый Свет.

Тему продолжает Павел Севастьянов: "Считаю, что на этом типе воздушного судна государство должно бы сосредоточить основное внимание и усилия. Потому что самолет "живой", он прошел этап начальной эксплуатации. Конечно, он требует большего внимания со стороны разработчика и завода-изготовителя в части устранения отмеченных в эксплуатации недостатков - их можно устранить выпуском "доработочных" бюллетеней.

Для этого не нужны большие деньги, сравнимые с теми, что требуется вложить в разработку полностью нового самолета. Это "мелкие" деньги, но их необходимо вложить, чтобы довести самолет до безупречного уровня с точки зрения мировых стандартов. И тогда Ту-204 будет в состоянии решать проблемы авиационных перевозок на средне- и дальнемагистральных маршрутах внутри нашей страны, а также на международных линиях".

Аналогичного мнения придерживаются и авиаторы Владивостока. На прошлой неделе руководители "Владивосток Авиа" подписали дополнительное соглашение с "Ильюшин Финанс Компани" еще по двум Ту-204-300 с поставкой в апреле-мае 2008 г. "Программа Ту-204-300 открыла для нас абсолютно новый рынок - дальние полеты. И этот рынок мы будем развивать", - прокомментировал ситуацию Игорь Маценко.

Среднемесячный налет на один списочный Ту-204-300 превышает 300 часов, а отдельные машины налетали еще больше - до 450. "Это достаточно большой налет для самолета Ту-204, о котором столько много говорили, что он якобы не может летать с регулярностью, эффективностью и степенью исправности, соответствующей западным типам. На собственном опыте мы убедились, что это не так".

"У меня хорошее мнение о Ту-204-300, - продолжает Игорь Иванович, - я рад, что наконец-то появился отечественный самолет, который соответствует международным требованиям. Если бы такие самолеты раньше запустили в производство и эксплуатацию, то многие проблемы разрешились бы. И не было бы того коллапса, с которым сегодня столкнулась система воздушного транспорта России".

Владимир КАРНОЗОВ

*источник:
газета "Военно-промышленный курьер"
01.11.06*

НЕБО ЗАЩИЩАЮТ СИЛЬНЕЙШИЕ

Взгляд на развитие основы парка перехватчиков ВВС России – истребителя МиГ-31.

Разрабатывая планы строительства Военно-воздушных сил, планируя их боевую подготовку и техническое переоснащение, командование ВВС обязано исходить из потенциала внешних угроз, с которыми наша страна может столкнуться. Имеющиеся данные отчетливо свидетельствуют, что в сфере ответственности ВВС этот потенциал растет.

В странах НАТО продолжается совершенствование и количественное наращивание крылатых ракет стратегического и оперативного назначения. В начале 2006 г. в боевой состав ВМС США вошла модернизированная атомная подводная лодка класса "Огайо", которая вместо 24 баллистических может нести до 154 крылатых ракет "Томагавк" и "Тактический томагавк". В 2008 г. флот США будет иметь уже четыре таких подлодки с суммарным боекомплектом свыше 600 ракет. Для сравнения: примерно столько же крылатых ракет имела вся группировка ВМС США из нескольких десятков кораблей накануне нападения на Ирак в 1991 г. При этом "томагавки" сохраняются на вооружении сотен других боевых единиц ВМС США, а в последнее время они продаются и союзникам Вашингтона по НАТО.

В последние годы в развитии зарубежных ВВС отчетливо проявляется и другая тенденция: самолеты тактической и палубной авиации вооружаются усовершенствованными тактическими ракетами повышенной дальности. Страны НАТО не только в большом количестве закупают ракеты, подобные Storm Shadow, KEPD-350, JASSM, SLAM-ER, для своих ВВС, но и активно продвигают их на экспорт. В том числе и в страны, являющиеся ближайшими соседями России. Между тем это оружие с дальностью стрельбы 300 км и более, развернутое в больших количествах, является не менее опасным и дестабилизирующим, чем баллистические ракеты, об опасности которых склонны рассуждать наши западные партнеры.

Параллельно с наращиванием арсеналов высокоточных крылатых ракет, запускаемых вне зоны ПВО, происходит качественное изменение парка носителей такого оружия. В среднесрочной перспективе большинство боевых самолетов государств НАТО будет относиться к категории малозаметных.

В ВВС США к 2020-2025 годам самолетов, не обладающих этим качеством, просто не останется.

В среднесрочной перспективе на вооружении в странах НАТО могут появиться гиперзвуковые ракеты класса "воздух-поверхность". Через 20-25 лет вполне могут стать реальностью гиперзвуковые ударные самолеты.

Мы не можем не учитывать и тот факт, что параллельно с резким ростом арсеналов высокоточного малозаметного вооружения идет интенсивная отработка его боевого применения. Во время вторжений в Ирак и Югославию отработаны формы и методы массированных авиационных ударов, направленных на решение стратегических задач.

Анализ учений, проводимых на Западе, показывает, что планы нанесения таких ударов активно отрабатываются. Причем объем имеющихся в составе НАТО сил и средств воздушного нападения заставляет предполагать, что при определенных обстоятельствах целью их применения может стать стратегическое разоружение противника или разрушение его системы управления.

ОТВЕТ РОССИИ

Никто не может дать гарантии, что потенциальные угрозы безопасности России не трансформируются в реальные. Более того, по мере укрепления государственного суверенитета и экономической мощи нашей страны становятся громче голоса тех, кто призывает вести диалог с Россией с позиции силы.

Именно поэтому на рост потенциала угрозы воздушного, а в перспективе - воздушно-космического нападения Россия вынуждена адекватно отвечать. Такие ответные меры могут носить как оборонительный, так и наступательный характер.

При этом мы понимаем, что наш ответ не может, как в прошлые годы, основываться на неограниченном количественном наращивании числа самолетов и ракет. Возврат к временам ожесточенной гонки вооружений бессмыслен с военно-политической точки зрения и разорителен - с экономической.

Исходя из этих принципов, ВВС России создают потенциал для отражения массированного авиационного нападения любого противника, базируясь при этом прежде всего на качественном совершенствовании вооружения и военной техники.

Одновременно мы стремимся анализировать угрозы завтрашнего дня и создавать задел для их своевременного парирования.

Осуществляя эти меры, ВВС России опираются на уникальные технологические достижения отечественной науки и промышленности и содействуют созданию задела для внедрения и освоения технологий нового поколения.

Один из позитивных примеров воплощения такого подхода в жизнь - успешный ход программы развития МиГ-31 - основного самолета истребительной авиации ПВО. ВВС совместно с Российской самолетостроительной корпорацией (РСК) "МиГ" недавно завершили предварительные испытания усовершенствованного варианта этого самолета.

Завершение испытаний открывает для усовершенствованного МиГ-31 дорогу к принятию на вооружение и последующему серийному переоборудованию строевых перехватчиков. Эти работы разворачиваются на Нижегородском авиационном заводе "-Сокол". Причем одновременно с модернизацией истребители пройдут капитальный ремонт, что позволит длительное время сохранять их на вооружении ВВС России.

Модернизация имеющегося парка МиГ-31 существенно увеличит боевые возможности противовоздушной обороны, особенно в удаленных регионах севера России, Сибири и Дальнего Востока, где груп-

пировки ПВО претерпели существенное сокращение в 90-е годы.

Следует отметить, что программа развития МиГ-31 всегда относилась в ВВС к наиболее приоритетным и финансировалась даже в условиях дефицита финансовых ресурсов.

Подтвержденная на испытаниях высокая эффективность усовершенствованного МиГ-31 базируется, образно говоря, на двух китах. Во-первых, это уникальные технологии, реализованные в конструкции МиГ-31 при его создании. Во-вторых, это новейшие разработки российской авиационной промышленности.

ПРЕДТЕЧА ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ

В свое время при проектировании МиГ-31 ученые и командование отечественных ВВС сформулировали опережающее время видение будущих воздушных операций и боев. Разработанные на основе этого видения требования сумели реализовать в металле ученые, конструкторы и производственники микояновской фирмы и других предприятий кооперации.

Построенный более четверти века назад, МиГ-31 значительно опередил свое время. В состав его системы управления вооружением (СУВ) "Заслон" впервые в практике истребительной авиации вошла бортовая радиолокационная станция (БРЛС) с фазированной антенной решеткой (ФАР). "Заслон" может обнаруживать бомбардировщики на расстоянии 200 км, сопровождать 10 целей и одновременно обстреливать четыре из них.

Уникальной особенностью МиГ-31 стала способность к автономным и полуавтономным действиям в обширных географических районах, не прикрытых радиолокационным полем. Используя уникальные возможности СУВ "Заслон", перехватчик может играть роль самолета ДРЛОиУ. Группа из четырех МиГ-31 способна контролировать воздушное пространство протяженностью по фронту до 900 км и наводить на цели истребители других типов.

Ракетное вооружение МиГ-31 позволяет поражать цели, в том числе малоразмерные и низколетящие, на дальностях, недоступных для других истребителей. БРЛС с ФАР, групповые действия, способность к длительному сверхзвуковому полету в широком диапазоне высот - все эти свойства, изначально присущие МиГ-31, сегодня считаются неотъемлемым атрибутом истребителей пятого поколения и наиболее продвинутых самолетов поколения "4+". На базе технологий, отработанных в СУВ "Заслон", в 90-е годы была спроектирована БРЛС "Барс", во многом определившая превосходство истребителей Су-30МК над иностранными конкурентами.

Нельзя не упомянуть о заложенном конструкторами огромном модернизационном потенциале МиГ-31.

ОТВЕТ НА НОВЫЕ УГРОЗЫ

В свое время появление МиГ-31 разрушило планы тех, кто планировал массированные авиационные удары по нашей стране с привлечением тысяч крылатых ракет и сотен стратегических бомбардировщиков. Однако технический процесс не стоял на месте, и по мере развития за рубежом средств воздушного нападения, о которых было сказано выше,

актуальной стала модернизация истребителя.

Как показали недавние испытания усовершенствованного МиГ-31, он, как и базовый самолет четверть века назад, успешно борется с самыми современными средствами воздушного нападения.

"Мозгом" такого самолета стала модернизированная система управления вооружением (СУВ), включающая усовершенствованную БРЛС, новый бортовой компьютер, математическое и программное обеспечение с элементами искусственного интеллекта. За счет этих новшеств дальность обнаружения воздушных целей возросла почти в 2 раза, повышены точностные характеристики СУВ.

Обновленная система управления вооружением позволяет применять ракеты сверхбольшой дальности, подобных которым нет в мире. Их дальность пуска превышает 200 км. Возросли возможности перехватчика по поражению малозаметных самолетов и крылатых ракет, а также летательных аппаратов, имеющих гиперзвуковую скорость полета.

Усовершенствованный МиГ-31 может нести больше авиационных средств поражения, чем базовый самолет.

В кабине нового МиГ-31 установлены современные средства отображения тактической информации, в том числе цветные многофункциональные индикаторы большого размера. Экипаж получил возможность ориентироваться по современной системе спутниковой навигации. Эффективность при решении задач различных классов возросла 1,5-4 раза.

Боевые возможности усовершенствованного МиГ-31 позволяют успешно бороться с перспективными средствами воздушного нападения, в том числе с малозаметными крылатыми ракетами и перспективными гиперзвуковыми летательными аппаратами. Новый перехватчик будет достойным противником истребителям пятого поколения. Их малозаметность будет компенсироваться большей дальностью обнаружения целей бортовым радиолокатором, а также уникальными возможностями обновленного ракетного вооружения российского истребителя.

Нет сомнений, что усовершенствованные МиГ-31 будут играть исключительно важную роль в конфликте любого масштаба и с применением любого оружия.

ИТОГИ И УРОКИ ПРОГРАММЫ РАЗВИТИЯ МИГ-31

Программа развития МиГ-31 принесла ряд позитивных результатов.

После кризиса 90-х годов подтверждена способность ВВС и промышленности работать сообща над сложными высокотехнологичными проектами в рамках государственного финансирования. Разработка усовершенствованного МиГ-31 и его испытания велись в напряженном темпе и потребовали огромных усилий персонала Государственного летно-испытательного центра ВВС РФ (ГЛИЦ) имени Чкалова, научных коллективов ВВС, ведущих предприятий промышленности, таких как РСК "МиГ", НАЗ "Сокол", ГосМКБ "Вымпел", НИИ приборостроения имени Тихомирова, НТЦ "Завод "Ленинец" и других.

Вместе с тем, как отметили члены Комитета Совета Федерации по обороне на выездном заседании в ГЛИЦ в сентябре 2006 г., необходимо сосредоточить

внимание на развитии летно-испытательной и научно-экспериментальной деятельности армии и флота. Этот вывод опирается и на опыт испытаний МиГ-31БМ. Возможности этого самолета, особенно при групповых действиях, требуют увеличения и переоснащения основного авиационного полигона Министерства обороны РФ.

Усовершенствуя МиГ-31, российский авиапром показал, что способен создавать сложнейшие образцы авиационной техники исключительно в российской кооперации, без участия предприятий из стран СНГ, ближнего и дальнего зарубежья.

В процессе работы создана база для дальнейшего совершенствования МиГ-31, в том числе для повышения его возможностей в будущем, когда информационная и радиоэлектронная борьба приобретет особое значение.

Развитие МиГ-31 в интересах российских ВВС существенно повышает экспортный потенциал истре-

бителя. Руководители РСК "МиГ" уже отмечают, что в мире растет интерес к замене устаревающих МиГ-25 на обновленные МиГ-31.

Опыт работы по теме усовершенствования МиГ-31 подтвердил правильность стратегии последовательной и непрерывной модернизации основных боевых самолетов России. Освоение обновленного "МиГа" в войсках позволит не только укрепить безопасность России, но и начать отработку новых форм и методов ведения воздушных боев. А это значит, что будет сделан большой шаг к новому поколению боевой авиации.

*Владимир МИХАЙЛОВ,
главнокомандующий Военно-воздушными
силами, генерал армии*

*источник:
газета "Военно-промышленный курьер"
01.11.06*

BOEING И AIRBUS: ПОРА ПОДВИНУТЬСЯ?

**По мнению руководителя
Федерального агентства по
промышленности (Роспром) Бориса
Алешина, Россия и Китай могут
создать новый мировой центр
авиастроения, который сможет
успешно конкурировать и с Boeing, и
с Airbus.**

Сегодня в мире два глобальных игрока в самолетостроении. Это американская компания Boeing и европейский концерн Airbus. Очевидно, что своих успехов на мировом рынке эти холдинги достигли за счет укрупнения и объединения десятков авиастроительных предприятий. По мнению Бориса Алешина, Россия и Китай могут создать новый мировой центр авиастроения.

"В настоящее время созрели предпосылки для масштабного сотрудничества между Китаем и Россией именно в области гражданской авиации, кроме того, сейчас очень подходящее время для того, чтобы совместно выступить в качестве третьего мирового центра авиастроения наряду с Европой и США", - заявил Борис Алешин, прибывший в Китай для участия в представительном международном форуме China International Aviation and Aerospace и авиасалоне Airshow China 2006.

Россия уже предлагает Китаю интенсифицировать переговоры по совместным проектам в области гражданского авиастроения, но пока они идут довольно медленно.

"Реакция на наши предложения достаточно осторожная, однако могу сказать, что по этому вопросу уже проходили переговоры с китайской стороной. Я не думаю, что мы за одну или две встречи сможем решить все проблемы, но почти не сомневаюсь, что мы будем продвигаться в этом направлении", - сказал Борис Алешин РИА Новости. "В частности, мой визит в Китай предполагает, что переговорный процесс пойдет более активно", - добавил он.

По мнению главы Роспрома, у России существует большое количество разработок, которые могут быть

использованы в совместных проектах с Китаем. Это, к примеру, новый среднемагистральные самолет МТА, у нас есть прекрасный опыт по разработке турбовинтовых машин, есть Ил-76 и Ан-124, то есть Россия совместно с Украиной и Узбекистаном, безусловно, может конкурировать в этих сферах.

При этом одним из главных элементов российского предложения китайской стороне является создание совместной единой платформы для пассажирского и транспортного самолетов.

"Мы призываем и предлагаем нашим китайским партнерам рассмотреть возможность строительства самолетов двух типов - пассажирского и грузового - на одной платформе, это будет совместная платформа, не чисто китайская или чисто российская, какая будет выбрана, все зависит от того, насколько мы сможем поставить бизнес выше политики", - сказал глава Роспрома. У китайско-российского сотрудничества в сфере гражданской авиации хорошие перспективы. Такое сотрудничество предполагает организацию новых российско-китайских проектов полного цикла. Имеется в виду, что Россия и Китай, используя национальные технологические базы, совместно проектируют, производят и продвигают на авиарынок совместные продукты как равноправные участники партнерства. Если нам удастся таким образом организовать сотрудничество, то фактически это будет означать заявку на создание нового мирового центра авиастроения.

После стратегического выбора рыночных ниш должна начаться работа промышленных объединений. Со стороны России это будет Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) - перспективный участник российско-китайского партнерства.

Возможность такого стратегического партнерства будет активно обсуждаться в ходе международного авиасалона Airshow China 2006 в Чжухае.

Андрей ГАРАВСКИЙ

*источник: газета "Красная звезда"
01.11.06*

"ТАПОИЧ" ИДЕТ НА ВЗЛЕТ. УЗБЕКИСТАН ПОМОЖЕТ СНИЗИТЬ СТОИМОСТЬ "ИЛОВ"

В Ташкенте оперативно отреагировали на возникшие в рамках кооперации с российской авиапромышленностью трудности с поставками комплектующих, сообщает независимая газета "Uzbekistan today".

Постановлением Президента Ислама Каримова Ташкентское авиационное производственное объединение имени Чкалова ("ТАПОИЧ") до 1 января 2010 года освобождено от уплаты таможенных платежей за импортируемые комплектующие изделия и материалы. Только таким образом можно удержать стоимость контрактов в заявленных ценах и повысить уровень кооперации с предприятиями российской авиапромышленности. В сентябре 2005 года был подписан крупный российско-китайский контракт на поставку в Китай около 40 самолетов, в числе которых, кроме транспортных Ил-76, будут и самолеты-заправщики Ил-78. Производство этих лайнеров должно осуществляться на "ТАПОИЧ". Данный заказ способен значительно увеличить инвестиционную привлекательность авиазавода, 25,6% акций которого планируется продать стратегическому инвестору до конца 2008 года. Однако довольно скоро выяснилось, что резкий рост стоимости материалов - титана, алюминия, никеля - делает выполнение контракта в ценах 2005 года невозможным. Так, НПО "Сатурн" (оно должно изготовить двигатели для этих самолетов) известило исполнителя контракта - ФГУП "Рособоронэкспорт" - о том, что не сможет выполнить свои обязательства по ценам, зафиксированным в прошлом году. По расчетам "Сатурна", сейчас его продукция уже стоит на 20% дороже, а с течением времени разрыв между контрактными и текущими рыночными ценами будет только возрастать. Более того, возможный перенос производства этих самолетов из Ташкента в Россию приведет к дальнейшему удорожанию стоимости.

Решение об отмене импортных пошлин на комплектующие поможет существенно снизить стоимость продукции и продолжить планомерную работу по реализации уже заключенных контрактов. От импортных пошлин также освобождены комплектующие изделия, ввозимые для капитального ремонта авиационной техники силами иностранных подрядчиков. Это решение позволит реанимировать еще один важный проект узбекско-российской кооперации - создание СП "УЗРОСАВИА" по ремонту вертолетов на базе Чирчикского авиационного ремонтно-механического завода. Решением главы государства активы завода будут переданы в уставный фонд "ТАПОИЧ" в счет пополнения государственной доли.

Успешное участие на Международном авиакосмическом салоне МАКС-2005 позволило узбекским авиастроителям рассчитывать на увеличение объемов производства. "ТАПОИЧ" сумел привлечь внимание к своей авиапродукции, и в ближайшие месяцы на заводе ожидают увеличения объемов работ по модернизации уже действующих самолетов. В соответствии с бизнес-планом на три ближайших года авиапредприятие планирует построить 47 самолетов Ил-114 и Ил-76 различ-

ных модификаций. Данный прогноз по производству на авиазаводе включен в целевые параметры объема производства и уровня локализации основных видов промышленной продукции на ближайшие три года. По итогам 2005 года на заводе было изготовлено и реализовано 5 самолетов на экспорт, в 2004 г. - 6 лайнеров.

Последние три года были весьма урожайными для "ТАПОИЧ", и выпускать такую позитивную динамику наряд ли стоит. До конца 2006 года авиазавод также поставит государственному концерну "Азербайджанские авиалинии" (АЗАЛ) первый Ил-76ТД-90ВД. В августе прошлого года АЗАЛ и ГАО "ТАПОИЧ" подписали контракт на поставку трех модернизированных самолетов данной модификации.

Весной ташкентские авиастроители уже передали такой самолет российской авиакомпании "Волга-Днепр" в рамках контракта, подписанного в 2003 году, на строительство двух самолетов Ил-76ТД-90ВД, а также опцион на модернизацию 15 лайнеров данного типа до 2011 года. Дело в том, что прежние машины этого типа, они не соответствовали международным нормам по шумам и вредным выбросам, и таким машинам был закрыт доступ в европейские аэропорты. Решение этой проблемы связано с оборудованием самолетов новыми двигателями ПС-90А-76.

В мае текущего года российское ЗАО "Техноспецсталь-Инжиниринг" (Санкт-Петербург) подписало контракт с ташкентским авиазаводом на поставку 30 самолетов Ил-114 с российскими двигателями ТВ-117СМ в 2006-2008 годах. В соответствии с контрактом на самолеты будет также установлена авионика российского производства, в частности модернизированный цифровой пилотажно-навигационный комплекс.

Кроме того, до конца текущего года "ТАПОИЧ" должен поставить национальной авиакомпании Узбекистана "Узбекистон хаво йуллари" два пассажирских самолета Ил-114-100. В 2001 году "ТАПОИЧ" и "Узбекистон хаво йуллари" заключили контракт на приобретение трех самолетов Ил-114-100 на общую сумму 21,5 млн. долларов. В 2002 году узбекская авиакомпания получила первый самолет и в начале 2003 года приступила к коммерческой эксплуатации авиалайнера на местных авиалиниях. Существенный портфель заказов на данный тип лайнеров связан прежде всего с насущной проблемой замены гражданского авиапарка среднемагистральных самолетов. Машины Ан-24 и Як-40 уже не могут удовлетворить авиаперевозчиков стран СНГ, которые испытывают дефицит новой техники данного типа. Новые контракты, безусловно, повысят инвестиционную привлекательность "ТАПОИЧ", поскольку в России немного предприятий, имеющих такие перспективы. Имея налаженные кооперационные связи в масштабе СНГ и дальнего зарубежья, объединение способно выполнять любые самые сложные заказы как в области аэрокосмического производства, так и в других отраслях.

Дмитрий ПОВАРОВ

*источник: ИА "Press-uz.info"
27.11.06*

У "ОБОРОНПРОМА" РАСТЕТ КОНКУРЕНТ

Лизинговая компания "Ильюшин Финанс и Ко" хочет заняться лизингом вертолетов.

Как стало известно РБК daily, производитель вертолетов - Улан-удинский авиационный завод - пытается договориться с компанией "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) о продаже продукции предприятия по лизинговым схемам. В ИФК это предложение рассматривают как перспективное, однако никаких конкретных решений по этому поводу не принято. Ведь занявшись лизингом вертолетов, ИФК придется конкурировать с компанией "Оборонпром".

О факте переговоров РБК daily сообщил заместитель гендиректора по маркетингу Улан-удинского авиационного завода Цыдып Галданов. Он уверен, что подобное сотрудничество с "Ильюшин Финанс Ко." позволит его предприятию увеличить объем заказов. "Лизинг вертолетной техники в первую очередь нужен не нам, а авиакомпаниям, которые являются ее заказчиками", - поясняет РБК daily Цыдып Галданов. "Однако мы не считаем, что широкое внедрение подобных схем кредитования сможет существенно повысить портфель заказов авиатехники", - говорит собеседник РБК daily. По его словам, в первую очередь по лизингу предполагается продавать вертолеты Ми-171.

"Пока детальные переговоры обе компании не вели, так как у ИФК не хватает финансовых и профессиональных ресурсов в области вертолетостроения", - поясняет РБК daily гендиректор ИФК Александр Рубцов. - Заинтересованность в этом рынке есть, хотя до сих пор здесь ничего не происходило. Сейчас ИФК больше специализируется на авиационной технике, однако мы вернемся к этой тематике в начале 2007 года". Его коллега, финансовый директор ИФК Николай Дадонов, считает, что авиакомпании будут нуждаться в грузовой технике. В числе перспективных клиентов он рассматривает перевозчики, связанные с добычей нефти. "При этом пока невыгодно содержать такие

вертолетные компании, так как на плечи региональных перевозчиков ложатся социальные перевозки в регионах, за это получить компенсацию крайне сложно", - говорит он РБК daily.

Препятствием реализации планов ИФК может стать то, что сейчас лизингом вертолетной техники уже занимается дочерняя структура Рособоронэкспорта - "Оборонпромлизинг".

Помимо этого, "Оборонпромлизинг" специализируется на поставке оборудования на ряд российских предприятий, в основном оборонно-промышленного комплекса, где производится вертолетная техника. Сейчас компания работает сразу с несколькими вертолетными предприятиями - МВЗ им. Миля, Улан-удинским авиазаводом, предприятием "Вперед". За шесть месяцев 2007 года (по словам главы Рособоронэкспорта Сергея Чемезова) компанией уже были подписаны контракты на сумму порядка 100 млн долл.

Впрочем, собеседники РБК daily в ИФК уверены, что они не будут конкурировать с "Оборонпромом". До сих пор рынок лизинга вертолетной техники не рассматривался как сверхприбыльный. На нем присутствовали только компании, созданные при заводах, однако они давали в лизинг технику исключительно за счет собственных средств. В "Оборонпроме" от комментариев отказались.

"Это новая тема для гражданского вертолетостроения. Эти машины отлично продаются, а значит, их будут охотно брать в лизинг", - считает Константин Макиенко из Центра анализа стратегий и технологий. По его словам, ежегодно Россия экспортирует до 80 вертолетов. "В то же время "Оборонпромлизинг" на этом рынке пока активно не представлен", - резюмировал эксперт.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета "RBC Daily"
02.11.06*

ВОРОНЕЖ ЗАХОДИТ НА КНААПО С КРЫЛА

В первой половине декабря на Комсомольском-на-Амуре авиационном производственном объединении (КНААПО) планируют закончить сборку фюзеляжа первого регионального пассажирского самолета Sukhoi Super Jet-100 (SSJ), ранее - RRJ).

Однако на минувшей неделе о планах по созданию собственной линии сборки региональных самолетов заявило руководство Воронежского авиазавода, который в настоящее время осуществляет выпуск комплектующих для SSJ. Руководство КНААПО опасается, что партнеры по производству регионального самолета могут стать конкурентами комсомольским авиастроителям.

Как сообщил "Ъ" руководитель дирекции гражданской авиационной промышленности КНААПО Сергей Дробышев, в первой половине декабря планируется полная сборка фюзеляжа экспериментального регионального пассажирского самолета SSJ, сейчас идет работа над отсеками. Полностью первый SSJ должен быть готов к испытаниям к началу 2007 года. По данным министра транспорта Хабаровского края Сергея Зражевского, в рамках программы на подготовительном этапе будет освоено 1,5-2 млрд. руб.

Между тем нынешние партнеры КНААПО по производству SSJ - Воронежское акционерное самолетостроительное общество (ВАСО) - в будущем могут стать конкурентами комсомольским авиастроителям. На минувшей неделе на воронежском авиазаводе началась сборка комплектующих для первой серии самолетов SSJ, в частности, ВАСО будет выпустать

обтекатели, а также агрегаты механизации крыла - элероны, закрылки, элементы тормозной системы. "Фактически мы закладываем основу для того, чтобы в будущем создать в Воронеже линию сборки уже серийного самолета SSJ", - заявил гендиректор ВАСО Михаил Шушпанов, комментируя это событие.

Проект SSJ (ранее - RRJ) по созданию семейства региональных самолетов реализует ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" совместно с АК им. Ильюшина, ОКБ им. Яковлева, НПО "Сатурн", американской авиастроительной корпорацией Boeing и французской двигателестроительной компанией Snecma. Самолеты SSJ имеют вместимость от 75 до 95 человек. Цена одного самолета этого типа составит около \$30-35 млн. Первым заказчиком SSJ стал "Аэрофлот", объем заказа - 30 самолетов.

ОАО КНААПО - крупнейшее сборочное авиапредприятие госхолдинга "Сухой". Выпускает истребители Су-27, Су-30, Су-33. В 1990-х годах КНААПО занималось выполнением заказов на поставку истребителей за границу, главным образом в КНР. В конце 1990-х годов начало выпуск гражданских самолетов Бе-103, а позже Су-80.

ВАСО специализируется на производстве широкофюзеляжных самолетов Ил-96. 70,4% акций принадлежит госкомпаниям "Межгосударственная авиастроительная компания "Ильюшин" и "Авиационный комплекс имени Ильюшина". До осени минувшего года контрольным пакетом ВАСО управляла ИФК.

Между тем, как сообщили "Ъ" в КНААПО, по действующим в настоящее время условиям соглашения о кооперации по проекту SSJ за Воронежским акционер-

ным самолетостроительным обществом (ВАСО) закреплено лишь производство некоторых элементов сборочной оснастки, а за КНААПО - сборка средней части самолета. Это подтвердили и в ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС): как сообщила пресс-секретарь ГСС Ольга Каюкова, пока компания не рассматривает возможности серийной сборки SSJ в Воронеже. "Нас устраивают мощности КНААПО, которое способно производить 60-70 SSJ в год", - отметила госпожа Каюкова.

Тем не менее заявление гендиректора ВАСО о возможном запуске в Воронеже линии по сборке SSJ комсомольские авиастроители восприняли как угрозу своим позициям. Как считают менеджеры КНААПО, требования к новому типу региональных самолетов резко ограничивают число авиапредприятий, способных им соответствовать. "КНААПО по техническим и технологическим характеристикам на порядок выше, чем воронежский авиазавод, что связано с бывшим профилем предприятия, ранее работавшего только на оборонку", - уверен источник "Ъ" на КНААПО.

Вместе с тем в руководстве компании не скрывают, что, несмотря на технические преимущества КНААПО, решение по созданию базы для выпуска самолетов в Воронеже может быть принято, но, по мнению комсомольчан, оно будет экономически не обоснованным.

Виктория ЛИГАЙ

источник: газета "Коммерсантъ-Хабаровск"
21.11.06

АВИАМОДЕРН ДЛЯ ВВС

Военное самолетостроение – вершина авиапромышленного комплекса, ступок самых передовых технологий и разработок. Так было, есть и будет. Уникальный опыт, полученный при разработке и производстве боевых самолетов и вертолетов, должен постепенно передаваться в гражданский сектор, отдача от которого в свою очередь должна подпитывать и военное самолетостроение. Какие же перспективные боевые комплексы может предложить Вооруженным Силам отечественный авиапром?

В области военного авиастроения Россия занимает лидирующие позиции в мире. Разработка и производство боевых самолетов для ВВС России - одно из ключевых направлений деятельности авиастроителей страны. В военном сегменте авиации главными задачами в настоящее время стала модернизация ранее созданных и разработка перспективных боевых авиационных комплексов.

Наиболее яркими примерами тому стала реализация программ по военной тематике на АХК "Сухой". Фронтальной бомбардировщик с изменяемой геометрией крыла Су-24М - один из самых массовых самолетов, состоящих на вооружении российских ВВС. Он

предназначен для уничтожения наземных и надводных целей, в том числе на малых высотах полета независимо от погодных условий и времени суток, с применением ракетно-бомбового вооружения в режиме автоматического и ручного управления.

На Су-24М2 обновлено бортовое радиоэлектронное оборудование, включая навигационную и вычислительную системы и систему отображения информации кабины экипажа. Это позволило расширить перечень используемого на нем высокоточного оружия, а также применять неуправляемое вооружение со сложных траекторий полета. Проведенные после модернизации испытания показали повышение боевой эффективности бомбардировщика в среднем на 30 процентов.

В прошлом году завершена программа государственных совместных испытаний модернизированных строевых самолетов Су-25СМ. На штурмовике устанавливаются полностью обновленные системы применения оружия и бортовое оборудование, которое позволяет применять высокоточное оружие с телевизионной и лазерной системой наведения. Модернизированный прицельно-навигационный комплекс штурмовика значительно повышает точность навигации, а в сочетании с новой системой управления оружием увеличивает точность поражения наземных объектов обычными и управляемыми боеприпасами, в том числе при сложных видах маневра и увеличен-

ной максимальной высоте боевого применения. Достигнуто существенное повышение точности бомбометания и применения неуправляемых ракет, а эффективность поражения воздушных целей при этом повысилась в несколько раз.

Другой не менее значимой для российских ВВС программой считается модернизация всего парка истребителей Су-27 российских ВВС. Выполнение этой программы направлено на повышение боевой эффективности самолета за счет улучшения аэродинамических характеристик, совершенствования бортового радиоэлектронного оборудования, расширения номенклатуры средств поражения.

Модернизированный Су-27СМ может совершать полет на предельно малых высотах в режиме автоматического обгибания местности, успешно поражать воздушные, наземные и надводные цели при любых погодных условиях, днем и ночью, используя весь спектр бомбового и ракетного вооружения, в том числе высокоточного. Эффективная работа экипажа обеспечивается путем создания нового информационно-управляющего поля кабины, повышения защищенности и выживаемости самолета в условиях интенсивного противодействия средств ПВО противника. Летные испытания показали, что Су-27СМ по своим тактико-техническим характеристикам, уровню бортового оборудования и систем вооружения максимально приближается к параметрам самолета пятого поколения.

По оценкам экспертов, боевая эффективность модернизированных самолетов повышается в среднем на 50 процентов. При этом затраты на модернизацию на порядок ниже стоимости нового истребителя. Другим вариантом по этой теме стала глубокая модернизация самолета Су-27М с использованием новейших достижений в области аэродинамики, конструкционных материалов, двигателестроения и электроники. В результате создан многоцелевой сверхманевренный истребитель Су-35. На самолете установлены новый комплекс бортового радиоэлектронного оборудования, включающий элементы искусственного интеллекта, многофункциональная радиолокационная станция большой мощности и система управления вооружением, обеспечивающие автоматическое целеуказание и применение оружия одновременно по нескольким целям.

Применение управления вектором тяги, объединенного с системой управления самолетом, обеспечивает сверхманевренность Су-35, т.е. снижение минимальной скорости полета и возможность выполнения пилотажа на малых скоростях без ограничений по углам атаки. Данное качество позволяет истребителю получить превосходство над противником в ближнем бою. Су-35 является переходной ступенью к истребителю пятого поколения.

Аналогичные работы ведут и другие фирмы. В ходе модернизации стратегических самолетов Ту-160 и Ту-95МС, а также дальних бомбардировщиков Ту-22М3 предполагается кардинально обновить бортовое радиоэлектронное оборудование. Промышленность подготовила предложения по всем основным комплексам бортового оборудования для Ту-160, включая новую бортовую РЛС. Первый модернизированный самолет уже поступил на вооружение ВВС.

РСК "Мий" тоже есть что предложить ВВС. Это многофункциональный фронтовой истребитель МиГ-29СМТ, фронтовые истребители МиГ-29М и МиГ-

29СМ, самолет корабельного базирования МиГ-29К, модернизированный истребитель-перехватчик МиГ-31, а также учебно-боевой самолет МиГ-29КУБ (корабельного базирования). В числе новинок специалисты особо выделяют МиГ-29ОВТ с двигателями, оборудованными системой с отклоняемым вектором тяги.

В настоящее время активно проводятся работы по проведению государственных испытаний учебно-боевого самолета Як-130, разработанного в ОКБ им. Яковлева. В итоге российские военные получат новейшую в этом классе машину, не имеющую аналогов в мире.

Как видим, все модернизации предполагают замену оборудования самолетов. Примером успешной работы здесь может служить деятельность корпорации "Фазотрон-НИИР", которая занимается созданием бортовой радиолокационной станции с активной фазированной антенной решеткой "Жук-МАЭ" для истребителя пятого поколения.

Радар с активной фазированной антенной решеткой "Жук-МАЭ" должен стать основной частью системы управления вооружением многофункционального истребителя нового поколения, планируемого к поставке за рубеж и для оснащения российских ВВС.

На "Фазотроне" в рамках комплексной системы разработки и производства радаров были созданы базовые бортовые радары "Копье", "Жук", "Арбалет". Благодаря их открытой архитектуре и высокой степени унификации их блоков и составных частей эти радары могут использоваться на различных летательных аппаратах. Начаты летные испытания самолета МиГ-29, оснащенного радаром с фазированной антенной решеткой "Жук-МФЭ".

Другим направлением работ фирмы стало проведение НИОКР и завершение разработок нового поколения радаров и систем управления вооружением: для вертолетов; наземных и морских зенитных ракетно-пушечных комплексов; ракет класса "воздух - земля", "земля - земля", "земля - воздух"; радиолокаторов для аэродромных радиолокационных систем посадки и для аэрокосмического радиолокационного мониторинга земной поверхности.

Все это позволяет с уверенностью говорить, что дивизион боевой авиации в ОАК хотя и будет закрыт для иностранных инвесторов, но многие его технические решения найдут применение в разработке и реализации гражданских проектов.

В вертолетостроении также реализуются программы, направленные на повышение эффективности военных вертолетов. Модернизация идет по двум направлениям. Российские военные уже получили вертолеты Ми-24ПН (пушечный ночной). Вариант Ми-24М (модернизированный) позволит винтокрылой машине соответствовать требованиям к вертолетам четвертого поколения по оснащению кабины, новому БРЭО, по системе навигации и оборудованию связи.

На конец этого года запланированы закупки ударного вертолета Ка-50 "Черная акула", который планируется использовать в интересах спецподразделений. Этот вертолет уже имеет боевой опыт выполнения задач на Северном Кавказе.

Проходят государственные испытания Ми-28Н и Ка-52, о которых уже рассказывала наша газета.

Юрий АВДЕЕВ

*источник: газета "Красная звезда"
16.11.06*

ОХОТНИК НА "НЕВИДИМОК"

Уникальный истребитель-перехватчик, аналогов которого нет в мире, чуть было не списали в утиль.

ВВС России готовятся принять первый из модернизированных высотных истребителей-перехватчиков - МиГ-31. Накануне пресс-служба Пермского моторостроительного комплекса сообщила об успешном завершении испытаний модернизированного истребителя. Теперь, по их окончании, по словам командующего ВВС Владимира Михайлова, "перед Военно-воздушными силами России открываются большие перспективы в области серийного переоборудования строевых перехватчиков".

Модernизированный самолет способен обнаруживать на большом расстоянии летательные аппараты, построенные с использованием технологий "Стелс", в том числе летящие на сверхмалых высотах. А оборудование машины позволяет одновременно сопровождать десять воздушных целей и одновременно обстреливать четыре из них. До последнего времени истребители МиГ-31 составляли основу ударной мощи российской системы ПВО.

МиГ-31 создавался в конце 1970-х годов прошлого века как глубокая модернизация МиГ-25, представлявшего собой скоростной высотный истребитель-перехватчик. МиГ-31 является двухместным истребителем-перехватчиком тяжелого класса. Самолет выполнен с широким использованием титановых сплавов.

Взлетный вес самолета составляет 48,2 тонны, максимальная скорость полета - 3 000 километров в час, а рабочий потолок (на какую предельную высоту может подняться перехватчик) - 25000 метров. Боевой радиус действия в зависимости от варианта нагрузки и скорости полета составляет от 700 до 2500 метров. Он может быть увеличен за счет дозаправки в воздухе. Самолет может нести боевую нагрузку до 9000 килограммов. Главным вооружением истребителя-перехватчика являются ракеты "воздух-воздух" большой дальности - Р-37. В качестве встроенного вооружения на МиГ-31 установлена 30-миллиметровая пушка с вращающимся блоком стволов.

В силу своих уникальных характеристик МиГ-31 получился весьма трудноуязвимым. Его оборудование позволяет уничтожать все типы различных целей - от стратосферных беспилотных летательных аппаратов (-БПЛА) типа Global Hawk до летящих на сверхмалых высотах крылатых ракет, выполненных по технологии Stealth. Конечно, МиГ-31 уступает большинству современных истребителей в маневренности, но дальность действия радара и ракет в сочетании с возможностью обстрела нескольких целей одновременно позволяет ему избегать сближения с противником. МиГ-31 пригоден также для поражения таких сильнозащищенных и обычно находящихся на большом удалении целей, как самолеты системы AWACS и Joint Stars (соответственно, с дальним радиолокационным обнаружением и электронной разведкой).

Впрочем, все эти качества машина получила только в последнее время. Развитие вооружений и военной техники не стоит на месте. Однако до последнего вре-

мени у России просто не было средств, чтобы поднять боевой потенциал МиГ-31 до современного уровня. Все изменилось в прошлом году. Вице-премьер - министр обороны Сергей Иванов в ходе одной из рабочих поездок принял участие в учениях ВВС, в которых основным элементом боевой учебы была демонстрация возможностей МиГ-31. Пользуясь присутствием главы военного ведомства, главком ВВС Владимир Михайлов посетовал на безрадостные перспективы этих уникальных машин: длительное отсутствие ремонта, затаившееся решение с началом модернизации и как следствие всего этого - возможное списание практически всех этих уникальных машин в утиль.

По всей видимости, МиГи настолько впечатлили Иванова, что в рамках гособоронзаказа 2006 года было принято решение о целевом инвестировании средств в их ремонт и модернизацию. Вылилось это в ремонт двигателей и установку на машины нового радиолокационного оборудования, систем управления оружием и собственно ракет. Кроме того, модернизированный МиГ-31 способен наносить удары по наземным целям с применением высокоточного оружия - корректируемых авиабомб и управляемых ракет различных типов.

Возможности МиГ-31 настолько широки, что в рамках конверсии Россия и Казахстан даже договорились использовать высотный истребитель-перехватчик для выведения на околоземную орбиту малоразмерных спутников. Проект получил название "Ишим". С помощью МиГ-31 и установленных на нем ракет можно выводить в космос спутники массой до 160 килограммов на расстояние до 1,5 тысячи километров от Земли. Реализация проекта позволит решать задачи обеспечения спутниковой связью и навигацией, экологических исследований, космического мониторинга, дистанционного зондирования, наблюдения за ситуацией на нефтяных месторождениях страны, проводить космическое зондирование Земли и ее атмосферы.

Кроме того, МиГ-31 сейчас активно предлагается на экспорт. В качестве основных покупателей представители корпорации МиГ и ФГУП "Рособоронэкспорт" рассматривают членов так называемого "Foxbat-клуба" - то есть стран, на вооружении которых находятся истребители-перехватчики МиГ-25. В настоящий момент, помимо России, истребителями-перехватчиками и разведчиками МиГ-25 обладают Ливия и Сирия. Индия несколько недель назад прекратила эксплуатацию самолетов МиГ-25РБ по причине их физического износа. В связи с тем, что производство МиГ-31 уже прекращено, на экспорт будут предложены машины с баз хранения российских ВВС, модернизированные по проекту МиГ-31Э. Странам-обладателям МиГ-25 будет предложено несколько вариантов оплаты самолетов, включая обмен имеющихся у них МиГ-25 на МиГ-31 с доплатой.

Никита ПЕТРОВ

источник: сайт "Страна.Ру"
09.11.06

НЕБОЕВЫЕ ПОТЕРИ ПРЕВЫСИЛИ БОЕВЫЕ

Высокие чины силовых ведомств понятия не имеют, что это такое – хороший вертолет.

Министерство обороны взяло долговременный курс на модернизацию имеющейся техники. Таким образом консервируются ее отрицательные качества, а Вооруженные силы продолжают готовиться к войнам прошедшего века. Тем временем главной силой на полях современных сражений стали вертолеты.

На фоне резкого повышения внимания к безопасности полетов разговор пойдет о винтокрылой авиации, которая вносит существенную "лепту" в общий мартиролог чрезвычайных происшествий в воздухе. Ставшие уже регулярными в последнее время аварии и катастрофы сделали свое дело - переменяли общественное мнение о надежности вертолетов. При мизерных налетах количество несчастных случаев непомерно велико. Бьются все, невзирая на ведомственную принадлежность, типы и размеры. Бьются большие и малые машины, новые (Ка-226) и старые (Ми-8), наши и зарубежные (MD600N), бьются гражданские, бьются полувойенные, бьются военные...

НЕ СБОЙ, А СИСТЕМА

После очередной громкой катастрофы вертолета сепаратисты и террористы всех мастей наперегонки бросаются присваивать себе лавры победителей (мы-де сбили), однако, как это ни кощунственно звучит, нужно признать, что наши небоевые потери уже давно превысили боевые. Мы теряем винтокрылые машины и людей без единого выстрела.

В результате падений вертолетов силовых ведомств погибают и рядовые, и генералы. Подобную гибель руководящего и не руководящего состава Минобороны, МВД, ФСБ невозможно ничем оправдать, никаким человеческим фактором: ведь вертолет обладает уникальными возможностями произвести посадку с отказавшими двигателями на авторотации. Удивляет даже не безразличие к потерям, а непрофессионализм в организации выполнения перевозок и необоснованные риски: от выбора техники и подготовки к полетам вплоть до расследования причин. Что касается выбора техники, поразительно, когда так называемые звезды эстрады совершают вояжи на собственных самолетах стоимостью в несколько десятков миллионов долларов, а люди, от решения которых зависят десятки и даже сотни тысяч человеческих жизней, отправляются в командировки на летательных аппаратах прошлого века. При этом уровень обеспечения безопасности этих машин (уже не говорю о качестве полетов) далеко не соответствует требованиям сегодняшнего дня.

Складывается впечатление, что руководители не знают или забыли, что же такое хороший вертолет. Напомню - это исправность не ниже 98%, а месячный налет даже в сложных природно-климатических условиях в районе 170 часов. Можете сравнивать. У нас сегодня нет таких вертолетов. Нам не на чем возить больших начальников ни с точки зрения плат-

формы, ни - оборудования. Кстати, именно оборудование (использование новых информационных технологий) - одна из основных причин высокой аварийности вертолетов. Пару слов нужно сказать о расследовании происшествий. Пока с телевизионных экранов нам рассказывают сказки про "черные ящики", специалистам и профессионалам все уже давно ясно. Есть достаточно простая формула расследования. Первый вопрос, который нужно задать: какая была погода? Если имела место плохая видимость, основная причина ЧП - потеря пространственной ориентировки из-за недостатков в оборудовании кабины, а если хорошая - либо низкая подготовка, недисциплинированность, либо отказ техники, либо то и другое вместе. В последнее время все бросились незаслуженно ругать технику, не имея представления, о чем говорят. Летно-техническая составляющая во многом обусловлена недостаточным (скорее, отсутствующим) сопровождением разработчиком и производителем эксплуатации своей машины, ибо они продолжают работать по принципу: "выпустил - забыл". К сожалению, вертолет - не ракета!

Но вернемся к потерям. Вот наиболее громкие случаи: июнь 1998 года - на Ка-50 разбивается начальник Центра боевой подготовки армейской авиации; апрель 1999 года - в Таджикистане на Ми-8 разбивается группа высокопоставленных руководителей ФПС; сентябрь 2001 года - в Чечне в катастрофе Ми-8 погибают представители Генштаба; январь 2002 года - вместе с Ми-8 гибнут генералы МВД. Последний пример: 12 сентября нынешнего года под Владикавказом рухнул на землю Ми-8 с генералами Минобороны на борту. Возникает закономерный вопрос, что это за руководители, которые сами не могут качественно организовать свои же собственные полеты?

12 сентября этого года лишь подтвердило, что после чудовищной катастрофы Ми-26 в августе 2002 года близ Ханкалы и передачи авиации Сухолуцких войск в состав ВВС ничего не изменилось. Преобладание небоевых потерь над боевыми убедительно свидетельствует, что это не просто очередной сбой. Сложившаяся система эксплуатации винтокрылой техники, включающая взаимосвязанные и взаимодействующие элементы (собственно авиационную технику; летно-технический состав; силы и средства обучения, подготовки, обслуживания и ремонта, связи; документацию, технологии, программное обеспечение...), не работает.

Подвергшаяся в последние годы бездумному реформированию, она, словно раненый зверь, продолжает двигаться по инерции, оставляя за собой кровавый след в виде черных ям и обгоревших фрагментов вертолетов. А мы продолжаем убеждать всех, что Ми-28 в три раза эффективнее Ми-24 и Ка-50/52 тоже не хуже. Модернизируем, а точнее, ремонтируем старые вертушки Ми-24, Ми-8. Вроде бы стали летать больше, но аварии или катастрофы по привычке списываем на человеческий фактор. А если война? Положим вертолеты, похороним ребят и получим орден?

Новое столетие ознаменовалось не только новыми страшными природными катаклизмами и техногенными катастрофами, но и новыми войнами. Меняются войны, меняется вооружение и способы его применения. Если атаки террористов в Нью-Йорке, боевые действия в Чечне и кампания в Ираке лишь наметили начало коренных изменений в содержании войн, то операции армии Израиля в Ливане против группировки "Хезболлах" стали наглядным примером войны нового поколения, войны с активным использованием новых перспективных технологий.

НОВАЯ РОЛЬ

Чем же отличаются войны нового поколения с точки зрения применения вертолетов? Во-первых, надо принимать в расчет, что у противника отличная экипировка, высокая выучка, он имеет ПЗРК, ПТУРЫ, гранатометы, тяжелое стрелковое оружие. В борьбе с невидимым врагом, быстро растворяющимся среди мирного населения, наземная операция в ограниченном пространстве городов и населенных пунктов оказалась совершенно неэффективной. Нанесение ударов тяжелыми боевыми вертолетами приводит лишь к необъяснимым разрушениям и жертвам среди мирного населения. На бесполезность Apache сначала обратила внимание Югославия, где армейская авиация США потеряла сразу два вертолета в ходе подготовки к наземной операции, а теперь подтвердила израильская система залпового огня, которая сбивала свой собственный вертолет, в результате чего погибли оба члена экипажа.

Во-вторых, изменение роли и места винтокрылой машины. В условиях цифрового поля боя из "узкого специалиста" вертолет превращается в "лидера" группировки, в интегрирующее звено всего комплекса применяемых средств. На первый план выходят такие функции, как сбор, обработка и передача информации, руководство и наведение, нанесение точечных ударов, грузовые и транспортные перевозки, поиск и спасение, специальные функции. Причем не просто уничтожение (противника) или спасение (пострадавшего), а гарантированное уничтожение или гарантированное спасение при гарантированной безопасности экипажа и окружающих.

В-третьих, психологическое воздействие. Для оказания психологического воздействия противоборствующими сторонами активно используются новейшие средства массовой информации, связи и Интернет. Здесь вертолеты выступают сразу в нескольких ипостасях. С одной стороны - универсальное средство для сбора достоверной информации и передачи в режиме онлайн, с другой - лакомый кусочек для террористов - легкая добыча и большой резонанс (захват заложников), и в то же время это основное средство для освобождения тех же заложников (поиск и прикрытие на выручку, оказание первой медицинской помощи, эвакуация и т.д.).

Мифы об уничтоженных летательных аппаратах пользуются особой популярностью. До сих пор по страницам печатных изданий гуляет история о сбитом из винтовки иракским крестьянином американском AH-64 Apache, который на самом деле сел вынужденно из-за банальной выработки топлива. Значение вертолета в новых войнах трудно переоценить, именно поэтому в любом конфликте разворачивается настоящая охота на вертолетчиков. Кстати, одной из

главных целей трагического рейда Басаева на Буденновск был именно вертолетный полк.

В-четвертых, затяжной характер современных вооруженных конфликтов. Как правило, активная фаза сменяется фазами меньшей интенсивности огневого воздействия, однако не меньшей, а может, даже большей по напряжению вертолетных сил. Отсюда особое значение приобретают способности вести длительные боевые и неболевые действия в отрыве от мест основного базирования. Не 2-3 недели, а несколько месяцев, а быть может, и лет.

В-пятых, расходы на винтокрылую технику. Средства, вкладываемые в вертолетостроение, измеряются миллиардами долларов, и основная их доля приходится на военные разработки. Поэтому непонятно, зачем тратить средства на тяжелые ударные вертолеты и бросать их против мирного населения? Что могли сделать легендарные Ми-24, предназначенные для борьбы с бронетанковой техникой на поле боя, в Беслане? Ничего, кроме того, чтобы в случае отказа двигателя "проломить кому-нибудь крышу". Что может модернизировать на боевых вертолетах израильская компания IAI? Если вся израильская авиационная промышленность - "признанный лидер" по внедрению новых информационных технологий в ВВТ, проиграла повстанцам?

Сегодня нужны доступные универсальные средства с простой и понятной системой эксплуатации, способные работать по замкнутой схеме: сбор информации - анализ - принятие решения - применение высокоточного оружия (дешевого) "чужими руками", например, ударными БПЛА. Нужны новые критерии оценки эффективности. Вместо криков о превосходстве по критерию "стоимость-эффективность" в нескольких вылетах на поле боя по оси "запад-восток" считать нужно весь жизненный цикл по направлению "север-юг"...

Подводя итоги, необходимо отметить: вся армейская авиация оказалась не готова к новым реалиям. Бесплезность наряду с большим количеством необъяснимых катастроф и преобладанием неболевых потерь - наглядный показатель этого. Помните, с чего начались боевые действия в Ираке, - со столкновения двух вертолетов, в которых погибли несколько десятков военнослужащих коалиционных войск. А периодические наскоки иракских боевиков "загоняют" месячные вертолетные потери выше потерь всей наземной группировки.

Таким образом, изменение роли и условий применения, усложнение задач и расширение диапазона выполняемых функций неминуемо ведет к росту неболевых потерь. Вместе с усилением тенденции меняется само содержание урона (потери в условиях искаженной информации или информационного голода, потери от своих...). Для предотвращения неболевых потерь нужен целый комплекс мероприятий, среди которых определяющим в будущей войне становится использование новых вертолетных технологий. Наши вооруженные силы обязаны осваивать их быстро и разумно. Разума нам не занимать, только "запрягаем" медленно.

Евгений МАТБЕЕВ

*источник:
газета "Независимое военное обозрение"
10.11.06*

ИНДОНЕЗИЯ СТАВИТ НА "СУ"

Президент Сусило Бамбанг Юджойоно настроен на новые закупки.

Обходя экспозицию авиасалона INDODFENCE-2006, президент Индонезии Сусило Бамбанг Юджойоно (Susilo Bambang Yudhoyono) надолго задержался у модели истребителя Су-30МК2 и двигателя АЛ-31Ф-М1, проявив отличную осведомленность об их возможностях, технических характеристиках и конструктивных особенностях. Тут же он сообщил, что в ближайшее время собирается посетить Россию и обсудить с Владимиром Путиным вопросы военно-технического сотрудничества. Как уже сообщал "ВПК", глава Индонезии буквально накануне INDODFENCE-2006 одобрил экспортный кредит в размере миллиарда долларов на закупку российского вооружения, который готова предоставить Москва. По этой кредитной линии в течение пяти лет Индонезия будет получать высокотехнологичные изделия российского ОПК. Добрая половина этой суммы уйдет на авиацию, остальное - на морскую технику.

Открывая 22 ноября INDODFENCE-2006, президент Сусило Бамбанг Юджойоно обратился с речью к участникам и гостям авиасалона. Руководствуясь желанием точнее довести свои мысли до приглашенных в конференц-зал выставочного центра Jakarta International Expo (JIEХ), глава Республики Индонезия произнес первую часть своего выступления на государственном языке bahasa indonesia, а вторую - на английском. Вначале он говорил о задачах собственной страны, в том числе по обеспечению известного уровня самодостаточности оборонной промышленности и по созданию "минимально необходимых Вооруженных Сил" (что предполагает переоснащение их на современные вооружение и военную технику). Вторая часть выступления Сусило Бамбанга Юджойоно была посвящена необходимости более тесного взаимодействия между военными стран региона и оборонной промышленностью развитых государств мира.

В INDODFENCE-2006 приняли участие 400 компаний из 30 стран мира. Несмотря на смягченный, но пока еще не снятый режим ограничения ВТС с Индонезией после событий в Восточном Тиморе и Ачехе, приехали "оборонщики" из США и Великобритании. Но время англосаксонского доминирования в закупочных программах островной республики ушло. Руководство Индонезии взяло курс на диверсификацию закупок с целью ослабить зависимость боеспособности Вооруженных Сил от отдельных поставщиков.

Теперь вместо американских и английских ВВТ в Индонезии появляется боевая техника, изготовленная в других странах: учебные и легкие ударные самолеты закупаются в Южной Корее (7 КТ-1В и 5 КО-1), надводные боевые корабли (классов корвет и сторожевое судно) строятся при помощи Испании и Голландии, а вертолеты, многоцелевые истребители и подводные лодки заказываются в России. Впрочем, избранный на высший государственный пост прямым тайным голосованием на первых в стране свободных выборах генерал в отставке Сусило Бамбанг Юджойоно в своей речи не стал разделять иностранных участников INDODFENCE-2006 по степени "доверия", предложив всем заинтере-

сованным сторонам искать подходы для расширения взаимовыгодного сотрудничества. "Здесь не представлено ни одной страны, которую я мог бы расценить как вражескую, - отметил президент. - Наш реальный враг сегодня ходит под другими личинами - терроризм, криминал, трудноизлечимые, смертоносные болезни, природные бедствия. Все это сегодня угрожает как нашей национальной безопасности, так и всему международному сообществу". Поэтому, считает индонезийский руководитель, требуется скорректировать подходы к тому, как сообща бороться с "реальными угрозами". А для этого необходимо не просто продолжение практики совместных учений вооруженных сил стран региона, но и перевод их отношений на принципы партнерства, "чтобы не только укрепить установившийся мир, но и использовать это партнерство как необходимый конструктивный элемент безопасности азиатского общества в более широком контексте".

"Наша цель - обеспечить не просто обороноспособность страны, а стабильность и безопасность всего региона", - провозгласил Сусило Бамбанг Юджойоно. И это не просто лозунг. Группа государств региона де-факто начинает работу по стандартизации основных типов оружия. ВВС Индонезии, Малайзии, Вьетнама и Китая, проводя переоснащение своего самолетомоторного парка, переходят на унифицированное семейство многоцелевых истребителей Су-27/30. Индонезия не первой приобрела самолеты данного типа, но с энтузиазмом поддержала общую тенденцию. Уже два года индонезийские летчики эксплуатируют два Су-27СК и два Су-30МКК. И готовятся принять дополнительную партию крылатых машин с авиазавода в Комсомольске-на-Амуре. Речь идет о формировании первой, а затем и второй эскадрильи истребителей Су-27СК/СКМ и Су-30МКК/МК2. Заметим, пока тянулось согласование условий поставки, индонезийские пилоты не теряли времени даром, а активно осваивали российскую авиатехнику. Особенно интенсивно летали оба двухместных Су-30МКК: их использовали как для боевой подготовки, так и для обучения молодых летчиков. За два года ВВС Индонезии в этом плане удалось достичь определенных результатов, а также освоить техническое обслуживание российских самолетов и выработать тактические приемы их использования на местном ТВД. Определились и некоторые предпочтения: если сначала авиадвигатели уфимской и московской сборки было поровну, то сегодня "счет" с большим перевесом у столичного "Салюта".

И главное: условия для расширения истребительного парка созданы. И вот, похоже, высшее руководство страны готово принять нужное России решение. "Президент сказал те слова, которые мы хотели услышать", - делился впечатлениями с корреспондентом "ВПК" руководитель делегации ФГУП "Рособоронэкспорт" Николай Демидюк. Тут надо обратить внимание на следующее. Обходя российские стенды, Сусило Бамбанг Юджойоно перебрался несколькими фразами с российскими представителями на тему продолжения закупок. "30 ноября я буду в Санкт-Петербурге с Владимиром Путиным обсуждать вопросы военно-технического сотрудничества", - процитировал слова президента Индонезии собеседник "ВПК". "Дальше я пока

не могу его цитировать, поскольку есть коммерческие тайны, - продолжал Николай Демидок. - Но в целом президент доволен предложенными Россией условиями". Тем не менее руководитель делегации ФГУП "Рособоронэкспорт" рассказал о вызвавших наибольший интерес темах: "Президент внимательно осмотрел модели БМП-3Ф, истребителя Су-30МК2 и полноразмерный макет двигателя этого самолета. К сожалению, до подводных лодок мы не дошли из-за ограничения по времени". Руководитель делегации АХК "Сухой" Вадим Разумовский встретил президента Сусило Бамбанга Юджойно и главнокомандующего Вооруженных Сил Индонезии воздушного маршала Джоко Суянто (Djoko Suyanto) у стенда фирмы. "Они говорили, что Су-30 уже очень хорошо известен в их стране, - рассказал корреспонденту "ВПК" Вадим Разумовский. - И что имеются планы по увеличению количества этих машин в парке индонезийских ВВС. Для нашей фирмы это обнадеживающая информация из первых рук. Конечно, мы готовы поставлять и гражданскую продукцию, в том числе региональные самолеты Су-80 и Superjet".

А больше всего времени президент Индонезии провел у экспозиции ММПП "Салют". "Осматривая двигатель АЛ-31Ф-М1, Сусило Бамбанг Юджойно задавал очень конкретные и технически непростые вопросы даже для человека, который работает в данной области, - заметил в интервью "ВПК" генеральный директор "Салюта" Юрий Елисеев. - С одной стороны, мне было приятно, что президент уделил столь много времени знакомству с нашей продукцией. С другой - он задал много трудных вопросов, показывая прекрасную осведомленность о деталях авиационного двигателя. Спросил, за счет чего получается обещанный прирост тяги, как работает механизм отклонения сопла, обеспечивается ли совместимость при замене стандартного АЛ-31Ф на М1 с вектором тяги, требуется ли и в каком объеме доработка самолета. Вывод однозначный: этот человек знает проблему достаточно глубоко, владеет предметом и хорошо ориентируется в технических вопросах". Продолжая знакомство с изделиями "Салюта", Сусило Бамбанг Юджойно проявил интерес и к тематике силовых турбин наземного применения. "Я скоро увижу Владимира Путина и также буду обсуждать с ним сотрудничество в области энергетики", - пояснил индонезийский руководитель. "Мое предприятие специализируется на поставке двигателей на самолеты марки "Су", поэтому мы хотели бы прежде всего развивать военно-техническое сотрудничество, по которому намечается дальнейшее углубление, - отвечал Юрий Елисеев. - Вместе с тем мы готовы работать и в гражданской области и можем предложить вам электроэнергетические установки, мусороперерабатывающие заводы и мотокультиваторы."

Из данного списка президент обратил внимание на энергетическую установку мощностью 60МВт, сопряженную с устройствами опреснения воды, а также систему мусоропереработки, при которой выделяемое тепло используется в опреснительной системе. Также Сусило Бамбанг Юджойно поинтересовался программой обучения на заводе "Салют" молодых кадров для республики профессиям токаря и фрезеровщика, а также инженерным специальностям в филиале МАТИ. "Наши преподаватели готовы приехать в Индонезию на собеседование и принять экзамены у кандидатов, - предложил Юрий Елисеев. - Предполагается как обучение с "нуля", так и повышение профессионального уровня. Курс обучения рассчитан на шесть лет. Пер-

вые два года ведется интенсивное обучение русскому языку, совмещенное с работой непосредственно на производстве - чтобы ученик мог оплатить свое пребывание в Москве. Первый-третий курсы посвящаются обучению рабочим профессиям, а начиная с 4-го возможны обучение на технолога, инженера-конструктора и работа мастером". Пройдя обучение на "Салюте", индонезийские специалисты смогут на родине получить работу, в частности на ремонтных заводах Министерства обороны. Со временем обслуживание АЛ-31Ф может полностью перейти в руки индонезийских выпускников "Салюта". Молодые специалисты из Индонезии востребованы и на московской площадке, где продолжается программа совершенствования семейства АЛ-31Ф. Вариант М1 уже прошел полный цикл испытаний. А полтора месяца назад на стенде первый экземпляр М2 с доработанным компрессором высокого и низкого давления "выдал" расчетную тягу в 14 200 кгс. Осенью следующего года на испытания поступит АЛ-31Ф-М3 с перепрофилированными лопатками компрессора, который рассчитан на тягу 14 500 кгс.

Взаимозаменяемость новых моделей моторов со стандартными АЛ-31Ф тягой 12 500 кгс позволит наращивать возможности индонезийских истребителей Су-27 и Су-30. Планируемая к поставке новая партия самолетов будет состоять из более совершенных моделей Су-27СКМ и Су-30МК2. Первая машина - одноместная, близкая к облику модернизированного Су-27СМ ВВС России. Ее отличают расширенные возможности действия по наземным целям. Как известно, основной "специализацией" "двадцать седьмого" остается перехват нарушителей воздушного пространства, дальний ракетный и маневренный ближний воздушный бой. Двухместный Су-30МК2, сохраняя "истребительные" качества (усиленные введением в арсенал ракет Р-27П/ЭП1 и РВВ-АЕ), даст ВВС Индонезии новые возможности по поражению надводных и наземных целей. На малой и средней дальности применяются крылатые ракеты Х-29 и Х-35, а на большом удалении - Х-59М.

Перспективные планы перевооружения ВВС Индонезии предполагают, что соотношение одноместных и двухместных истребителей составит три к двум, а в отдельных случаях - три к одному. В отличие от первого контракта второй российско-индонезийский контракт идет с расширенным набором средств поражения. Конечно, это "потянуло" увеличение стоимости в расчете на одну машину. Недостаточные финансовые ресурсы и подвигли наших партнеров обратиться за долгосрочным кредитом. И на INDODFENCE-2006 активно обсуждалась тема готовности России предоставить кредитную линию на миллиард долларов и готовность Индонезии принять такие условия. Более того, как сообщил российским журналистам на авиасалоне высокопоставленный сотрудник Министерства обороны Республики Индонезия, его страна уже определилась с некоторыми заказами и планирует до конца этого года заключить контракты на поставку трех Су-27СКМ и трех Су-30МК2, одной подводной лодки типа Кило ("Варшавянка"), "некоторого количества" вертолетов - транспортно-десантных Ми-17 и огневой поддержки Ми-24, а также бронированных машин для морской пехоты.

Владимир КАРНОЗОВ

*источник:
газета "Военно-промышленный курьер"
29.11.06*

ГОСУДАРСТВЕННЫЕ ИСПЫТАНИЯ ПЕРВОГО ОТЕЧЕСТВЕННОГО ГАЗОТУРБИННОГО ДВИГАТЕЛЯ ДЛЯ ВМФ РФ НА НПО "САТУРН" ПРОШЛИ УСПЕШНО

**25 ноября 2006 г. на ОАО "НПО
"Сатурн" подписан Акт
государственной комиссии по приемке
корабельного газотурбинного
двигателя М75РУ, максимальной
мощностью 7000 л.с.**

Таким образом, в России, на родине адмирала Федора Ушакова, создан и прошел испытания первый российский базовый корабельный ГТД 4-го поколения. На его основе будет создано семейство двигателей для ВМФ России, пограничной службы и гражданских судов. НПО "Сатурн" стало 4-й в мире фирмой, после General Electric (США), Rolls-Royce (Великобритания) и "Зоря-Машпроект" (Украина), способной самостоятельно разрабатывать и производить морские газотурбинные двигатели.

Государственные испытания морских газотурбинных двигателей в нашей стране проводятся впервые. Государственная комиссия под председательством капитана 1-го ранга Михаила Александрова работала на НПО "Сатурн" в течение месяца, с 25 октября 2006 года. В ее состав вошли более двадцати человек - представители Министерства обороны РФ, Военно-Морского Флота РФ, Пограничной службы ФСБ РФ, ЦНИИ им. академика Крылова, Военно-Морской академии им. адмирала Кузнецова, ведущих кораблестроительных проектно-конструкторских бюро. Проведены испытания опытных образцов газотурбинного двигателя М75РУ. Дефектов при испытаниях не выявлено. Госкомиссией двигатель принят и рекомендован для поставки на корабли ВМФ РФ.

В составе ГТД разработаны, поставлены и испытаны новые современные системы: микропроцессорная локальная система управления "Шексна-07"(ФГУП "НПО "Аврора", г. С.-Петербург), система вибродиагностики "СВД 70/75" (ЗАО "Технические системы и технологии", г. С.-Петербург), система раскрутки двигателя (ФГУП "ЦНИИ СЭТ", г. С.-Петербург). Будущую эксплуатацию сможет существенно облегчить интерактивное электронное руководство, разработанное фирмой "Исток", (г. С.-Петербург).

Технический директор - генеральный конструктор ОАО "НПО "Сатурн" Михаил Кузменко назвал прохождение ГСИ первого отечественного морского ГТД исторически значимым событием: "В Советском Союзе была одна база корабельного двигателестроения - в г. Николаеве, и после распада СССР она осталась в Украине. Сегодня решается стратегическая задача создания, производства и поддержания эксплуатации корабельных газотурбинных двигателей для ВМФ России. Конечно, эти двигатели можно применять и на гражданских судах. Новый двигатель имеет достаточно широкий экспортный потенциал".

На данный момент вопрос о применимости нового двигателя на кораблях ВМФ прорабатывается, но остается открытым. По словам Михаила Александрова, бояться этого не стоит, потому что про-

грамма кораблестроения, которая предусматривает проектирование и строительство различных классов кораблей, формируется на определенный дискретный период. Сейчас действует программа, принятая несколько лет назад, когда готового двигателя не было. Но "такие высокотехнологичные изделия Военно-морскому флоту нужны, - отметил Михаил Александров. - Перспективы у этого двигателя есть не только на кораблях ВМФ, но на катерах и кораблях береговой охраны Пограничной службы". Директор программы "Сатурн - ВМФ", Леонид Иванов уверен, что именно факт отсутствия испытанного двигателя сдерживал решение вопроса о его применении: "Теперь и проектанты кораблей, и заказчики смогли убедиться - двигатель у "Сатурна" есть, можно приступить к проработке главных энергетических установок на его базе для катеров и кораблей водоизмещением от 100 тонн и выше".

Работы по созданию корабельных газотурбинных агрегатов НПО "Сатурн" ведет по заказу Военно-морского флота России. В 2008 году НПО "Сатурн" планирует предъявить на испытания еще один морской газотурбинный двигатель - М70ФРУ, максимальной мощностью 14000л.с. Газотурбинные двигатели разработки НПО "Сатурн" - М75РУ и М70ФРУ - являются базовыми высокоэкономичными автоматизированными морскими газотурбинными двигателями 4-го поколения. Помимо разработок М75РУ и М70ФРУ, НПО "Сатурн" совместно с НПП "Зоря - Машпроект" участвует в создании российского морского ГТД М90ФР мощностью 27500 л.с. На НПО "Сатурн" подготовлена соответствующая база для производства, обслуживания и обеспечения эксплуатации корабельных ГТД.

В соответствии с проектом ФЦП "Развитие ОПК на 2007-2010гг. и на период до 2015 года" НПО "Сатурн" сможет получить инвестиции на создание российской морской базы газотурбостроения. Как сообщил заместитель председателя Госкомиссии, полковник Сергей Щетинкин, спецоборудование за счет Минобороны РФ закуплено, его поставка ожидается в 2007-м году. На территории промплощадки головного предприятия НПО "Сатурн" будет создан универсальный стенд под испытания двигателей и агрегатов для ВМФ. Задание на его проектирование уже утверждено Федеральным агентством по промышленности. По словам Михаила Александрова, "государство доверяет "Сатурну", вкладывая в него деньги, и надеется, что получит от этого соответствующую отдачу".

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

*источник: компания "НПО "Сатурн"
27.11.06*

СОВМЕСТНЫЙ "ГРУЗОВИК"

Вертолет Ми-26Т (С) получит китайский сертификат летной годности.

В ходе проходящего в китайском Чжухае международного авиационно-космического салона Airshow China-2006 между руководством ОАО "Роствертол" и Главным управлением гражданской авиации Китая (ГУГАК) достигнута договоренность о сертификации тяжелого транспортного вертолета Ми-26Т (С) по авиационным нормам КНР. По мнению экспертов, с учетом того, что сейчас отношения России и Китая находятся на подъеме, сертификацию вполне реально провести за несколько месяцев и начать поставки во второй половине 2007 года.

По утверждению Вадима Баранникова, процесс оформления совместного проекта "Роствертола" и Lekterm Aviation - Helicopters China - начался в апреле 2006 года и должен был завершиться еще до открытия международного авиасалона в Чжухае. Как раз накануне салона 23 октября и было подписано официальное соглашение об учреждении СП "Rostvertol Helicopters China Limited". А чуть позже на авиасалоне между руководством ОАО "Роствертол" и Главным управлением гражданской авиации Китая (ГУГАК) была достигнута договоренность о сертификации вертолета Ми-26Т(С) по авиационным нормам КНР. Как пояснил "Ъ" руководитель Helicopters China со стороны "Роствертола" Сергей Шкуратов, уже решено, что штаб-квартира компании будет находиться в Гонконге, где располагается главный офис Lekterm Aviation - одного из крупнейших поставщиков гражданской авиационной техники на китайский рынок. СП создано "для продвижения гражданских тяжелых вертолетов Ми-26Т(С) (грузоподъемность до 20 т. - "Ъ" в Китае". По словам господина Шкуратова, "в китайских государственных авиакомпаниях зачастую не знают о возможностях применения тяжелых вертолетов. Ранее мы уже провели несколько презентаций в Китае и привозили представителей китайских компаний на завод в Ростов". По сообщению присутствующего на салоне заместителя генерального директора ОАО "Роствертол" Вадима Баранникова, "на сегодняшний день уже заключены первые контракты с компанией "Lectern Aviation Supplies Company Ltd." на лизинг вертолета Ми-26Т(С) и обучение китайских специалистов на базе учебного центра "Роствертола".

Господин Баранников также сообщил, что, в соответствии с контрактом, "Роствертол" передаст харбинской госкомпании "Фэйлун" ("Летающий дракон") в лизинг на три года один противопожарный вертолет Ми-26Т. На "Роствертоле" не исключают, что в ближайшее время с этой же авиакомпанией может быть подписан договор о поставке еще 2 вертолетов. По словам гендиректора "Роствертола" Бориса Слюсаря, китайские партнеры завода рассчитывают, что до конца 2006 года "в Китай можно продать как минимум 6 машин Ми-26Т".

По замыслу руководства ростовского предприятия, открыв СП, "Роствертол" займет на китайском авиарынке пока пустующую нишу. Последний раз три тяжелых Ми-6 были закуплены правительством КНР еще в 1960-е годы. "По разным оценкам, к 2020 году авиапарк Китая будет насчитывать около 10 тыс. вертолетов. Из них 3-5% будут тяжелыми. Китайцы этих цифр не опровергают", - поделился прогнозами Сергей Шкуратов.

Кроме того, специалисты завода утверждают, что Ми-26Т(С) с помощью дополнительного съемного оборудования легко может быть трансформирован в противопожарный, десантный, санитарный или топливозаправочный варианты. Однако "грузовик" особенно зарекомендовал себя в роли "пожарного" в Восточном Тиморе, в Германии, Греции, Пакистане, Австрии, Канаде и других странах.

Как заметила "Ъ" аналитик ИК "ФИНАМ" Наталья Кочешкова, китайский рынок вертолетов - наиболее емкий из всех, доступных для российской продукции. Сейчас его емкость приближается к \$2 млрд. По прогнозу госпожи Кочешковой, к 2013 году потребности китайского рынка по экспортным поставкам составят 1867 вертолетов стоимостью \$4,9 млрд.

Эксперты подчеркивают, что российские геликоптеры традиционно занимают неплохие позиции на китайском рынке. Например, только в этом году КНР закупила Ми-171 на \$200 млн. В то же время, напоминают эксперты, более сильные позиции в Китае имеют такие компании, как Eurocopter, Sikorsky, Bell и HAL. Конкуренция на китайском рынке продолжает увеличиваться, в том числе и за счет разработок собственной конкурентоспособной продукции. Однако, по мнению госпожи Кочешковой, российские вертолеты выгодно отличаются от конкурентов, прежде всего, более низкой ценой.

Кроме того, МИ-26Т имеет преимущество в грузоподъемности перед тяжелыми машинами конкурирующих западных фирм.

По прогнозам аналитиков "ФИНАМ", с учетом того, что сейчас отношения России и Китая находятся на подъеме, сертификацию вполне реально провести за несколько месяцев, начав поставки во второй половине 2007 года.

Источник, близкий к руководству Казанского вертолетного завода, в беседе с "Ъ" расценил договоренности по созданию СП как "серьезный успех маркетинговой службы "Роствертола" по продвижению тяжелых вертолетов на рынок Китая", на котором до сих пор присутствовала единственная российская марка Ми-17 (общей грузоподъемностью 13,5 тонн). При этом он отметил, что данные договоренности стали возможны благодаря участию "Рособоронэкспорта".

Сергей КИСИН

*источник:
газета "Коммерсантъ-Ростов-на-Дону"
02.11.06*

AIRBUS И BOEING ВИДЯТ НЕБО ПО-РАЗНОМУ

Европейцы считают, что через 20 лет авиарынку потребуются 22 700 лайнеров, а американцы – 27 200.

В период с 2006 по 2025 годы потребность мирового рынка авиаперевозок составит около 22 700 новых магистральных пассажирских и грузовых самолетов общей стоимостью \$2,6 трлн. Эти данные содержатся в 20-летнем прогнозе развития рынка, подготовленном специалистами Airbus. Несмотря на совпадение многих показателей документа с аналогичным июльским прогнозом Boeing, европейцы не смогли удержаться от соблазна поддержать проблемный A380 и повысили прогнозы его востребованности почти на 40%.

"В предстоящие 20 лет объем пассажирских перевозок вырастет более чем в два раза, - объявил на днях исполнительный коммерческий директор Airbus Джон Лехи, выступая на презентации доклада. - Эта тенденция продолжает развиваться, и есть основания полагать, что Азиатско-Тихоокеанский регион (АТР) займет треть мирового рынка перевозок в 2025 году". Именно за этот рынок в ближайшие годы и будут бороться Airbus и Boeing.

В схватке за Азию позиции Airbus смотрятся пока более прочными: в течение года фирма подписала с Китаем два контракта на покупку 300 самолетов семейства A320 и на строительство завода по производству A320. "Китайский туристический рынок будет определять развитие мирового авиарынка, - считает вице-президент Airbus по маркетингу Лорен Руо. - Если сейчас ежегодно 3 млн. китайцев летают за рубеж, то через 20 лет их будет в 10 раз больше".

Но и американцы битву за АТР проигрывать не хотят. Ослабить позиции Airbus они решили путем нейтрализации одного из главных перспективных заказчиков A380 - австралийской компании Qantas Airways. В минувшую среду пул инвесторов во главе с американской инвестгруппой Texas Pacific Group предложил выкупить 74% акций компании (при этом 49% акций отойдут американцам). Учитывая, что Qantas является самым крупным перевозчиком (200 самолетов) на одном из наиболее динамичных рынков и что компания официально подтвердила Airbus заказ на 20 лайнеров A380, становится очевидным, что пока европейцы продвигаются в Китае, американцы решили наступать в Австралии для ослабления A380 и укрепления Boeing.

Впрочем, по мнению авторов доклада Airbus, позиции лайнера, напротив, укрепились. "Потребность мировой индустрии воздушных перевозок в пассажирских и грузовых самолетах сверхбольшой вместимости (A380. - "Газета") оценивается в 1660 единиц на сумму \$503 млрд., что составит 20% общей стоимости всех прогнозируемых к поставке новых самолетов за предстоящие 20 лет, - говорится в докладе. - 56% этих самолетов будут эксплуатировать авиакомпании из АТР".

Boeing оценивает потребности рынка ниже: в июльском прогнозе компании содержится показа-

тель в 990 самолетов. Правда, прогноз американцев вышел уже после первого объявления Airbus о задержках поставок A380, поэтому доверять их цифре на 100% тоже нельзя.

Прогнозы общей потребности рынка в самолетах через 20 лет у Airbus и Boeing также отличаются. Европейцы оценивают потребности мирового рынка в 22 700 новых самолетов, исходя из ожидаемого роста объема пассажирских перевозок примерно в 2,5 раза. Данный показатель соответствует среднегодовому росту перевозок на 4,8% и должен спровоцировать увеличение мирового самолетного парка примерно на 14 600 единиц. Boeing говорит о 27 200 самолетах, из которых новых будет 20 000.

"Более 70% прогнозируемых на предстоящее двадцатилетие мировых поставок магистральных гражданских самолетов будет приходиться на узкофюзеляжные лайнеры с числом мест от 100 до 220, - продолжает доклад Airbus. - Потребуется свыше 15 300 таких самолетов". На сей раз показатель до единицы совпадает с прогнозом Boeing.

Потребности российского рынка на 20 лет вперед не берется считать никто. Даже в Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). "В течение ближайших 5-7 лет потребности российского авиапарка составят около 70 самолетов в год, дальше никто не считал", - сообщил "Газете" пресс-секретарь ОАК Максим Сысоев.

"Главная проблема нашего парка в ближайшие годы - замена устаревших узкофюзеляжных Ту-154, - говорит заместитель директора Центра анализа стратегии и технологии Константин Макиенко. - Самолетов подобного класса будет нужно как минимум 400". По его мнению, финансовое положение большинства российских компаний не позволит говорить о покупке новых самолетов: их каталожная цена составляет \$50-60 млн. Главной формой работы станет лизинг лайнеров семейства A320 и Boeing 737.

Что касается вклада России в мировой авиапром, то сегодня он связан лишь с проектом самолета регионального класса SSJ. "В этом классе мы рассчитываем занять 15% мирового рынка, - говорит Константин Макиенко. - Но доля региональных самолетов в мире не превышает 5%, значит, реально речь идет о 15% от 5%". В перспективе можно подумать еще над одним проектом. "Сегодня в мире нет ни одного интересного предложения широкофюзеляжного лайнера на 250-300 мест для коротких перелетов (до 5500 км), - продолжает Макиенко. - Это должен быть новый самолет класса A300 или Ил-86 - в мире активно растет рынок низкобюджетных перевозчиков, и им вскоре понадобятся такие самолеты".

Владимир СТЕПАНОВ

источник: газета "Газета"
24.11.06

ДЛЯ МОДЕРНИЗАЦИИ МИРОВОГО АВИАПАРКА ПОТРЕБУЕТСЯ ОКОЛО 22700 НОВЫХ ГРАЖДАНСКИХ САМОЛЕТОВ

Согласно подготовленному авиастроительной компанией Airbus прогнозу развития мировой индустрии воздушных перевозок, около 22700 новых магистральных пассажирских и грузовых самолетов общей стоимостью 2,6 триллиона долларов потребуются перевозчикам мира в период с 2006 по 2025 годы. По сравнению с предыдущим прогнозом потребность в новых самолетах выросла примерно на 5400 единиц.

Потребность в новых пассажирских самолетах с числом мест более 100 оценивается в 21900 единиц, благодаря чему среднегодовое число поставок приблизится к 1100. По прогнозу, выполненному два года тому назад, этот показатель составлял примерно 800 единиц. Такая потребность в новых самолетах обусловлена ожидаемым возрастанием объема пассажирских перевозок примерно в два с половиной раза, что соответствует среднегодовому росту перевозок (в оплаченных пассажиро-километрах) на 4,8%. Это приведет к увеличению мирового самолетного парка примерно на 14600 единиц.

Объем мировых грузовых перевозок (в тонно-километрах) будет возрастать с темпом 6% в год, что потребует поставки 3580 грузовых самолетов, из которых 800 (или 22% от прогнозируемой численности) будут построены на заводах, а оставшиеся и составляющие большинство будут переоборудованы из эксплуатируемых пассажирских лайнеров.

В прогнозируемый период на развитие мировой индустрии воздушных перевозок в значительной степени повлияют возрастающий спрос на новые самолеты с более высокой топливной эффективностью, использование которых поможет авиакомпаниям поддерживать надлежащий уровень эксплуатационных расходов, и требования по снижению воздействия самолетов на окружающую среду. Воздействие этих факторов потребует ускоренных темпов замены свыше 12000 эксплуатируемых в настоящее время самолетов.

"В предстоящие 20 лет объем пассажирских перевозок вырастет более чем в два раза. С 2000 года, благодаря созданию новых авиакомпаний и устойчивому экономическому росту, особенно в наиболее динамично развивающихся регионах, провозные мощности мирового авиационного парка выросли почти на 30%, - сказал исполнительный коммерческий директор Airbus Джон Лехи (John Leahy). - Эта тенденция продолжает развиваться, и есть основания полагать, что Азиатско-Тихоокеанский регион займет треть мирового рынка перевозок в 2025 году".

Сеть транстихоокеанских и трансатлантических трасс большой протяженности и аналогичных маршрутов, связывающих аэропорты Европы и Азии, увеличится на 60%. Вместе с тем, пассажиропотоки в главных мировых аэропортах практически удвоятся через десять лет. Использование новых самолетов повышенной вместимости позволит авиакомпаниям максимально увеличить потенциал доходности и, одновременно, поможет наилучшим образом справиться с проблемами экологии и перегруженности аэропортов.

Потребность мировой индустрии воздушных перевозок в пассажирских и грузовых самолетах сверх-

большой вместимости оценивается в 1660 единиц на сумму 503 млрд. долл., что составит 20% общей стоимости всех прогнозируемых к поставке новых самолетов за предстоящие 20 лет. В их числе 1260 новых пассажирских лайнеров. 56% этих самолетов будут эксплуатировать авиакомпании из Азиатско-Тихоокеанского региона. Более двух третей всех рейсов самолетов сверхбольшой вместимости будет выполняться из 20 крупнейших мировых узловых аэропортов. Потребность в крупных грузовых самолетах с коммерческой нагрузкой свыше 120 т составит около 400 единиц.

Потребность авиакомпаний в широкофюзеляжных пассажирских самолетах сохранится достаточно высокой и выразится в 5300 единицах на сумму 1009 млрд. долл., что составит 42% общей стоимости всех прогнозируемых к поставке новых пассажирских самолетов за предстоящие 20 лет. Наибольший спрос ожидается в категории таких самолетов с вместимостью от 250 до 300 пассажиров и оценивается в 3750 единиц. Эту категорию в спектре продукции Airbus представляют планируемые к запуску в производство самолеты семейства A350XWB и уже выпускаемые лайнеры семейства A330/A340. Потребность в более вместительных широкофюзеляжных самолетах с числом мест от 300 до 450 составит 1550 единиц. В этой категории среди самолетов Airbus также хорошее положение у A340-600.

Более 70% прогнозируемых на предстоящее двадцатилетие мировых поставок магистральных гражданских самолетов будет приходиться на узкофюзеляжные лайнеры с числом мест от 100 до 220. Потребуется свыше 15300 таких самолетов. Их доля в общей стоимости всех прогнозируемых к поставке новых пассажирских самолетов составит 42%. Тогда как спрос на узкофюзеляжные самолеты будет самым высоким в Европе и Северной Америке, в Азии ожидается стремительный рост рынка перевозок с низкими тарифами, результатом которого станет пятикратное увеличение численности узкофюзеляжных лайнеров в парках малобюджетных авиакомпаний от сегодняшних 236 единиц до 1300 к 2025 году.

"Представленный прогноз показывает, что авиация является стабильно растущей отраслью и одной из жизненно важных составляющих развития всей мировой экономики. Поскольку мы занимаем лидирующие позиции в применении новейших и самых передовых технологий для самолетов с высокой топливной эффективностью и низким уровнем шума, мы признаем важность экологических аспектов и уделяем им особое внимание", - дополнил Джон Лехи.

Подготовленный компанией Airbus прогноз подробно анализирует развитие мирового спроса на перевозки и ожидаемые изменения по годам в самолетных парках крупнейших мировых авиакомпаний на предстоящее двадцатилетие. В прогноз 2006 года впервые включены разделы, посвященные СНГ и ряду региональных перевозчиков, в дополнение к разделам, в которых представлены сведения о более чем 400 авиакомпаниях.

источник: компания "Airbus"
22.11.06

КИТАЙСКОЕ - ЗНАЧИТ ОТЛИЧНОЕ?

Оружие из Поднебесной становится конкурентоспособным на мировом рынке.

Прошедшая в Чжухае выставка Airshow China-2006 оказалась богата новинками китайской промышленности. Представленные образцы показывают, что КНР по уровню своего технологического развития стремительно догоняет наиболее развитые страны. Вопрос о том, когда Поднебесная сможет перегнать флагманов мировой индустрии, пока остается открытым. Однако не подлежит сомнению, что в недалеком будущем китайцы потеснят ведущих экспортеров вооружения на их традиционных рынках. "Китайский Як-130", "китайский Искандер", "китайский JDAM" - звучит, может быть, несколько комично, но на самом деле изготовленное в КНР оружие вполне соответствует всем современным требованиям и по ряду экономических и политических причин покупатель может предпочесть именно его.

То, что КНР дышит в спину и начинает наступать на пятки крупнейшим игрокам мирового оружейного рынка, представители российского ОПК чувствуют довольно отчетливо. Так, генеральный директор Раменского приборостроительного завода Анатолий Чумаков в беседе с обозревателем "ВПК" признал, что в последние годы в Китае заметно снизился спрос на базовые элементы и системы, производящиеся на РПЗ. Китайцы сами научились делать многое из того, что раньше закупали за границей. А главный конструктор Раменского приборостроительного конструкторского бюро Владимир Кавинский отметил, что в отношении Индии и КНР сейчас основной упор делается на поставку запчастей и сервисное обслуживание уже имеющегося там российского оборудования.

На Airshow China-2006 НПЦ "Технокомплекс" показал резервированную цифровую комплексную систему управления КСУ-35 для самолета Су-35. Входящие в "Технокомплекс" предприятия также продемонстрировали ряд новинок. В частности, Раменский приборостроительный завод привез в Китай лазерный чувствительный элемент ЛЧЭ, предназначенный для измерения угла поворота объекта по трем осям. Его планируется использовать в современных авиационных инерциальных навигационных системах.

По словам Анатолия Чумакова, в настоящее время РПЗ совместно с разработчиком - МИЭА и РПКБ, комплексировавшим системы управления, осваивает также бесплатформенную инерциальную навигационную систему БИНС-СП, которая предназначена для определения, комплексной обработки и выдачи навигационной, пилотажной и спутниковой информации. По своим техническим характеристикам система находится на уровне лучших мировых образцов, в частности аналогичных изделий фирмы SAGEM. БИНС-СП предназначена для новых военных и гражданских самолетов. В настоящее время система испытывается в составе БРЭО

учебного самолета Як-130, планируется ее установка и на Су-35.

Уральский оптико-механический завод пока не испытывает проблем на китайском рынке. Предприятие имеет давние устойчивые связи с ВВС НОАК, поскольку на всех эксплуатирующихся здесь российских самолетах - Су-27 и Су-30МК/ММК - установлены оптико-электронные прицельные станции, разработанные и изготовленные на УОМЗ. Осуществлено большое количество поставок изделий и блоков для этих самолетов, в том числе уже и в рамках права на самостоятельный экспорт запчастей, которое завод получил в 2003 г.

Как сообщил заместитель генерального директора УОМЗ по продажам и внешнеэкономической деятельности Вениамин Элинсон, в ходе выставки с китайской компанией CATIC, имеющей право на внешнеэкономическую деятельность, были согласованы условия нового контракта на поставку в КНР запчастей на сумму более 1 млн. долларов.

Еще одна важная цель работы УОМЗ на рынке КНР состоит в продвижении своей гражданской продукции - гиросtabilизированных систем оптического наблюдения для вертолетов китайского производства. При этом, продолжал Вениамин Элинсон, сохраняется и задача продвижения СОН для эксплуатирующихся в КНР российских вертолетов для придания им возможности действовать круглосуточно.

Заметим, гражданские системы УОМЗ пользуются неплохим спросом в мире. В частности, летом 2006 г. завершено выполнение контракта на поставку шести систем оптического наблюдения для миротворческих сил ООН. Проведены испытания обзорных систем СОН-112, установленных на польском легкомоторном самолете Orka, и уже получено предложение на подписание соответствующего контракта от польской стороны. Варшава имеет положительный опыт работы с УОМЗ - выполнен контракт на поставку аналогичных систем для польского МЧС.

Продукция УОМЗ полностью отвечает всем мировым требованиям, выгодна по ценовым характеристикам, однако, как полагает Вениамин Элинсон, сегодня без интеграции с известными производителями выход на мировой рынок очень сложен. Поэтому только за последние два месяца проведены переговоры о сотрудничестве с такими известными фирмами, как TAMAM и FLIR, по широкому диапазону программ, предусматривающих в том числе и совместное производство.

Основная задача российских поставщиков оборудования и вооружения на мировом рынке - поддержка конечных производителей авиатехники. Это относится и к корпорации "Тактическое ракетное вооружение". Как рассказал генеральный директор корпорации Борис Обносов, Китай по-прежнему является одним из основных заказчиков, но сегодня КНР, впрочем, как и Индия, больше интересуется ведением совместных разработок,

чем закупкой готовых изделий. Корпорация собирается серьезно заняться такими программами. Но их реализация, уверен Борис Обносов, должна быть сопряжена с серьезной оценкой последствий такого сотрудничества с точки зрения экономики и обеспечения национальной безопасности России.

На стенде корпорации "Тактическое ракетное вооружение", помимо хорошо известных представителям ВВС НОАК изделий, таких как X-31А, РВВ-АЕ и X-59, были представлены ракеты X-27П и X-31ПК, обладающие повышенными техническими характеристиками. Эти образцы вызвали большой интерес у китайской стороны, стенд корпорации посетил заместитель председателя Центрального военного совета КНР, министр обороны Цао Ганчуань.

Надо отметить, что и в национальном павильоне КНР на выставке Airshow China-2006 было представлено значительное количество новых образцов авиационных средств поражения, а также системы ПВО и сухопутные ракетные комплексы. Некоторые из них смело можно отнести к разряду сенсационных. Корпорация CASIC (China-Aerospace Science and Industry Corporation) продемонстрировала в Чжухае 20 образцов своей продукции, наиболее любопытным из которых можно назвать оперативно-тактический мобильный ракетный комплекс P12. Внешне P12 весьма напоминает российский "Искандер", однако о характеристиках этой машины судить довольно трудно, поскольку CASIC не представила никаких ТТХ нового комплекса.

Один из представителей корпорации заявил лишь, что китайские РК в настоящее время достигли того же технического уровня, который аналогичное оружие развитых стран имело к концу 90-х годов. Программа создания оперативно-тактических ракет мобильно-грунтового базирования развивается в КНР с начала 80-х гг., и, как видим, в этой области достигнуты весьма очевидные успехи.

В Чжухае был продемонстрирован и комплекс В611М - модернизированный вариант системы ближнего радиуса действия В611. РК В611 дебютировал на прошлой выставке Airshow China два года назад и вызвал большой интерес у специалистов. Максимальная дальность стрельбы этого комплекса составляет 150 км, ракета имеет инерциальную систему наведения и возможность маневрировать на всей траектории полета.

По внешнему виду и габаритам ракеты комплексов В611/В611М и P12 весьма похожи, поэтому можно предположить, что P12 является дальнейшим развитием В611, обладающим большей дальностью полета. CASIC на Airshow China-2006 представила также две новых противокорабельных ракеты: С602 дальнего радиуса действия и С704. С704 оснащена активной головкой самонаведения и имеет дальность полета 35 км.

Компания LOEC (Louyang optoelectro technology development center) показала в Чжухае две управляемые авиабомбы LT-2 и LT-6. LT-2 калибром 500 кг имеет лазерную систему наведения с возможностью подсветки цели как с земли, так и с самолета. Дальность применения бомбы составляет около 20 км. Выставлявшаяся в Чжухае LT-2 имела оригинальную боевую часть, однако система управления и корректировки траектории может быть установлена на

обычные авиабомбы, в том числе американские Mk83 и Mk84. На вооружении ВВС НОАК LT-2 состоит уже более 3 лет, однако решение о возможности экспортных поставок этого образца АСП было принято совсем недавно.

LT-6 представляет собой комплект для превращения обычных свободнопадающих бомб в управляемые. LT-6 имеет комбинированную инерциальную и спутниковую систему наведения и складные крылья. Дальность применения бомбы с таким комплектом составляет 60 км, максимальная высота - 11 тыс. метров, а круговое вероятное отклонение (КВО) - 15 метров. По утверждению представителей LOEC, в настоящее время выполнено около десятка успешных испытаний бомб, оснащенных системой LT-6.

Корпорация CASC (China Aerospace and Technology Corporation) продемонстрировала управляемые авиабомбы FT-1 калибром 500 кг и FT-3 калибром 250 кг. FT-1 - это фактически точная копия американских бомб JDAM со всеми их отличительными чертами: инерциальная навигационная система, сопряженная с приемником GPS, и рули управления расположены в хвостовом модуле, а на центральной части бомбы закреплены аэродинамические гребни. Дальность применения FT-1 составляет 7-18 км в зависимости от скорости и высоты полета самолета-носителя, КВО - не более 30 метров. FT-3 имеет аналогичную систему наведения и характеристики, но иную, оригинальную, конструкцию хвостовой части. Оба типа бомб уже испытаны и поступили на вооружение китайских ВВС.

Новинки китайской военной промышленности со всей очевидностью свидетельствуют о том, что в недалеком будущем КНР будет в состоянии отказаться от закупок ряда российских АСП, которыми, как правило, сопровождаются контракты на поставку наших боевых самолетов (а отказаться от экспорта современных боевых машин Поднебесная пока не готова). Более того, Китай может потеснить Россию на ее традиционных рынках сбыта продукции военного назначения.

К примеру, вполне вероятно, что первым зарубежным покупателем китайского мобильного комплекса ПВО средней дальности KS-1A (разработанного на базе второй ступени китайской версии ракеты С-75) станет Малайзия. Для этой страны приобретение китайского KS-1A может оказаться более выгодной сделкой, чем контракт с Россией на закупку ЗРК "Бук" не только по критерию "цена-качество", но и благодаря щедрым офсетным программам. В частности, в обмен на подписание контракта на закупку KS-1A КНР готова передать Малайзии лицензию на производство своих ПЗРК FN-6.

Илья КЕДРОВ

*источник:
газета "Военно-промышленный курьер"
22.11.06*

"САЛЮТ" НАШЕЛ ПАРТНЕРА В КИТАЕ

Компания планирует создать совместное предприятие с китайской Liming.

Московское МПП "Салют" хочет продавать свою гражданскую продукцию в Китае и уже нашло здесь партнера, который поможет ему в этом. Этим партнером станет корпорация Liming, СП с которым может появиться уже в будущем году. Впрочем, только на гражданской тематике партнеры останавливаться не намерены и уже ведут переговоры о сотрудничестве по сборке российских авиадвигателей в Китае.

ФГУП "ММПП "Салют" подписало с китайской Liming протокол о намерениях, который даст старт работе этих компаний по созданию совместного предприятия. Предварительная договоренность о создании СП "Салют-Лиминг" уже есть. Как предполагается, эта компания займется разработкой, производством и продажей опреснительных установок, энергетических установок на 20 МВт и мусоросжигательных комплексов российского производства, рассказал РБК daily гендиректор ММПП "Салют" Юрий Елисеев. Он отмечает, что сейчас российские компании взаимодействуют с китайскими в основном в формате продавец-покупатель, однако более актуален переход к совместным проектам по разработке и производству техники. Объединение усилий позволит не только активизировать российско-китайское партнерство, но и даст возможность совместной экспансии на новые рынки. Так, отмечает Юрий Елисеев, рынок опреснительных установок только в регионе Ближнего Востока оценивается в 5 млрд долл. в год.

"Рынок такой продукции достаточно емкий", - отмечает бизнес-директор аудиторско-консалтинговой компании "Развитие бизнес-систем" Александр Либеров. "Более того, китайская сторона, войдя в совместное предприятие, будет иметь доступ к перспективным технологиям и получит доступ на очень перспективный рынок", - отмечает он. Впрочем, замечает аналитик ИК "Тройка Диалог" Геннадий Суханов, до сих пор у "Салюта" и Liming не было пересечения по гражданской продукции. Поэтому, замечает он, компаниям придется немало потрудиться, чтобы

доказать друг другу взаимовыгодность такого партнерства. При этом в Китае такая продукция вряд ли будет пользоваться успехом, опасается эксперт. Однако, оговаривается он, есть еще и другие рынки, где спрос на эту продукцию огромный.

Впрочем, только на гражданской тематике "Салют" и Liming останавливаться не собираются. Вчера эти компании также подписали протокол о намерениях, в котором отмечается, что российская компания может помочь Liming в организации сборочного производства двигателей АЛ-31ФН из комплектов, поставляемых "Салютом". Еще один проект, который может быть реализован сторонами, это "модернизация двигателей АЛ-31ФН при капитальном ремонте двигателя с увеличенной тягой в компании Liming".

Кроме того, уверен Юрий Елисеев, в будущем "Салют" включится в совместный китайско-российский проект по созданию широко- и узкофюзеляжных лайнеров. Напомним, что во вторник руководитель Федерального агентства по промышленности (Роспром) Борис Алешин объявил в Чжухае (Китай) о создании российско-китайского совместного предприятия по этой тематике.

ФГУП "ММПП "Салют" объединяет в составе интегрированной структуры МКБ "Горизонт", МКБ "Гранит", АООТ "НИИД", Гаврилов-Ямский и Воскресенский машиностроительные заводы, ОАР "Агрегат", заводы "Топаз" (Кишинев) и "Прибор" (Бендеры). Предприятие специализируется на разработке, изготовлении и сервисном обслуживании авиадвигателей АЛ-31Ф/ФП/ФН (для самолетов семейства Су-27), ремонте АЛ-21Ф (Су-22, Су-24) и Р-15Б-300 (МиГ-25), изготовлении узлов и деталей для Д-436Т (Бе-200, Ту-334 и Ту-230), Д-27 (Ан-70, Ан-180 и Бе-42). Выручка предприятия в 2005 году составила 10,4 млрд руб.

Сергей СТАРИКОВ

источник: газета "RBC Daily"
03.11.06



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

ИДЕЯ БЕСХВОСТОСТИ НОСИТСЯ В ВОЗДУХЕ

Британские и американские специалисты – команда из 40 человек из Кембриджского университета и Массачусетского технологического института – после трех лет разработок представили проект нового пассажирского самолета SAX-40.

Людей, далеких от таинств аэродинамики, лайнер прежде всего поражает своими формами. Официально эта концепция известна как Blended Wing Body ("плавно сопряженное крыло"). Бесхвостая фигура новой машины напоминает очертаниями летучую мышь. При этом издаваемый в полете звук, сообщает Reuters, будет не громче, чем у стиральной машины.

"Рассекречен проект революционного пассажирского самолета, деловая характеристика которого мало что скажет непосвященному, - подчеркнул в беседе с корреспондентом "НГ" академик Российской академии космонавтики им. Н.Э.Циолковского, эксперт в области аэродинамики летательных аппаратов Валентин Белоконов. - 150-тонная при старте машина летит со скоростью около 900 км/час, перевозя 215 пассажиров. В этом ничего особенного нет. Правда, дальность приличная - около 9500 км". Так в чем же, собственно, революционность нового проекта? Прежде всего в том, что SAX-40 экономит 35% топлива по сравнению с лучшими из ныне существующих авиалайнеров. Уже сейчас этот факт заставляет говорить о новой машине как о спасителе гражданской авиации от вполне вероятного "зеленого" налога за те парниковые газы, которые выбрасывают в атмосферу самолеты.

"Несомненно, такая уникальная экономичность достигнута нетривиальным образом, - подчеркивает Валентин Белоконов. - Это первый пассажирский лайнер, созданный по принципу интегрирования крыла с фюзеляжем. В авиации такие вещи достаются очень неочевидными, очень серьезными усилиями. И я не сомневаюсь, что сократить срок проектирования SAX-40 помог также колоссальный прогресс в использовании суперкомпьютеров. Самолет не проектируется с помощью готовых формул, он во многом является вопросом искусства, помноженного на мощность компьютерного эксперимента, как в данном случае".

А вот это действительно уже нетривиальный результат: необычно высокая экономичность (на треть выше, чем у самого экономичного на сегодняшний день Boeing 787, который, правда, еще не летает) достигнута всего за три года разработок. Сверхзвуковой пассажирский Concorde проектировался около семи лет, стандартный на вид Airbus A380 - 13 лет. "Здесь есть интрига, - уверен Валентин Белоконов. - Данная машина является симбиозом двух идеологий: серповидного крыла, предложенного еще в 1944 году германской фирмой ARADO, и наших истребителей класса Су-27 - Су-34, которые явились значительным шагом в интеграции крыла с фюзеляжем (разработка 1969-1981 годов). SAX-40 - умелая адаптация этих решений. Таким образом, становится гораздо яснее, как за три года сравнительно скромным коллективом всего из 40 человек спроектирован столь революционный самолет". Столь изощренное интегрирование фюзеляжа самолета с крылом - непонятно, где конча-

ется крыло и начинается собственно фюзеляж, - по мнению нашего эксперта, позволило достигнуть уникально высокого аэродинамического качества аэроплана (отношение подъемной силы к тяге). "У Concorde и нашего Ту-144 эта величина достигает 7,5; у Boeing 747-787 - около 20. У SAX-40 - 25-27, - подчеркивает Белоконов. - До него во всем мире летал только один серийный самолет с аналогичным показателем аэродинамического качества - наш стратегический разведчик М-55 ("Геофизика", ОКБ Мясищева): у него аэродинамическое качество было около 25".

Наш собеседник поясняет, что фактически бесхвостыми были уже и Concorde, и Ту-144 - у них был только киль, располагавшийся очень близко от крыльев; а вот стабилизаторов уже не было. В проекте самолета SAX-40 кили как бы раздвоены и перенесены на концы крыльев. Подчеркнем еще раз: подобного пассажирского лайнера еще не знала история мировой авиации. Размах крыла у SAX-40 - 67,5 м. Это кажется чрезмерным для достаточно небольшой машины, почти как у 400-тонного Boeing 747. Но зато это означает повышенную площадь крыла. Три инновационных двигателя пристыкованы к задней части крыла, причем двигатели с регулировкой направления реактивной струи.

Много других решений. Например, при посадке шасси выходят из створок, но сами они снабжены обтекателями, которые уменьшают и сопротивление, и шум. Сближаясь с землей со скоростью 350-400 км/час, самолет сильно задирает нос. Нормальный современный самолет имеет так называемые предкрылки, которые резко повышают подъемную силу. В этом самолете предкрылок нет, но особый профиль - отогнутый вниз клювом - позволяет снизить скорость до достаточно безопасного уровня и без предкрылок.

Понятно, что главной целью всех усилий ученых и конструкторов было вовсе не желание поразить воображение потенциальных пассажиров. "Такая форма самолета - блестящее достижение аэродинамики, - считает Валентин Белоконов. - Форма служит двойным целям: и крейсерскому очень экономичному полету, и хорошему режиму безопасной посадки".

Сами создатели самолета подчеркивают, что даже если производители и одобряют новый дизайн, то на борт SAX-40 мы с вами поднимемся в лучшем случае году в 2025-2030-м: выпуск совершенно нового самолета - удовольствие очень дорогое и достаточно рискованное. Кроме того, этот процесс требует и строительства новых производственных мощностей.

"И все-таки 2025 год - это консервативная оценка, - уверен академик Российской академии космонавтики Валентин Белоконов. - Когда принципиальные вещи решены, конечно, все зависит от субсидий. Я предвижу, что срок может сократиться до 2015 года. Кроме того, не сомневаюсь, что разработчики SAX-40 еще не все карты выложили. Наверняка они спроектировали или активно проектируют сейчас класс самолетов - начиная с самого легкого, SAX-40 в 150 т, до 1000-тонного лайнера по крайней мере".

Андрей ВАГАНОВ

источник: газета "Независимая газета"
22.11.06

РЕСУРСЫ ВОЕНПРОМА НА ПРЕДЕЛЕ...

В 2002–2004 гг. согласно федеральной целевой программе создания крупных оборонных холдингов в отечественном ОПК должны были появиться 75 научно-промышленных, финансовых гигантов, занятых производством всех видов первоклассных вооружений. Однако в настоящее время их создано всего четыре. О том, почему не выполняется ФЦП и что необходимо предпринять для решения данной проблемы, рассказал заместитель председателя комитета Государственной Думы по обороне Михаил Бабич.

- Михаил Викторович, в чем, на ваш взгляд, заключаются основные причины нарушения сроков выполнения федеральной целевой программы создания оборонных холдингов?

- Вспомним, что разрушение кооперации и технологических связей между огромным количеством предприятий отечественного оборонно-промышленного комплекса, отсутствие оборотных средств, неэффективность менеджмента привели к тому, что ОПК в начале 1990-х годов как единый научный и производственный организм практически перестал существовать. Под угрозой оказалось перевооружение Российской армии. В конце прошлого и в начале нового века военно-политическое руководство государства пришло к пониманию необходимости оптимизации предприятий оборонной промышленности и объединения их в вертикально-интегрируемые структуры. Такая реорганизация позволяет создать эффективную систему управления, сконцентрировать необходимые финансовые ресурсы, организовать кооперацию между производителями комплектующих изделий, обеспечить сбыт финальной продукции по максимальным ценам и, естественно, сохранить контроль государства за отраслью. Такие холдинги уже появились. Правда, их не так много, как предполагалось несколько лет назад.

В государстве не был создан механизм, дающий возможность предприятиям, поставляющим для основных производителей вооружений комплектующие детали, механизмы и многое другое, заключать самостоятельные контракты с зарубежными покупателями. Отсюда и незаинтересованность очень многих руководителей промышленности и целых коллективов входить в холдинги. Особенно резко эта проблема проявилась при формировании Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). Для ее решения в начале нынешнего года даже вышел специальный указ президента России.

Но для остального ОПК военно-техническое сотрудничество с иностранными государствами жестко регламентируется федеральным законом о

ВТС. Решение о предоставлении организациям права на осуществление деятельности в данной сфере и о лишении такого права принимается лично президентом РФ по представлению правительства России. На основании этого выдается соответствующая лицензия. Поэтому возникла необходимость внести изменения в статью 12 федерального закона о ВТС. Это дало возможность дочерним предприятиям сохранить ранее заключенные контракты с зарубежными покупателями, подписывать новые.

- Однако существует мнение, что этот закон окончательно открывает дорогу иностранцам к российским оборонным секретам.

- Да, подобной точки зрения придерживается ряд депутатов Госдумы из левой оппозиции. Они считают, что изменения в законодательстве по ВТС открывают доступ иностранцам, в том числе разведывательным структурам, к секретам отечественного ОПК и это вызовет массовые утечки российской стратегической информации за рубеж. Откровенно скажу, что такая критика является не чем иным, как умышленным вводом в заблуждение и руководства страны, и общественности. На мой взгляд, это происходит из-за банальной некомпетентности в вопросах функционирования российского ОПК и в процессах его преобразования. Поясню: в соответствии с Законом о государственной тайне в советы директоров и другие органы управления стратегических предприятий вводятся лишь те люди, которые имеют допуск к секретной информации. Этот документ оформляется компетентными органами. Возможность предоставления допуска иностранным юридическим и физическим лицам к российской секретной оборонно-промышленной информации исключена. Без допуска невозможно попасть в органы управления оборонных предприятий даже при наличии какого-то пакета акций. Соответственно и каналов утечки секретов не существует. А если в наши дочерние предприятия придет реальный капитал, в том числе иностранный, то ничего, кроме пользы, это принести не может. Ведь в настоящее время инвестиции в ОПК мы собираем по крохам и за счет них пытаемся реанимировать наши оборонные промышленность и науку, создав фундамент для их развития. При жесточайшем контроле, когда разрешение на деятельность в сфере военно-технического сотрудничества дается лично президентом РФ, нет оснований утверждать, что при этом могут быть ущемлены интересы государства. Кроме того, необходимо понимать, что дочерние предприятия холдинговых структур выпускают продукцию военного назначения не более чем на 30% от общего объема производства. Все остальное - это рынок гражданского назначения, конкурировать на котором невозможно без серьезных инвестиций, как финансовых, так и технологических.

- Но разве до вхождения оборонных предприятий в холдинги они не имели возможности привлекать иностранных акционеров?

- В России до сих пор нет законодательства о холдингах. Но когда, например, самолетостроительные корпорации "Сухой" или "МиГ" были "сами по себе", они уже кооперировались с промышленными структурами, дочерние предприятия которых по факту имели иностранных акционеров. Внесение изменений в статью 12 закона о ВТС является правовой легализацией ситуации, сложившейся де-факто. Де-юре мы могли привести ее в соответствие раньше, но не спешили, потому что определяли, какие холдинги будем создавать.

Кстати, как раз в результате формирования холдинговой структуры мы снижаем долю и возможность влияния иностранного капитала в системе ВТС, усиливая при этом контрольную функцию государства. Таким образом, мы законодательно страхуем российский ОПК от возможного диктата заграничных конкурентов или даже заинтересованных правительств отдельных держав.

Подобным образом работает вся мировая промышленность, в том числе и оборонная. Так почему нам не перенять этот положительный опыт?

К сожалению, экономические возможности государства по решению внутренних оборонных задач плюс наши международные обязательства начинают не соответствовать возможностям отечественного оборонно-промышленного комплекса. Произошло это из-за стратегических ошибок в развитии государства, совершенных в 90-е годы прошлого века. Именно тогда были утрачены возможности для развития ОПК. Произошла потеря многих технологий, производственного потенциала. Ушли лучшие кадры, развалилась оборонная наука. Поэтому необходимо создать такой баланс сил и средств, чтобы обеспечить внутренние потребности и не потерять международные рынки.

Между тем к 2005 году количество предложений от заказчиков и наши возможности в сфере ВТС настолько возросли, что ресурсы ВПК уже не позволяют в полном объеме решать задачи по производству вооружения и военной техники для нужд РФ и выполнения международных контрактов. В 2006 году мы достигли исторического максимума по продажам оружия на сумму более 6 млрд. долларов в год. Потенциальный "портфель заказов" до 2009-го составляет более 20 миллиардов долларов. Эта сумма заложена в конкретных контрактах - действующих, переходящих и тех, которые мы можем заключить в ближайшее время.

- Если новейшие российские танки, подлодки поставляются в Индию, системы ПВО - в арабские страны, а самолеты-истребители - в Венесуэлу, то вертолеты "Черная акула" в Чечне что-то не видно. Выходит, новейшие отечественные разработки идут в первую очередь за границу?

- Не совсем так. В советский период был создан задел для разработки и выпуска новейших машин в авиационной и танковой промышленности, кораблестроении. Сейчас мы начинаем серийно переоснащать свои Вооруженные силы. Но те же танки Т-90 и другие системы вооружения не всегда востребованы в таком же количестве для нужд Российской армии. Ведь план военного строительства в России отличается от аналогичных задач других государств, потому что наша страна имеет ядерное оружие. Соответственно у РФ иная концепция обеспечения обороны и безопасности страны. Однако Государственная программа вооружения предусматривает закупку новейшей техники для армии и флота. Поэтому задача ближайшего периода как раз

и состоит в том, чтобы сбалансировать возможности нашей промышленности под внутренние потребности, оставаясь при этом крупнейшим игроком на международном рынке вооружений.

- Можете ли вы рассказать, какие еще произошли изменения в военно-техническом сотрудничестве России с зарубежными партнерами?

- Долгое время эта деятельность регламентировалась всего одним Законом "О военно-техническом сотрудничестве Российской Федерации с иностранными государствами" и нормативными актами президента и правительства. Возник определенный правовой вакуум, который тормозил ВТС. Поэтому в 2006 году были внесены необходимые изменения в действующее законодательство, которые предоставили возможности для обеспечения лизинга вооружения и военной техники, серьезно расширили рынки сбыта.

В Закон "О рекламе" включена норма, которая позволила повысить эффективность проведения рекламно-выставочной деятельности в сфере продукции военного назначения и, соответственно, военно-технического сотрудничества в целом.

В июле этого года был принят законопроект "О внесении изменений в статью 177 Таможенного кодекса Российской Федерации". Благодаря ему установлен более продолжительный срок, чем ранее предусмотренные 2 года, для проведения на территории России сложного ремонта или модернизации отдельных образцов вооружения и военной техники.

Дополнен поправками рассматриваемый в настоящее время Государственной Думой законопроект о внесении дополнений в Федеральный закон "О порядке выезда из Российской Федерации и въезда в Российскую Федерацию". Он направлен на решение проблем, возникающих при оформлении многократных въездных виз иностранным военным специалистам на срок более одного года в рамках выполнения контрактных обязательств в области ВТС.

Подготовлены поправки в Гражданский кодекс РФ в целях учета ряда важных особенностей и опыта правового регулирования отношений интеллектуальной собственности, существенных для военно-технического сотрудничества Российской Федерации с иностранными государствами. В дальнейшем предполагается корректировка положений налогового законодательства, о легализации доходов, о конкуренции и других. В будущем 2007 году в законодательство РФ будут внесены поправки, регулирующие деятельность ОПК. Готовятся концептуальные изменения в законодательство о государственном оборонном заказе. Кроме того, будет разработан и принят федеральный закон о холдинговых структурах. Он должен регламентировать процесс их создания и распределение управленческих полномочий внутри самих холдингов. В рамках закона будут решены вопросы о миноритариях, которые неизбежно возникнут при объединении предприятий. В законодательстве будут прописаны способы и направления государственной поддержки отечественного оборонно-промышленного комплекса.

Александр БАБАКИН
Вадим СОЛОВЬЕВ

источник:
газета "Независимое военное обозрение"
10.11.06

МУСОРОПЕРЕРАБОТКА С ЛЕТНЫМ УКЛОНОМ

Интервью с генеральным директором ММПП "Салют" Юрием Елисеевым.

Создающаяся сегодня, хотя и с трудом, объединенная авиастроительная компания будет содержать в своей структуре и двигательный сектор - самолету никак нельзя без "сердца", без мотора. Один из ключевых производителей российских авиадвигателей - Московское машиностроительное производственное предприятие (ММПП) "Салют". В марте этого года на заседании Комиссии по военно-техническому сотрудничеству с иностранными государствами президент Владимир Путин отметил высокие результаты этого федерального государственного унитарного предприятия. Успех "Салюта" отчасти объясняется наличием собственного конструкторского бюро. Это позволяет предлагать иностранным заказчикам модифицированные двигатели. В списке инозаказчиков первым пунктом, бесспорно, значится Китай. Это еще раз подтвердил недавно завершившийся международный авиационно-космический салон "Аэрошоу Чайна-2006" в южнокитайском городе Чжухай. О сегодняшнем дне и перспективах "Салюта" обозреватель "Времени новостей" Николай Поросков беседовал с генеральным директором ММПП Юрием Елисеевым.

- Кто ваш главный партнер в Китае?

- Завод "Лимин". Сотрудничество с ним у СССР началось еще в 50-х годах прошлого века, второе дыхание получило в 90-х. Сегодня это предприятие полностью освоило капитальный ремонт нашего двигателя АЛ-31Ф, нам уже можно планировать проекты по совместным разработкам. В перспективе это могут быть двигатели для военных самолетов.

- Что сегодня "Салют" поставляет в КНР?

- Двигатели для самолетов Су-27 и Су-30, а также для китайского одномоторного истребителя J-10 ("Супер-10"). Здесь имеются перспективы, связанные с усовершенствованием двигателей. Я говорю о двигателе АЛ-31ФМ1, имеющем на тонну большую тягу и увеличенный ресурс. Двигатель прошел все этапы государственных испытаний в России. Главком ВВС генерал армии Владимир Михайлов 10 октября этого года утвердил акт государственной комиссии по приемке на вооружение этого двигателя. Предварительные переговоры показали, что Китай в этом двигателе заинтересован. Двигатель устанавливается на самолеты Су-27, Су-30, Су-33, он взаимозаменяем с двигателем АЛ-31Ф. Готов и двигатель АЛ-31Ф с изменяемым вектором тяги, со всеракурсным соплом.

- Требуется ли для установки усовершенствованных двигателей доработки в самом самолете?

- АЛ-31ФМ1 без управляемого вектора тяги не требует никаких доработок самолета, с управляемым вектором - требует.

- Сегодня, наверное, ни одно оборонное предприятие не избежало диверсификации производства. Как она прошла у вас?

- Мы на "Салюте" всегда считали, что даже при хорошем развитии военно-технического сотрудничества наша стратегия - выпуск гражданской продукции. "Салют" и "Лимин" проявили интерес к совместному

производству, а в дальнейшем и к совместным разработкам энергетических, опреснительных установок, мусороперерабатывающих заводов разработки "Салюта". И мы намерены переходить от отношений продавец-покупатель к партнерским отношениям. Зная потенциал "Лимина", могу сказать: наша совместная продукция конкурентоспособна по экономичности и цене. Сейчас мы заканчиваем монтаж 60-киловаттной энергетической установки, у которой КПД больше 50%, а коэффициент использования топлива порядка 95%. В мире сегодня это очень высокие показатели, верхняя планка.

- А в России ваши энергетические установки продаются?

- На установки мощностью 60 мегаватт подписан контракт с "Мосэнерго" на 60 млн долл. Со следующего года планируем начать серийное производство таких установок.

- Продаете ли вы опреснительные установки?

- Эта продукция идет главным образом на Ближний Восток, где их рынок оценивается в 5 млрд долл. в год. У стран Юго-Восточной Азии этот рынок значительно больше.

- Насколько мне известно, "Лимин" и основан с помощью "Салюта", до сих пор на его предприятиях есть представители "Салюта". Сегодня "Лимин" проводит капитальный ремонт двигателей АЛ-31, работы по продлению ресурса, увеличению надежности, изготавливает запасные части. В Чжухае был подписан протокол о намерениях создать совместное предприятие. Но такое сотрудничество, бывает, перерастает в конкуренцию...

- Не исключено, что в течение какого-то периода будут поставляться как российский, так и китайский двигатели. Конкуренция в общепринятом смысле слова нам вряд ли грозит.

- Какие у вашего предприятия контракты с Китаем на сегодняшний день?

- Сегодня "Салют" выполняет обязательства по поставке 100 двигателей АЛ-31Ф в течение двух лет. Это контракт 2005 года на более чем 300 млн долл. Поставляем и запчасти для ремонта и обслуживания двигателей к поставленным в Китай истребителям Су-27СК и Су-30МК2. Это уже по контракту на сумму 100 млн долл. Возрастут самостоятельные, без посредника, поставки на экспорт запчастей, увеличится объем услуг по сервисному обслуживанию ранее поставленных за рубеж самолетов. В прошлом году заработали в этой сфере 38 млн долл., в этом, думаю, будет больше 50 миллионов.

- С кем вы сотрудничаете кроме Китая?

- При модернизации двигателей боевых самолетов, создании среднего транспортного самолета, который сегодня разрабатывает Китай, "Салют" будет принимать участие совместно с украинским конструкторским бюро "Прогресс", которое разрабатывает перспективный двигатель тягой 12 тонн.

Николай ПОРОСКОВ

*источник: газета "Время новостей"
13.11.06*

ИНЖЕНЕР – ТОВАР ШТУЧНЫЙ

В России пока ещё лучшее в мире техническое образование, считает ректор "Бауманки".

Закрывание вузов, не сумевших пройти лицензирование Рособразнадзора, сопровождаются скандалами. Как выяснилось, в "чёрный список" попали исключительно гуманитарные вузы, которые готовили модных экономистов, юристов и менеджеров. Технические высшие школы никто и пальцем не тронул. Почему? Чтобы разобраться в национальных особенностях высшего образования, корреспондент газеты "Русский Курьер" встретился с ректором знаменитой "Бауманки" Игорем Фёдоровым. Приводим интервью с некоторыми купюрами.

- Игорь Борисович, не кажется ли вам странным, что нынешняя "чистка рядов" обошла технические вузы? Ведь одно время бытовало мнение, что инженеров у нас выпускается слишком много, больше, чем даже в США, и поэтому нужно сократить число именно технических высших школ?

- На самом деле это не так. В Америке выпускается примерно в полтора раза больше инженеров, чем у нас. И знаете почему? Ещё 40 лет назад на одного инженера приходилось 10 рабочих, сегодня - всего один. Так во всем развитом мире. Изменились технологии, производится очень сложная техника. Ее разработчики, проектанты, экспериментаторы - это инженеры. Это огромная работа, и, чтобы ее выполнить, нужно очень много людей.

- Но считается, что инженер зарабатывает мало и лучше быть финансистом, юристом, экономистом...

- Давайте разберемся, что считать высокодоходными специальностями. Конечно, знаменитый адвокат или кардиохирург заслуженно получает огромные деньги. Но средний, массовый юрист или врач в поликлинике зарабатывают немного. В Америке, кстати, на первом месте по заработку среди массовых профессий именно инженеры. А на последних местах - социологи, историки и, уж извините, журналисты... Если же говорить о том, кем лучше быть... МВТУ никогда не испытывал дефицита в желающих получить инженерную специальность. Причем, если школьник действительно талантлив, он может поступить к нам вообще без экзаменов.

У нас очень много ребят из сельских школ, поступивших по программе "Шаг в будущее". Это программа поиска талантливых школьников. Мы проводим конкурсы инженерных проектов более чем в 70 регионах, 650 победителей приезжают в апреле в Бауманский университет на заключительный этап конкурса, 200 финалистов принимают в "Бауманку" без экзаменов. Попадают исключительно светлые головы.

- Как, кстати, вы относитесь к абитуриентам с периферии, они на общих основаниях поступают или по особому конкурсу?

- Абсолютно на общих основаниях. Конкурс в среднем 3-4 человека на место. А относимся мы к абитуриентам из провинции с большой любовью. Я без иронии говорю. Это активные ребята, которые сами чего-то пытаются добиться.

- Игорь Борисович, как вы боретесь с взятками?

- Каленым железом!.. Шучу. В МВТУ нет взяток как явления. Последнего взяточника мы выгнали года три назад.

Вообще если говорить о коррупции в вузах, с ней надо бороться. И для этого есть способы. Надо создавать официальные репетиционные центры, где бы не работали преподаватели, принимающие экзамены. Репетиторство есть и будет. Я сам, когда учился в десятом классе, ездил на платные курсы в МГУ. Важно только, чтобы репетиторство не было жульничеством, взяткой за поступление. И были бы нормальные, приемлемые цены. Если деньги проводятся через банк, а репетитор дает дополнительные знания - это нормально.

- Многие из ваших выпускников едут работать за рубеж. Может, не нужно им тогда бесплатно образование давать?

- Раньше уезжали за границу на постоянное местожительство, сейчас едут на год-другой. Это нормально. Другое дело, было бы правильно ввести контрактную систему, как в Великобритании. Еще лет семь назад там было бесплатное высшее образование. Потом сделали так: каждый студент платит по 5 тысяч фунтов в год. Если не может, то получает беспроцентный кредит, а когда начинает работать, то отдает эти деньги. В Великобритании молодой инженер зарабатывает от 25 тысяч фунтов в год. И спокойно рассчитывается за кредит.

- Какую бы специальность вы посоветовали выбрать своему близкому родственнику?

- Знаете, я бы ничего не советовал. Профессию нужно выбирать самостоятельно, и она должна нравиться. Обычно ребята, которые поступают к нам, уже нацелены на определенные специальности. Хотя востребованность профессий действительно разная. Очень перспективны информтехнологии, нанотехнологии, возрождаются космическое направление, биомедицинская техника. Да и на традиционные профессии спрос растет. Вот, скажем, литейщики нарасхват. Только не надо себе представлять дымный и грязный цех. Это очень интересная, наукоемкая специальность. Выпускники идут в авиацию, в космическую промышленность, машиностроение. Да и очень многие традиционные специальности приобрели новое качество, основаны на новых технологиях.

- Сегодня ругают наше образование - мол, на Западе учат лучше. А вы сами как считаете?

- Я считаю, что у нас лучшее в мире естественно-научное, инженерное образование. Просто в этом вопросе много от политики, а сегодня во власти большинство людей не представляют особенностей инженерного образования. Они, экономисты, привыкли снизу вверх смотреть на Запад, поскольку западное экономическое образование действительно лучше нашего. Российский инженер в этой иерархии стоит достаточно высоко. Поэтому мы привыкли к прямо противоположной позиции.

источник: *Sciencetf.Ru*
23.10.06

ВЫСОТА

Долгосрочная глобальная конкурентоспособность отраслей может базироваться только на уникальном предложении, основанном на технологическом лидерстве и инновациях, считает заместитель директора Межведомственного аналитического центра Борис Кузнецов

Промышленная политика в пореформенной России долгое время была табуированным полем не только для действий, но даже для сколько-нибудь профессиональных обсуждений. Когда же мы вдруг осознали, что ряд отраслей и подотраслей некогда могучего хозяйства безвозвратно утрачены, а наши традиционные преимущества в виде безграничных естественных ресурсов и уникального человеческого капитала вовсе не так безграничны и уже не то что не уникальны, а в массе своей весьма посредственны, вопрос выстраивания долгосрочной стратегии создания конкурентоспособной экономики встал ребром.

Межведомственный аналитический центр (МАЦ), компактный прикладной think tank, — одно из немногих мест, где о промышленной политике рассуждают вполне конкретно и чувствуют пульс развития и перспективы многих отраслей и кластеров нашего хозяйства, от ВПК и атомной энергетики до автопрома, авиации и сельского хозяйства. Наш сегодняшний собеседник — заместитель директора МАЦ Борис Кузнецов.

— Борис Викторович, в каких секторах российская экономика имеет потенциал конкурентоспособности?

— Во-первых, давайте поймем, что такое конкурентоспособность. Это понятие разнится в зависимости от того, на каком уровне вы работаете. Так, товар конкурентен, если его покупают. А что делать с предприятием, которое выпускает целую гамму товаров, некоторые из которых хорошо покупаются, а некоторые — не очень? Критерии конкурентоспособности предприятия, на мой взгляд, заключаются в его возможности по меньшей мере покрывать свои издержки, а в идеале обеспечивать воспроизводство основного капитала. И следовательно, рост своей доли рынка. Но предприятие — это еще не бизнес. Бизнес может объединять несколько предприятий, каждое из которых тоже работает лучше или хуже. Что такое конкурентоспособность крупной компании, такой как «Русский алюминий» или СУАЛ? Она не сводится к конкурентоспособности конкретных заводов; тут играют роль и другие факторы — как холдинг генерирует финансовые потоки, насколько он расширяется, скажем, за счет слияний и поглощений, и так далее. Совсем трудно становится, когда мы говорим о конкурентоспособности отраслей. Ведь в каждой отрасли есть предприятия, которые могли бы занять в мире вполне пристойное место, и в этой же отрасли

есть предприятия, которым нет места даже внутри страны. Наконец, на вершине аналитической пирамиды мы выходим на понятие национальной конкурентоспособности, конкурентоспособности страны в целом. Здесь тоже надо учитывать свои специфические факторы.

Другой аспект — временной. Предприятие может быть конкурентоспособно сейчас, но не иметь перспектив на будущее. Очевидно, что конкурентоспособная фирма или страна должна обеспечивать устойчивое развитие.

То же самое касается масштаба конкурентоспособности. Можно быть конкурентным в своей узкой региональной нише, а можно быть конкурентным в мире. Мы проводили опрос предприятий, спрашивая, считают ли они себя конкурентоспособными. Результаты были парадоксальными. Третий из тех, кто ответил на вопрос положительно, имели производительность ниже среднеотраслевой. А все из-за того, что они определили для себя очень узкую конкурентную нишу. И в этом загоне они лидеры. А те, кто конкурирует с импортом или экспортирует свои товары, оценивают себя гораздо скромнее.

— Нас, конечно, больше интересует глобальная, а не нишевая конкурентоспособность.

— Тогда надо говорить только о торгуемых секторах, тех производствах, где вы сталкиваетесь с внешней конкуренцией. Поэтому за рамками нашего анализа автоматически оказываются монополии — газ, электричество, связь, транспорт. Далее, следует учитывать, что часть производимых в обрабатывающей промышленности товаров тоже неторгуемые, то есть они потребляются там же, где производятся, или ограниченно торгуемые из-за нерентабельности транспортировки. Это, например, многие строительные материалы, часть деревообработки, некоторые продукты пищевой промышленности. В итоге долю в ВВП производства товаров, которые реально конкурируют или могут конкурировать по всему российскому рынку или на мировом рынке (без учета нефти и газа), можно оценить примерно в пятнадцать процентов, вряд ли больше. Из отраслей это прежде всего металлургия, химия, машиностроение, лесная, часть стройматериалов, легкая и большая часть пищевой промышленности.

РЕСУРСНЫЕ И ДРУГИЕ ПОДПОРКИ

— Каков же нынешний уровень конкурентоспособности в торгуемых секторах?

— Сразу же надо сказать, что конкурентоспособность нашей промышленности — это в первую очередь конкурентоспособность по издержкам. А издержки зависят от затрат на энергию, сырье, которое отчасти продается по регулируемым рыночным ценам (газ, например), и от стоимости труда. Возьмем, например, такую очень успешную отрасль,

как азотная промышленность. Она работает на газе, все ее издержки — это, по существу, природный газ. При нынешних российских тарифах на газ это очень конкурентоспособная отрасль. А при нынешних украинских или, не дай бог, европейских тарифах далеко не все наши азотные заводы окажутся конкурентоспособными. То же самое касается металлургов. Да, сейчас, при нынешних ценах на энергию и металл, все очень хорошо. Но если цены на металл на рынках сбыта станут снижаться, а тарифы на энергоносители повышаться, то доля конкурентоспособного производства в отрасли станет гораздо меньше.

Другой тип отраслей «сидит» на дешевом труде. Хотя и этот резерв постепенно растворяется. По трудовым издержкам мы проигрываем уже половине мира — Индии, Китаю, значительной части Юго-Восточной Азии. И говорить о том, что у нас качество выше, уже совершенно неоправданно.

Ведь конкурентоспособность — довольно простая штука. Вы конкурентоспособны, когда вы либо делаете то же самое, что делают другие, но дешевле, как это происходит у нас сегодня, либо делаете то же или похожее, но лучше, либо (это самый идеальный случай, к этому стремятся все) вы делаете что-то такое, чего другие делать не могут вообще. Очевидно, что первый вариант конкурентоспособности весьма и весьма шаткий. Наши предприятия конкурентоспособны только при некотором наборе дополнительных условий.

Внутренняя конкурентоспособность без внешней базируется на разного рода барьерах, которые сегодня есть, а завтра их может и не быть.

— Но энергия у нас может еще долго оставаться дешевой в сравнении с большинством зарубежных стран.

— Я с вами согласен, относительно дешевая энергия сохранится если не навсегда, то очень надолго, пока у нас есть более дешевые источники энергии, чем в других странах. Однако газ, например, со временем не становится дешевле даже по издержкам. Каждое новое месторождение — все более трудноизвлекаемые запасы, все дальше его надо качать и так далее. Газ объективно дорожает, а параллельно растет рынок сжиженного природного газа. И страны, которые раньше чисто географически не могли участвовать в мировом рынке газа, смогут играть заметную роль. И наш газ уже будет конкурировать с еще более дешевым, хотя и привозимым издалека. К тому же по электроэнергетике мы уже перестали быть избыточными, а в отдельных регионах, например в Московском, стали остро недостаточными.

— По сравнению с энергией труд у нас дорожает быстрее.

— Пока да. Труд дорожает до тех пор, пока это не упирается в безработицу. Ведь если труд будет сильно дорожать, то часть предприятий будет просто вынуждена уйти с рынка.

Сегодня складывается не слишком благоприятная ситуация с точки зрения сохранения дешевого труда. Нефтяные деньги по разным каналам перетекают на рынок труда и форсируют рост зарплат в отдельных секторах. Но надо понимать, что труд не должен на протяжении длительного времени дорожать быстрее, чем растет его производительность. У нас далеко не везде производительность труда растет вровень с зарплатами.

— Какие еще у нас есть резервы конкурентоспособности помимо ресурсных?

— Кроме дешевой энергии и недорогой рабочей силы конкурентоспособность российских предприятий часто базируется и на барьерах входа на рынок. Ну, с автомобилями мы это очень хорошо знаем. Пошлины на ввоз весьма существенные, поэтому российский автопром еще как-то существует.

— Какова вообще ситуация в машиностроении?

— В целом ситуация тяжелая. Потому что на нишевых рынках продукция гражданского машиностроения — это еще что-то вполне конкурентоспособное, но экспорта мы не видим, а это означает, что конкурентоспособность резко падает, как только вы пересекаете границу страны.

При этом не обязательно предприятие в этом виновато — просто издержки входа на чужой рынок могут быть так высоки, что небольшие предприятия не в состоянии их потянуть. Ведь для этого надо создать представительство, изучить местное законодательство, найти сбытовиков. А у нас предприятия-то, в общем, маленькие. Или, вернее, так: как неоднократно говорили экономисты Всемирного банка, в России крупные предприятия, но мелкий бизнес. То есть сам завод может быть большой по европейским или даже американским меркам, но он один — сам себе бизнес, а там — заводики поменьше, но их много, и все они входят в одну крупную компанию. А когда мы говорим о выходе на другие рынки, то понятно, что здесь работает потенциал компании, а не отдельного завода.

Недостаточная конкурентоспособность российских предприятий во многом связана с перепроизводством. И это тоже задача бизнеса, а не самого предприятия. Возьмем, например, рынок проката, не сортового металлургического, а какого-нибудь специального, проволоки, например. Этот рынок в девяностые годы схлопнулся в пять, десять, а то и в двадцать раз, а мощности если и сократились, то не очень значительно. И вот на рынке, где, по большому счету, нужен один завод, работают пять, которые пытаются как-то выжить, а значит, идет демпинг, у них у всех падает рентабельность, они впятером просто не могут выжить на этом рынке.

Один из представителей крупных бизнес-структур, который занимается в том числе оценкой инвестиционных проектов, говорит, что больше половины из них связаны только с консолидацией предприятий. Покупаются все предприятия того или иного производства, рынок монополизирован, то есть конкуренция между заводами прекращается, поднимается цена на продукцию, частично сокращается производство, в результате получается выгодный бизнес-проект. Тут даже никаких инвестиций не предусматривается, просто эффект концентрации. Известный пример такого рода — создание Единой торговой компании (ЕТК) по торговле каустической содой. До консолидации заводы были вынуждены продавать соду себе в убыток, в пять раз дешевле себестоимости. В результате объединили даже не сами заводы, а рынок сбыта, и подняли цену. Конечно, антимонопольщики стали возмущаться, но для производителей соды это был, вероятно, единственный разумный выход из положения.

— С машиностроением понятно. А есть ли у нас все-таки потенциально конкурентоспособные отрасли?

— У нас есть безусловно потенциально конкурентоспособный сектор, а лучше сказать кластер — лесной комплекс. По очень простой причине: у нас лес есть, а у других его нет. Но в том состоянии, в котором он находится сейчас, эта отрасль неконкурентоспособна. Есть там какие-то функционирующие сегменты — фанера, мебельные щиты, но если смотреть на кластер целиком, то он провальный, потому что нет технологий по заготовкам, плохие технологии первичной обработки. Кроме того, не хватает массы дополнительных компонентов, которые просто не производятся или производятся плохие. Потому что, к примеру, чтобы сделать ДСП, вам помимо опилок нужен клей, а его нет или он плохой.

ДЕШЕВЫЕ АВТО ПУСТЬ ДЕЛАЮТ КИТАЙЦЫ

— Вернемся к автопрому. Существует, по большому счету, три альтернативы. Первая: оставить его существовать в условиях статической нишевой конкурентоспособности при высоких импортных пошлинах. Другой вариант, который сегодня уже понемногу реализуется, — это сборка, тоже не экспортная, а исключительно наша, нишевая. И наконец, третья, совсем крутая альтернатива, которой пока нет, — осуществить инвестиции, государственные или смешанные, и попытаться сделать конкурентоспособный массовый и потенциально экспортный автомобиль. Что предпочесть?

— Давайте разберем все три варианта. Целесообразность первого сценария зависит от трезвости ваших оценок возможности сохранения вот этой нишевой конкурентоспособности. Ведь что происходит? Иностранные автомобили становятся все навороченнее и дешевле, а вы производите «Фиат» 1968 года, — значит, разрыв между тем, что предлагают другие, и вами все время растет. Поэтому рассчитывать на то, что вы и дальше будете занимать половину рынка, нельзя. Значит, надо что-то делать. Грубо говоря, АвтоВАЗ в рамках первой стратегии должен выпускать самую дешевую из приемлемых машин на рынке, но она должна быть примерно такого же класса и качества, как китайская или корейская, но при этом на пару тысяч долларов дешевле.

— Но сейчас по средним цифрам разрыв несколько больше. Средняя цена иномарки местной сборки в этом году — 11,9 тысячи долларов. Новые вазовские модели стоят около восьми тысяч.

— Да, сейчас еще три тысячи долларов разницы для большого количества покупателей достаточный аргумент, чтобы выбрать вазовскую машину. Но что будет дальше? Если, допустим, такой разрыв сохранится, но средняя цена иномарки вырастет до восемнадцати, а наших машин — до пятнадцати тысяч, то я не уверен, что очень уж многие сделают «правильный» выбор в пользу отечественного производителя. Потому что в процентах это уже не такая большая разница. И если в девяностые годы многие люди говорили: «Да нормальная машина, ее можно продавать, только ее собирать надо так, чтобы она не рассыпалась», — то сейчас запросы уже другие: нужен комфорт, гидроусилитель руля, кондиционер.

Второй вариант, сборочный. Это самый простой вариант, который и сейчас уже имеет место. Внутренний рынок у нас достаточно емкий, и в принципе

всегда будет выгодно иметь здесь один-два завода. Но это скучный для нас вариант, поскольку мы как страна и как экономика не получаем от этого ничего, кроме рабочих мест. Здесь стоит обратиться к китайскому опыту. Ведь они, по сути, из сборочных производств вышли, стали уже делать свои автомобили и начали их экспортировать.

Китайцы позвали к себе иностранцев только для обучения. Они сказали: мы вам разрешаем здесь собирать свои автомобили и даже заработать на этом, но только до тех пор, пока это позволяет нам учиться. И на всё два-четыре года. После этого мы будем делать свои автомобили, и они будут не хуже иностранных, но гораздо дешевле. Что, кажется, и происходит.

— Китайская стратегия выращивания национального автопрома может сработать у нас?

— Не факт. Потому что мы скорее трудодефицитны, чем трудоизбыточны. Особенно в области «синих воротничков» — здесь у нас уже просто беда. Система ПТУ фактически не функционирует, многие заводские вузы, втузы, техникумы закрылись. К тому же, честно говоря, поддержка автомобильной промышленности нужна фактически только для создания рабочих мест. Но развивать автомобильную промышленность особого резона нет: у нас дефицит кадров, у нас нет лишних рабочих рук, которые ждут, когда их пустят на конвейер. Чтобы заманить их туда, вам придется такую зарплату им платить, что ваша машина станет золотая. А те, кто производит дешевые машины, мало что зарабатывают: цена от себестоимости не отличается. Основные доходы мирового автопрома идут за счет престижных машин более высокого класса. То есть производство рядового автомобиля — вещь, скажем так, маловыгодная. Так стоит ли вам лезть на этот высококонкурентный рынок, для того чтобы потом заработать шиш с маслом, даже если вам повезет и у вас все получится?

— Еще одна отрасль с бурно обсуждаемыми перспективами — авиапром. Какая там ситуация?

— Что касается авиапрома, то, с моей точки зрения, это проблема не экономическая, а политическая. Вы должны ответить себе на вопрос: вы хотите, чтобы у вас была собственная авиация или не хотите? Или вам все равно? Если хотите, ее можно развивать, но золотых гор она не принесет. Скорее всего, тут не просто не будет прибыли, а будут прямые убытки. Плюс для России в том, что авиастроительных стран очень мало. Европейский «Аэрбас», американский «Боинг», канадский «Бомбардье», бразильский «Эмбраер». Это вопрос стратегичности, вопрос престижа, хочет Россия быть пятой страной, производящей самолеты, или ей все равно? Это не вопрос экономики, хотя, конечно, экономические расчеты есть. Потому что экономика такого производства зависит по большей части от масштаба. Мы либо должны производить несколько сотен самолетов в год, либо это производство не будет рентабельным. А что такое несколько сотен самолетов в год? Приведу пример. «Люфтганза» по объемам авиационных перевозок примерно сопоставима с «Аэрофлотом». Весь ее парк — это около трехсот самолетов. То есть на самом деле все, что перевозит сейчас «Аэрофлот», он может делать на трех сотнях машин. А вам нужно, условно говоря, продавать триста в год, и значит, эти триста вы никогда не сможете про-

дать здесь, в стране, даже с поправкой на наши коэффициенты загрузки и менее эффективное использование самолетов. Таким образом, надо смотреть, кому в мире мы сможем продавать оставшиеся самолеты. Мне более или менее очевидно, что авиапром как экспортная отрасль не заменит России нефть, лес, газ и прочее сырье.

— Помимо соображений политики и престижа есть вполне разумные соображения сохранения диверсифицированности экономики.

— Это уже соображения не вполне экономические, но и они имеют право на существование.

Мне кажется, что у нашего авиапрома есть шанс. Он состоит в следующем. Мы перестаем делать двадцать пять разных самолетов, а делаем только один. Ничего страшного в этом нет, потому что, если ты сделал один хороший самолет, ты потом сможешь сделать и два, и три, и четыре. Для того чтобы сделать этот конкурентоспособный самолет, мы должны постараться влезть в совместный проект с иностранцами. Только так можно будет быстро перенять технологии. Понятно, что ни «Боинг», ни «Аэрбас» нас в такого рода партнерство не возьмут, а вот бразильский «Эмбраер» на определенных условиях может взять. И канадцы, наверное, могут. Но с этим надо работать, кто-то должен ездить, договариваться.

За шанс остаться авиаотраслью надо будет заплатить не менее десяти миллиардов долларов. Не знаю, много это или мало. Но если посмотреть, какими суммами ворочают при покупках «Сибнефти», то окажется, что десять миллиардов за десять лет — это не так уж и много.

СОЦИАЛЬНЫЙ ПРОТЕКЦИОНИЗМ И ИННОВАЦИИ

— Как нам быть с сельским хозяйством? Нужны ли здесь меры господдержки, какие-то политические решения или рынок справится сам? Есть же пример успешной рыночной реанимации птицеводства вокруг мегаполисов.

— Частные инвестиции в сельское хозяйство идут достаточно большие, производительность труда в сельском хозяйстве растет чуть ли не быстрее, чем во всех остальных сегментах экономики. Проблема сельского хозяйства состоит в том, что у нас там до сих пор живет и работает очень много людей. В США сельский производитель составляет четыре процента населения, он себя и свою страну кормит, и еще на экспорт остается. А теперь представьте, какой был бы ужас, если бы наше сельское хозяйство стало работать так же эффективно, как американское. Это значит, что у нас нужно девяносто процентов занятых в сельском хозяйстве просто выкинуть, потому что они не нужны, либо надо завалить весь мир, по крайней мере всю Европу, нашей продукцией, а там ее никто не ждет. Поэтому, может быть, и хорошо, что большой эффективности в нашем сельском хозяйстве нет. Таким образом, сельское хозяйство — это в значительной степени вопрос социальной политики. Поэтому, естественно, все страны грешат протекционизмом в отношении АПК.

— То есть вы положительно относитесь к выставлению таможенных барьеров вокруг нашего АПК?

— Я считаю, что барьеры, которые вы выстраиваете для защиты внутреннего рынка, идет ли речь об автопроме или любой другой отрасли, имеют смысл

тогда и только тогда, когда у вас есть программа действий, позволяющая надеяться, что эти барьеры не навсегда. Вот Индия шла по пути выстраивания барьеров довольно долго: шестидесятые, семидесятые годы... И развила у себя промышленность. Она была неплохая, но в рамках барьеров. Открытие экономики сразу же привело к тому, что значительная часть промышленности оказалась неэффективной. Ведь конкуренция с местными производителями и зарубежными разная. Если вы конкурируете с россиянами, то набор действий даже у хороших предприятий направлен в первую очередь на сокращение издержек. То есть вы конкурируете с россиянами по цене. Как только вы конкурируете с импортом, у вас действия направлены на освоение новой продукции, на повышение качества, а цена, если вы можете производить что-то новое, а лучше уникальное, не так уж важна. Поэтому надо понимать, что если вы выстроили барьер на пути импорта и оставили только внутреннюю конкуренцию, то инновационная составляющая во многом будет придавлена. Просто не будет стимула ею заниматься.

— Помимо конкуренции с Западом надо как-то еще стимулировать развитие вот этой инновационной составляющей?

— Это большая проблема. В результате приватизации собственниками предприятий обрабатывающей промышленности стали так называемые красные директора. У них была масса недостатков: отсутствие экономического образования, незнание рыночных основ. Но у них было и одно достоинство: они все были людьми с техническим образованием. Поэтому они были восприимчивы к новым технологиям, иногда они даже готовы были их внедрять, если были деньги, без особого экономического счета, а просто так, потому что им это нравилось. Что происходит теперь? Уходит старое поколение, приходит другая когорта — финансисты, менеджеры, которые наконец наводят порядок на предприятиях с точки зрения экономики. Сокращают издержки, развивают маркетинг — все делают правильно. Но у них нет технического образования, поэтому понятия «инновация», «новая технология» для них ничего не значат. Собственные научные службы, инженерные центры на большинстве предприятий уже отсутствуют. Некому внедрять инновации. Да, раньше неэффективно использовались ресурсы, потому что экономика была плохо налажена. А сейчас они используются эффективно, но они не прогрессируют, они не развиваются, они, в общем, проедаются. Поэтому если мы и дальше не будем обновлять технологии, то конкурировать сможем только по цене.

Уже перестали говорить о том, что в России высокоинтеллектуальная образованная дешевая рабочая сила. Она уже и не такая образованная, и не очень дешевая. Человеческий потенциал перестал быть нашим очевидным конкурентным преимуществом. Никаких вложений в человеческий капитал мы не видим. Все признают, что качество образования падает — как в школе, так и в вузах. И, очевидно, это задача не бизнеса, не его социальной ответственности, а государства.

*Александр ИВАНТЕР
Екатерина ШОХИНА*

*источник: журнал "Эксперт"
№15(509)*

ВОЗДУШНЫЕ ЯМЫ АВИАПРОМА

В апреле 2006 года премьер-министр Михаил Фрадков подписал постановление «О мерах по реализации Указа Президента Российской Федерации «Об открытом акционерном обществе «Объединенная авиастроительная корпорация» (ОАК). Причины, приведшие к данному шагу, трудно назвать позитивными.

Еще в феврале 2005 года Владимир Путин, поручая правительству подготовить упомянутый указ, заявил: «От того, как мы сможет решить этот вопрос, будет зависеть лицо России: сможет ли она быть интеллектуальной страной, или мы все больше будем скатываться в разряд третьестепенных стран. Такие отрасли (как авиапром) нуждаются в поддержке государства».

Опасения главы государства по поводу «скатывания в разряд третьих стран» имели и имеют веские основания. Еще в начале 2005 года министр транспорта Игорь Левитин публично признал, что половина из 5 тысяч эксплуатируемых в стране гражданских самолетов годится только на запчасти. «Россия подошла к черте, когда кризис в авиационной промышленности стал угрожать национальной безопасности», - заявил он.

А в одном из выступлений в октябре 2004 года руководитель Департамента оборонно-промышленного комплекса Минпромэнерго Юрий Коптев заявил, что «через пять лет российские авиакомпании пересядут на продукцию Boeing и отечественное гражданское самолетостроение умрет, если правительство не примется его спасать».

В 2005 году, по данным Роспрома, отечественные авиазаводы произвели всего 8 пассажирских самолетов (из них два ИЛ-96 предназначались правительству Кубы) — на 5 меньше, чем в 2004 году. Но кроме выпущенных российские авиакомпании приобрели 26 подержанных зарубежных лайнеров. И пусть приобретение импортного б/у с учетом налогов и пошлин обходится значительно дороже российской новой техники, но расходы на эксплуатацию (текущий ремонт, топливозатраты) в дальнейшем компенсируют издержки.

Государство объявило о своей готовности поддержать отрасль финансами. По словам замглавы Минпромэнерго Андрея Реуса, государственные инвестиции в развитие авиационной промышленности России на период до 2015 года запланированы в размере около \$10 млрд. В результате реализации соответствующих мер предполагается, что к этому времени доля продаж российского авиапрома на мировом рынке гражданской авиатехники составит в физическом выражении 5%.

Однако процесс создания ОАК оказался сложным. Недавно президент ассоциации «Союз авиационного двигателестроения» (АССАД) Виктор Чуйко заявил, что кризис в авиастроении РФ не оста-

новлен. По его оценке, формирование Объединенной авиастроительной корпорации неоправданно затянулось. «Про ОАК в начале года говорили, что это панацея. Год готовили указ, а когда его подписали, получается, что создали не ОАК, а комиссию по ее созданию», - сетовал он.

«Мы же пять лет говорим о создании ОАК. При этом выясняется, что главная задача ОАК - не разработка программы на основе маркетинговых исследований, а как привести к единой акции активы всех предприятий», - подчеркнул руководитель АССАД.

По мнению президента ассоциации, стратегия создания ОАК не обеспечивает вывод отрасли из кризиса. «Согласно ей, мы пять-семь лет модернизируем отрасль, еще пять-семь лет вместе с западными фирмами делаем хвосты и элероны, а через 10 лет создаем прорывной продукт. Я могу привести в пример страны Азии, которые на протяжении 20-30 лет занимались модернизацией, но так и не смогли создать никакого прорывного продукта».

2 ноября с. г. правительственная комиссия по обеспечению интеграции предприятий авиастроительного комплекса приняла, наконец, решение об учреждении ОАО «Объединенная авиастроительная корпорация». Приоритетными направлениями деятельности корпорации определены разработка, производство, гарантийное и сервисное обслуживание, модернизация авиационной техники военного и гражданского назначения, а также внедрение новых технологий и разработок в области самолетостроения.

ОАК призвана обеспечить эффективное развитие российского авиапрома, концентрацию ресурсов на перспективных авиастроительных проектах и, в конечном счете, высокую конкурентоспособность отрасли. «После принятия решения правительственной комиссии можно сказать, что формирование холдинга вступило в завершающую стадию», - считают в Минпромэнерго.

Комиссией утверждён уставной капитал компании и определена позиция государства по отношению к нему, а также доли частных инвесторов. Новая корпорация включает четыре сегмента: «Военная авиация», «Транспортная и специальная авиация», «Гражданская авиация» и «Производство узлов и компонентов». Долевое участие государства в военном секторе будет составлять 75%, в транспортной и специальной авиации - 51%, в гражданском авиастроении госдоля не превысит 25%.

Доли других участников неизвестны, поскольку результаты оценки, проведенной компанией Deloitte & Touche, пока не обнародованы. «Многие компании оказались недовольны этой оценкой и не согласны на утвержденный размер уставного капитала. Самым ярким критиком результатов оценки был менеджмент КБ «Туполев», - отмечают в Минпромэнерго.

После регистрации ОАК предстоит решить немало проблем. Например, до сих пор не определен формат участия в управлении ОАК одного из крупнейших заказчиков авиатехники - Миноборо-

ны. Проблема заключается и в том, что ОАК, несмотря на положительное заключение Федеральной антимонопольной службы, является монополистом, что увеличивает риски снижения качества продукции и неконтролируемого роста цен на авиатехнику.

Кроме того, пока неясен формат взаимоотношения ОАК с предприятиями, не вошедшими в корпорацию. Более того, по словам одного из топ-менеджеров авиационного завода, менеджмент ОАК препятствует тому, чтобы выделялись бюджетные средства на реализацию проектов предприятий, которые на данном этапе еще не вошли в структуру ОАК.

То, что процесс создания корпорации находится на начальной стадии, недавно признал вице-президент ОАК Василий Прутковский: «Очень трудно в существующей бюрократической процедуре совместить межведомственные интересы. Например, ОАК смотрит на таможенную как на инструмент промышленной политики, а Минфин - как на фискальный инструмент пополнения казны», - сожалел вице-президент.

И все же считать, что ничего положительного в отрасли не происходит, было бы неправильно. Во-первых, лизинговая компания «Ильюшин Финанс» объявила о приобретении до 2008 года девяти самолетов Ил-96 у воронежского авиазавода и 13 самолетов Ту-204 у ульяновского «Авиастар СП» на общую сумму \$ 970 млн. Как известно, оба завода находятся не в лучшем положении, поэтому любые заказы стоит оценивать положительно.

Во-вторых, Ташкетское авиационное производственное объединение подписало контракт с лизинговой компанией «Техноспецсталь-Инжиниринг» из Санкт-Петербурга на поставку в 2006-2008 годы для российских авиаперевозчиков 30 самолетов Ил-114. Сборка будет осуществляться в Ташкенте, но подавляющая часть комплектации будет российского производства, и, следовательно, основная стоимость будет создаваться на отечественных предприятиях. И, в-третьих, «Ильюшин Финанс» и АХК «Сухой» договорились о взаимной поддержке при продвижении на рынок Ан-148 и RRJ.

Напомним, российско-украинский Ан-148, разработанный АНТК им. Антонова и продвигаемый на рынок с помощью «Ильюшин Финанс», и RRJ «Сухого» - региональные самолеты со схожими характеристиками. Первый в настоящее время построен и проходит сертификационные испытания, второй только разрабатывается, и испытания запланированы на осень 2007 года. До сих пор оба проекта жестко конкурировали друг с другом.

В частности, один из крупнейших заказов - на поставку «Аэрофлоту» 30 самолетов - в конце прошлого года на тендере выиграл «Сухой», а в мае собрание акционеров «Аэрофлота» одобрило эту сделку (общая стоимость заказа, вероятно, не превысит \$630 млн.).

В конце июня в Рыбинске на НПО «Сатурн» была завершена сборка первого опытного российско-французского двигателя SaM146 для семейства российских региональных самолетов RRJ. «Российский региональный самолет» - совместный проект компании «Гражданские самолеты Сухого», авиационного комплекса им. Ильюшина, ОКБ им. Яковлева, Boeing и французской Sogitec. Эта программа ставит

целью создать самолет, отвечающий современным и перспективным требованиям к надежности, безопасности и операционной экономике. Самолеты семейства RRJ призваны стать основой роста и развития внутренних и международных маршрутных сетей российских авиакомпаний.

Решение о реализации проекта RRJ связано с острой необходимостью замены стареющего парка региональных воздушных судов Ту-134 и Як-40. Реализация проекта началась в 2002 году. Как ожидается, к 2008 году будут поставлены уже первые самолеты. RRJ предполагается строить в трех модификациях - на 60, 75 и 95 мест. Для всех вариантов компания «Пауэр джет» создает один двигатель SM-146 с минимальными изменениями в каждой модификации.

Пока же достойного самолета у российских производителей нет, и в ноябре прошлого года Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта направила обращение в правительство с просьбой пересмотреть порядок ввоза иностранной авиатехники в Россию. Точнее, снизить налоговую нагрузку на импорт.

С необходимостью реформирования таможенных платежей согласилось и Минпромэнерго. В министерстве предложили полностью убрать пошлину на ввоз Boeing 787, Boeing 747, Airbus A380, A350 - аналогов этим самолетам в ближайшие годы в России точно не появится. На прочие зарубежные модели пошлины предлагалось сократить на 5-7,5%, а на «иномарки» старше семи лет - напротив, увеличить до 30%.

Однако в июне 2006 г. Минэкономразвития выступило за сохранение действующих пошлин на импорт для всех типов иностранных самолетов, за исключением бизнес-авиации. И только упомянутые выше серьезнейшие аварии вынудили Германа Грефа пересмотреть позицию. По его словам, «в тех сегментах, где российские самолеты не производятся, мы должны обеспечить нашим авиакомпаниям суперсовременную и сверхнадежную технику, которой не 30 лет и которая максимально безопасна».

Создание в ОКБ «Сухой» принципиально нового гражданского самолета RRJ - хороший шанс для отечественных авиаперевозчиков «справиться» с иностранными конкурентами, прежде всего, китайскими компаниями (на Дальнем Востоке они особенно активны) и немецкой Lufthansa. RRJ может занять самую перспективную и еще не освоенную нишу стоместных магистральных самолетов, которые могут летать как на региональных, так и на дальних маршрутах, и комфорт которых сопоставим с самолетами магистрального класса, говорят аналитики.

Игорь ЧУБАХА
Сергей СТАРИКОВ

источник: aksnews.ru, RBC Daily
10.10.06

*новости переведены с зарубежных web-сайтов
специально для Клуба авиастроителей*

ДОСТАВКА ДЕТАЛЕЙ ТУРБИН И НОВЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ МЕНЕДЖМЕНТ

Транспортный менеджмент на основе лейблов RFID стал одной из самых интересных тем в области машиностроения на прошедшей в конце сентября в Дортмунде 24-й конференции "Дортмундер Гешрехен".

Гюнтер Радемахер (Gunter Rademacher), руководитель отделения материального хозяйства и логистики подразделения Power Generation компании Siemens AG, рассказал о пилотном проекте по введению лейблов RFID в работу компании.

Компания Siemens Power Generation, в которой работает более 2 000 сотрудников, ежегодно производит от 30 до 40 высокотехнологичных газовых турбин, причем стоимость одной турбины может достигать 10 млн. евро. Основой таких турбин является ротор, состоящий из 4-6 турбинных дисков. Каждый диск, в свою очередь, состоит примерно из 80 отдельных лопастей. Стоимость одной лопасти достигает до 30 000, а иногда даже до 33 000 евро.

Транспортные контейнеры, используемые для доставки турбинных лопастей, - а некоторые из них отправляются в США, Канаду, Китай, Индию и страны СНГ - из-за новых требований к противопожарной безопасности должны быть постепенно заменены ящиками стоимостью 350 евро. Поэтому в компании Siemens задумались и об одновременном введении новой системы транспортноориентированного менеджмента.

Вместе со специалистами из Магдебургского института им. Фраунгофера сотрудники берлинского завода Siemens приступили к осуществлению проекта "Транспортно-интегрированные процессы для контейнеров", сокращенно - Tip-4-Voxes. Результатом должна стать система идентификации и управления контейнерами при помощи специальных лейблов.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам
www.maschinenmarkt.vogel.de
18.11.06*

ФИНАЛЬНАЯ СБОРКА "ЕВРОФАЙТЕРА" ВТОРОГО ПОКОЛЕНИЯ

В Германии и Великобритании началась заключительная сборка первого самолета "Еврофайтер Тайфун" 2-го поколения. "Серийный самолет" IPA7 станет двадцать девятым одноместным самолетом, изготовленным в Германии. В конце года он будет запущен в финальную сборку на производстве компании EADS Military Air Systems в городе Манхиг.

Первый полет модели IPA7 состоится в 2008 году. После этого самолет будет использоваться для испытаний совместно с самолетом IPA6, одноместной моделью британского производства. Первоначально эта машина была самолетом первого поколения "еврофайтеров", однако затем она была укомплектована авионикой с модели второго поколения. IPA6 уже прошла первые тесты в компании BAe Systems в английском Уортоне.

Первым из самолетов второго поколения, который будет поставлен военно-воздушным силам одной из четырех стран-партнеров, станет BS037. Это тридцать седьмой одноместный самолет английской сборки, он будет поставлен Королевским воздушным силам Великобритании в 2008 году.

В настоящее время консорциум Eurofighter располагает 620-ю самолетами для четырех партнерских стран блока НАТО (394 из них уже запущены в производство) и 18-ю самолетами, поставляемыми по договору в Австрию. При этом 254 самолета оснащены по стандарту второго поколения, а 148 используют оборудование первого поколения.

Основное отличие самолетов второго поколения заключается в том, что они оснащены новыми, более высокопроизводительными компьютерами. Частичная сборка самолетов этого типа началась в 2004 после подписания четырехстороннего договора.

До сегодняшнего дня был произведен 101 серийный самолет, включая 5 вооруженных самолетов для тестовых целей, которые принадлежат подразделению NATO Eurofighter и управляющей компании Tornado Management Agency NETMA, но используются представителями промышленности.

В настоящее время в четырех странах успешно эксплуатируется 7 самолетов "Еврофайтер Тайфун". Пилоты различных ВВС налетали более 12 000 воздушных часов, а общая продолжительность тестовых полетов составила примерно 48 000 часов.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.eurofighter.com
26.10.06*

ОСУЩЕСТВЛЕН ЗАПУСК ТЕСТОВОЙ ГАЗИФИКАЦИОННОЙ УСТАНОВКИ В ФИНЛЯНДИИ

Финский центр технических исследований VTT произвел запуск газификационного оборудования, разработанного для производства биотоплива второго поколения.

Тестовая газификационная установка, расположенная в Отаниеми (Финляндия), представляет собой самый современный на сегодняшний день образец этой технологии в Европе. Во время работы установки будут проведены исследования, необходимые для распространения абсолютно новой промышленной технологии, что позволит реализовать новые модели бизнеса и повысить конкурентоспособность финских промышленных кластеров. Производство жидкого топлива в лесной промышленности или на местных теплоэлектростанциях будет конкурентоспособным по причине высокой эффективности и удобной логистики готового сырья.

В процессе работы установки синтезированный газ вырабатывается из биомассы для дальнейшего использования в производстве дизельного топлива. По результатам работы в режиме интенсивной тестовой фазы будет получена базовая информация, необходимая для создания промышленной демонстрационной установки. В дополнение к этому работа над проектом включает в себя новые решения в области конструкции газовых турбин и установок на топливных элементах, а также в области адаптации водорода к использованию в качестве транспортного топлива.

Тестовая газифицирующая установка в Отаниеми является одним из самых крупных проектов, финансируемых Финским фондом технологии и инноваций. Бюджет проекта составляет около 4 млн. евро. Кроме VTT в проекте участвуют Технологический университет г. Хельсинки, компании Neste Oil, Foster Wheeler Energy, Andritz, Vapo, Pohjolan Voima и крупнейшие компании финской лесной промышленности - UPM, StoraEnso, M-Real и MetsaBotnia.

Программу трехгодичной тестовой работы газифицирующей установки торжественно открыл Маури Пеккаринен (Mauri Pekkarinen), министр торговли и промышленности Финляндии.

Генеральный директор VTT Эрkki Лепевуори (Erkki KM Leppavuori) подчеркнул важность финского проекта в области энергетики и экологически чистого топлива. "В том, что касается экологических технологий, Финляндия была и, по всей видимости, снова

станет европейским локомотивом в этой области. Недавно введенная в эксплуатацию газификационная установка показывает наличие у финских компаний ресурсов для успешной национальной и интернациональной конкуренции".

Коммерциализация новой технологии будет происходить в три этапа. После завершения первой фазы эксплуатации мощность установки достигнет 500 кВт. На второй фазе эксплуатации, запланированной на 2008-2009 год, установка достигнет мощности в 50 МВт. Эта фаза будет включать в себя проверку безопасной работы станции. Третья фаза начнется в 2010 году и будет включать в себя создание демонстрационной установки, которая сможет покрыть более трех процентов национальной потребности в транспортном топливе. Общие затраты на фазу разработки и демонстрации составят около 300 млн. евро. Ожидается, что при производстве на коммерческой установке себестоимость синтетического биодизеля составит 0,45-0,60 евро за литр. Оценочный объем европейского рынка транспортного биотоплива составит около 20 млн. тонн после 2010 года, что соответствует годовому обороту в 15 млрд. евро.

По словам менеджера по развитию компании VTT Эса Куркела (Esa Kurkela), новая промышленная технология позволит наполовину снизить дополнительные расходы, которые финская экономика несет в связи с использованием биотоплива. Кроме того, использование местного сырья позволит повысить долю биоэнергии к 2020 году до 20%.

К 2010 году Финляндия намеревается существенно повысить долю биотоплива в соответствии с требованиями ЕС. Поэтому финское правительство подготовило проект закона, предусматривающего, что доля топлива, основанного на биосырье, в 2010 составит 5,75% от всех используемых видов топлива.

Финляндия активно занимается развитием использования биотоплива во всех отраслях хозяйства. Рабочая группа по разработке транспортного биотоплива, учрежденная Министерством торговли и промышленности, предлагает к 2015 году создать специальную программу, направленную на развитие финских промышленных технологий и вывод на рынок новых видов топлива.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.vtt.fi
12.11.06*



Официальная web-страница Клуба
авиастроителей:
WWW.AS-CLUB.RU

НОВЫЙ ДИЗЕЛЬНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ МОТОР

Аббревиатура TSDAE означает "двухтактный дизельный авиационный мотор" – проект, разрабатываемый университетом г. Карлсруэ и партнерской компанией из области авиационной промышленности, в результате которого должен появиться новый дизельный мотор для самолетов.

Большая часть современных поршневых двигателей для самолетов производится двумя компаниями и базируется на конструкции, разработанной в 50-х годах прошлого века. При этом обе компании не предлагают дизельный мотор, и, хотя на рынке присутствуют некоторые моторы, сделанные на основании автомобильных дизелей, разработки, соответствующие современному состоянию техники, отсутствуют.

Использование нового авиационного дизеля имеет ряд преимуществ: дизельное топливо (керосин) более широко распространено по всему миру, а стоимость такого топлива ниже, чем другие виды авиационного бензина. Меньший расход топлива также является аргументом в пользу использования дизельных моторов в авиации. Таким образом, семейство поршневых двигателей на керосине пред-

ставляет собой не только технически интересную альтернативу обычным моторам, но и имеет большие шансы стать бестселлером рынка авиационных моторов. Поэтому в институте родилась идея разработать для самолетов дизельный привод нового типа, в котором принцип двухтактности сочетался бы с дизельным принципом", - говорит доктор Рюдигер Хаас (Ruediger Haas), профессор факультета машиностроения университета г. Карлсруэ и руководитель Института технической обработки и производства.

Одноцилиндровый двухтактный пробный экземпляр мотора был создан коллективом из трех человек в течение шести месяцев и на 90% собран на месте. Мотор уже прошел испытания на стенде компании Wtz Rossiau GmbH, которая занимается разработками в области двигателей внутреннего сгорания и машиностроения. При этом ожидаемые результаты были даже превзойдены. В университете будут осуществлены дальнейшие усовершенствования, которые позволят подготовить новый продукт к выходу на рынок.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.hs-karlsruhe.de
07.11.06*

EEFAE: ПРОВЕДЕНА ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ НОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

В целях ориентации на эффективные и экологически безопасные авиационные моторы в рамках проекта EEFAE была произведена оценка преимуществ новых технологий с точки зрения общей производительности и экономичности.

Постоянно растущие технические и экологические требования стали основой для исследовательской работы по проекту, задачей которого является производство и тестирование двух типов воздушных транспортных средств и выявление их преимуществ. Европейский проект EEFAE должен внести существенный вклад в дело охраны окружающей среды, так как в новых продуктах будет значительно сокращено количество выбросов углекислого газа и окисей высокой концентрации.

В работе над программой принимают участие крупнейшие европейские предприятия, занимающиеся производством моторов, а также два ведущих университета и исследовательских центра. Соединение их ресурсов и возможностей может стать основой для рационального вывода новых технологий на рынок обычных и крупных магистральных машин.

В рамках проекта, в частности, были исследованы преимущества, которые новые технологии производства моторов для больших машин принесут заинтересованным сторонам, включая производителей моторов и самолетов, а также пассажиров. Таким образом

были установлены типичные задачи самолетов типов ANTLE и CLEAN и заложены основы для оценки их преимуществ. Исследовались два типа технологии CLEAN - зубчатый турбовентиляторный двигатель и зубчатый турбовентиляторный двигатель с рекуператором (охладителем наддувочного воздуха).

Первая фаза испытаний заключалась в определении спецификации тестового самолета на 200 посадочных мест и с таким техническим уровнем, который ожидается достичь в 2010 году. Вторым объектом для сравнения стал мотор на основе технического уровня 90-х годов прошлого столетия.

Анализ проводился с использованием данных по определенным моделям и размерам самолетов, которые работают на технологии ANTLE и обеих ступенях технологии CLEAN. В заключение была произведена оптимизация самолета под обе эти технологии.

Затем была проведена оценка общей работоспособности и эффективности самолета. Многообещающие результаты показали, что использование самолетов на базе технологий EEFAE приведет к существенному уменьшению расхода бензина и выброса углекислого газа, а также к уменьшению прямых расходов и расходов на эксплуатацию.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.cordis.europa.eu
30.10.06*

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА - 2007 НА БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ!



Подписка оформляется на желаемое количество месяцев.

Цена подписки определяется из расчета 750 руб.
(включая НДС) за 1 экземпляр в месяц.

Для того, чтобы подписаться на Бюллетень, отправьте
ЗАЯВКУ по факсу (495) 685-19-30 или 685-26-30

ЗАЯВКА

НАИМЕНОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ	
ЮРИДИЧЕСКИЙ АДРЕС (ВКЛЮЧАЯ ИНДЕКС)	
АДРЕС ДЛЯ ДОСТАВКИ (ВКЛЮЧАЯ ИНДЕКС)	
ИНН/КПП	
РАСЧЕТНЫЙ СЧЕТ	
БАНК	
КОРРЕСПОНДЕНТСКИЙ СЧЕТ БАНКА	
БИК	
ФАМИЛИЯ, ИМЯ, ОТЧЕСТВО КОНТАКТНОГО ЛИЦА	
ТЕЛЕФОН/ФАКС	
E-MAIL ДЛЯ КОНТАКТОВ	

КОЛИЧЕСТВО ЭКЗЕМПЛЯРОВ

Месяц	Янв.	Февр.	Март	Апр.	Май	Июнь	Июль	Авг.	Сент.	Окт.	Нояб.	Дек.
Кол-во экземпляров												

Подпись ответственного лица: _____ / _____ / Дата: _____

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

ОТЧЕТ О ВТОРОМ ВСЕРОССИЙСКОМ ФОРУМЕ БУХГАЛТЕРОВ АВИАСТРОЕНИЯ



Клуб авиастроителей создан по инициативе руководителей предприятий авиастроительной отрасли и ведущих технических вузов, объединивших свои усилия с целью развития авиастроительной отрасли России.

Деятельность Клуба включает в себя:

- повышение привлекательности авиастроительных профессий в общественном сознании, популяризацию достижений отрасли;
- профессиональное ориентирование молодежи с целью обеспечения притока квалифицированных кадров в отечественное авиастроение;
- поддержку и развитие системы профессионального образования в отрасли с учетом мирового опыта и задач развития отрасли.

Официальный веб-сайт Клуба: WWW.AS-CLUB.RU

28–29 сентября 2006 года в Москве, в отеле "Золотое кольцо", состоялся Второй всероссийский Форум бухгалтеров авиастроения.

Тема форума: "Роль бухгалтерской службы в системе управления конкурентоспособностью предприятия в современных условиях".

В работе второго форума приняли участие руководители бухгалтерских служб предприятий авиационной промышленности, ведущие специалисты Российской Федерации в области бухгалтерского учета и налогообложения (Т.А.Шнайдерман - заместитель начальника Отдела методологии бухгалтерского учета и отчетности Департамента регулирования государственного финансового контроля, аудиторской деятельности и бухгалтерского учета Минфина России, Л.П. Хабарова - доктор экономических наук, профессор, главный редактор журнала "Бухгалтерский бюллетень", Н.В.Родителява - разработчик ПБУ, эксперт Клуба авиастроителей), А.Г. Шестопапов - Сопредседатель Совета по национальной конкурентоспособности Российской Федерации.

Важно, что в работе второго форума приняли участие практически все главные бухгалтеры авиастроительных предприятий - участники первого форума, а также представители Республики Молдова.

Формат форума предусматривал доклады специалистов и их последующее обсуждение. Острая дискуссия состоялась при обсуждении проектов Федеральных законов "Об официальном бухгалтерском учете" и "О консолидированной финансовой отчетности", что, безусловно, свидетельствует, о заинтересованности работников бухгалтерий в судьбе бухгалтерского учета в России, определении роли и места главного бухгалтера как гаранта объективности и достоверности учета на предприятиях в условиях, которые создает законодательная база для проявления работниками бухгалтерий своего профессионализма, отстаивания своей точки зрения.

Госпожа Шнайдерман в своем докладе "О перспективах развития законодательства по бухгалтерскому учету в России на современном этапе и последних изменениях в ПБУ" рассказала о находящихся на регистрации в Министерстве юстиции РФ приказах Минфина России от 18.09.06 №№115 и 116, которые вносят изменения в классификацию доходов и расходов и, соответственно, в Положения по бухгалтерскому учету "Бухгалтерская отчетность организации" (ПБУ 4/99), "Доходы организации" (ПБУ 9/99) и "Расходы организации" (ПБУ 10/99). В связи с этими изменениями также вносятся изменения в образец Формы №2 "Отчет о прибылях и убытках", рекомендованной в приказе Минфина России от 22.07.03 №67-Н, начиная с бухгалтерской отчетности за 2006 год.

Госпожа Шнайдерман сообщила также о предполагаемых изменениях с 2007 года в Положении по бухгалтерскому учету "Учет активов и обязательств, стоимость которых выражена в иностранной валюте" (ПБУ 3/2000) по вопросу определения и отражения в бухгалтерском учете суммовых и курсовых разниц.

В докладе были освещены также предположительно вступающие в силу с 2007 года изменения в Положениях по бухгалтерскому учету "Учет основных средств" (ПБУ 6/01) по вопросам переоценки основных средств, имеющих нулевую стоимость, оснований для принятия объекта основных средств к учету и др. Особо была отмечена необходимость исключения из системы нормативного регулирования бухгалтерского учета ряда методических указаний, в частности, Методиче-

ских указаний по бухгалтерскому учету основных средств, утвержденных приказом Минфина России от 13.10.03 № 91н, как документов более низкого уровня.

Далее в своем докладе госпожа Шнайдерман большое внимание уделила нововведениям, вытекающим из проекта Федерального закона "Об официальном бухгалтерском учете", по вопросам установления принципов регулирования бухгалтерского учета в Российской Федерации, в частности, создания и развития органов негосударственного регулирования бухгалтерского учета, участия саморегулируемых организаций в разработке проектов национальных и отраслевых стандартов по бухгалтерскому учету. Были затронуты также вопросы, касающиеся определения понятия "учетная политика организации", "внутренний контроль за ведением бухгалтерского учета и составлением бухгалтерской отчетности", "утверждение и представление бухгалтерской отчетности".

Главный редактор журнала "Бухгалтерский бюллетень", доктор экономических наук, профессор Л.П. Хабарова сделала обзор по последним изменениям налогового законодательства по налогу на прибыль и НДС. Значительную часть своего доклада госпожа Хабарова посвятила двум Федеральным законам от 27.08.06 №144-ФЗ и от 27.07.06 №137-ФЗ. Так, изменениями, внесенными в Первую часть Налогового кодекса РФ, дано определение понятий "аванс по налогу" и "пени за неуплату аванса по налогу". С 2007 года пени за неуплату аванса по налогу приравниваются к пеням по налогу. Существенные поправки внесены и во Вторую часть налогового кодекса, в частности, в статью 259 Налогового кодекса, где налогоплательщику разрешили применять амортизационную премию при реконструкции, в статью 262 - установили признание для целей налогообложения прибыли произведенных в течение года расходов на НИОКР вне зависимости от полученных результатов.

Госпожа Хабарова дала также подробные разъяснения по принятию к вычету для целей налогообложения прибыли расходов на форменную одежду, по оказанию консультационных, юридических услуг, по списанию лома, технологических отходов, по использованию мобильных телефонов сотрудниками организации, по лизинговым операциям и др.

Отдельное внимание было уделено последним поправкам в главе 21 Налогового кодекса РФ "Налог на добавленную стоимость", касающимся следующих вопросов: определение даты возникновения налоговой базы, оплаты НДС денежными средствами при осуществлении неденежных расчетов (товарообменные операции, проведение взаимозачетов, расчеты векселями и другими ценными бумагами), зачета НДС по расходам на оборудование к установке, раздельного учета по НДС и др. Были освещены также вопросы, касающиеся изменений в заполнении книги покупок-продаж.

По окончании первого дня работы Форума состоялся клубный ужин, в программе которого прозвучали концертные номера с участием молодых талантливых исполнителей. Музыкальный фон ужина подобран в классическом джазовом стиле программным директором радио "Орфей" Игорем Овруцким. В течение ужина участники Форума обменивались впечатлениями, делились опытом, обсуждали как рабочие, так и чисто житейские проблемы.

Второй день форума был посвящен обсуждению предложений и замечаний к проектам федеральных законов "Об официальном бухгалтерском учете" и "О консолидированной финансовой отчетности". С основным докладом по этим вопросам выступила эксперт Клуба авиастроителей госпожа Н.В. Родителява, которая отметила, что проект федерального закона "Об официальном бухгалтерском учете" прежде всего направлен на повышение качества информации, формируемой в бухгалтерской отчетности, и изменение системы регулирования бухгалтерского учета. Концепцией проекта данного закона предусмотрено, что он должен решать две задачи:

- обеспечение граждан, организаций и общества в целом правом на получение информации о деятельности экономического субъекта;

- создание правового механизма регулирования бухгалтерского учета в России.

В дальнейшем, закон будет регулировать вопросы исключительно официального бухгалтерского учета, того бухгалтерского учета, в котором формируется информация для внешних пользователей. Вопросы же формирования информации для внутренних пользователей должны относиться к компетенции самой организации. Вследствие этого, закон должен содержать 2 группы норм:

- минимальные требования к официальному бухгалтерскому учету, но эти требования должны быть значимыми для внешних пользователей информации, формируемой в бухгалтерском учете, и должны обеспечивать гарантии надежности и достоверности этой информации;

- принципы, органы и процедуры регулирования бухгалтерского учета в России. В основе принципов должно быть заложено единообразие процесса установления требований к ведению бухгалтерского учета в различных секторах экономики, единство самой системы учета, соответствие принимаемых стандартов бухгалтерского учета уровню развития экономики, науки и сложившейся в России практики учета.

Госпожа Родителява отдельно подчеркнула, что закон о бухгалтерском учете является системообразующим, т.е. он регулирует огромную область общественных отношений, поэтому все другие законы, затрагивающие вопросы бухгалтерского учета, должны ориентироваться на этот закон как на основу.

Современные рыночные условия развития экономики, конкуренция устанавливают принципиально новые требования к работе бухгалтерской службы. Сегодня надо не только тщательно и грамотно, в соответствии с правилами и законодательными нормами, "просчитать" работу организации за прошедший период, но и дать реальную картину финансового состояния организации "сейчас", в данный момент, обеспечив руководителей и экономические службы организации нужной информацией для принятия управленческих решений. Выполнение этой задачи зависит от многих факторов, в том числе от профессионализма и квалификации сотрудников бухгалтерской службы, от мотивации их труда, от их способности к совместной работе с другими экономическими службами организации и от готовности этих других служб к эффективной совместной работе с бухгалтерией.

В ходе состоявшейся дискуссии по обсуждению

законопроектов была подготовлена и принята Резолюция Второго всероссийского форума главных бухгалтеров авиастроения, которая была направлена в Государственную Думу Российской Федерации и Министерство финансов РФ.

Тему о роли бухгалтерской службы в повышении конкурентоспособности современного предприятия продолжил Сопредседатель Совета по национальной конкурентоспособности Российской Федерации Андрей Геннадьевич Шестопапов. В связи с тем, что для большинства слушателей эта тема непривычна, господин Шестопапов отдельно остановился на таких понятиях, как: история понятия "конкурентоспособность", его связь с понятием "конкуренция"; факторы конкурентоспособности; конкурентоспособность страны, региона, предприятия; глобальная конкурентоспособность; конкурентоспособность как интегральная характеристика способности предприятия к выживанию и развитию в рыночной экономической среде.

Далее господин Шестопапов сконцентрировал внимание аудитории на роли объективной бухгалтерской информации в деле управления конкурентоспособностью предприятия, разработки стратегии его развития и контроля уровня достижения целей.

В процессе обсуждения все присутствовавшие пришли к выводу, что проект закона "Об официальном бухгалтерском учете" дает новые возможности для организации на предприятиях системы учета, способной решать указанные задачи. Однако это задает новые требования к профессиональной подготовке и повышению квалификации бухгалтерских кадров, а также новые требования к эффективности взаимодействия управленческих, экономических и бухгалтерских служб. Участники форума решили этот

вопрос оставить в числе вопросов, которые будут обсуждаться в секции бухгалтеров авиастроения Клуба авиастроителей.

По окончании второго дня работы Форума состоялось первое заседание Секции бухгалтеров Клуба авиастроителей. На заседании члены и кандидаты в члены секции обсудили вопросы будущей работы секции как саморегулируемой организации, которая должна взять на себя вопросы формирования профессионального мнения бухгалтеров авиастроения по целому ряду вопросов отраслевого характера, должна стать центром, в котором концентрируются и находят свое решение (вплоть до лоббирования в законодательных органах) наиболее острые вопросы бухгалтерского, налогового и управленческого учета на предприятиях отрасли. Члены секции решили обратиться к Президенту клуба с настоятельной просьбой о создании для этой цели Экспертной группы, в которую должны войти специалисты в области бухгалтерского и налогового учета, практикующие бухгалтеры.

Участники заседания приняли "Обращение к бухгалтерам авиастроения", в котором выразили цели и задачи своего объединения и призвали коллег присоединиться к новому профессиональному сообществу.

Координатором работы Секции бухгалтеров авиастроения Клуба авиастроителей единогласно избрана госпожа Н.В. Родителява.

На этом Второй всероссийский Форум бухгалтеров авиастроения завершил свою работу. Третий форум решено провести в третьей декаде января 2007 года в Москве, в гостинице "Золотое кольцо".

источник: Клуб авиастроителей

ОТЗЫВЫ УЧАСТНИКОВ ВТОРОГО ВСЕРОССИЙСКОГО ФОРУМА БУХГАЛТЕРОВ ПРЕДПРИЯТИЙ АВИАСТРОЕНИЯ

Информация, освещенная на форуме по вопросам бухгалтерского учета и налогообложения, очень полезна. Общие профессиональные интересы очень сближают бухгалтеров предприятий.

*САВЕЛЬЕВА Валентина Алексеевна,
ОАО Мичуринский завод "Прогресс", главный бухгалтер*

Очень интересно. Дает возможность сравнить законодательство двух стран.

*БЕЛАЯ Клавдия Дмитриевна,
Завод "Электромашина", Республика Молдова, г. Кишинев,
финансовый директор, главный бухгалтер*

Благодарность за хорошую организацию форума, поднятые вопросы. Пожелание на будущее: пригласить специалиста-юриста в налоговом законодательстве.

*ДМИТРИЕВА Любовь Петровна,
ФГУП ММП "Салют", филиал МКБ "Горизонт", главный бухгалтер*

Форма проведения форума в т.ч. и дискуссии, а также привлекаемые персоналии – интересны. Создание и развитие деятельности секции бухгалтеров авиастроения в форме саморегулируемого профессионального сообщества является весьма актуальным.

*МАЛЫШЕВА Елена Михайловна,
ОАО "Авиакор-авиационный завод", г. Самара, главный бухгалтер*

ОБРАЩЕНИЕ К ГУБЕРНАТОРАМ РЕГИОНОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Некоммерческое партнерство "Клуб авиастроителей" проводит в 2006/2007 учебном году Четвертую Ежегодную Олимпиаду по истории авиации и воздухоплавания для русскоговорящих юношей и девушек в возрасте от 12 до 18 лет.

Трехлетний опыт проведения Олимпиады показал, что данное мероприятие способствует поиску молодежи, мотивированной на трудовую деятельность в авиации и на предприятиях авиационного машиностроения, их дальнейшей профессиональной ориентации, популяризации российских достижений технической мысли в области воздухоплавания, воспитанию патриотических чувств, развитию лидерских качеств.

Организаторами проведения Олимпиады наряду с клубом традиционно выступают Фонд авиационно-космических технологий, Фонд развития авиатехнологий, Департамент образования города Москвы, Департамент науки и промышленной политики города Москвы, МГТУ им. Н.Э. Баумана, МАТИ им. Циолковского, РГГУ, МАИ (ГТУ) им. С. Орджоникидзе, Институт открытого образования.

Со всей дополнительной информацией о проведении Олимпиады Вы можете ознакомиться на сайте Клуба авиастроителей www.as-club.ru в разделе "Олимпиада" или по телефону (495) 685-19-30.

Прошу Вас направить своего представителя для работы в составе Оргкомитета Четвертой Ежегодной Олимпиады в Вашем регионе, а также рассмотреть возможность оказания финансовой и организационной поддержки проекта.

С уважением

Ю.С. Елисеев , Президент Клуба авиастроителей



**ВНИМАНИЕ!
ЧТОБЫ СТАТЬ
СПОНСОРОМ ОЛИМПИАДЫ,
ОБРАЩАЙТЕСЬ В КЛУБ
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ!**

Телефон/факс:
(495) 685-19-30; 685-26-30

ОЛИМПИАДУ ПОДДЕРЖАЛ ГУБЕРНАТОР ТЮМЕНСКОЙ ОБЛАСТИ

Проведение Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания поддержал Губернатор Тюменской области В.В.Якушев. Ответственным исполнителем назначен Утусиков Андрей Викторович, ведущий специалист Департамента по спорту и молодежной политике Тюменской области.

*источник: Клуб авиастроителей
25.11.06*

ИСТОРИЯ АВИАЦИИ И КАМУФЛЯЖ

Цветные изображения самолетов и вертолетов: все модели, все страны мира, военные и гражданские.

Статьи по авиакамуфляжу, опознавательные знаки, интересные ссылки. Регулярное обновление - 500 уникальных изображений каждый месяц.

Незаменимый помощник для авиамodelистов и любителей авиации. Форум. Русская и английская версии.



WWW.WP.SCN.RU

ОТЗЫВЫ ЧЛЕНОВ КЛУБА

Уважаемые Господа (милые Дамы пусть не обижаются; мне один умный человек говорил, что это понятие Прекрасную и большую половину человечества тоже включает)!

Узнав о вашей инициативе (новый раздел библиотеки в лицее), хочу сказать, что, во-первых, я ее поддерживаю. Во-вторых, она мне нравится. И в-третьих, у меня есть некоторое развитие этой темы.

Предлагаю не ограничиваться какой бы то ни было темой или направленностью литературы. Пусть это будет как узкоспециализированная (по любой отрасли), так и художественная литература. Главное, чтобы эта (эти) книга была значительной для того человека, который ее презентует. Уверен, таких книг у каждого не больше, чем пальцев на одной руке. Я предлагаю собирать библиотеку из таких и только из таких книг. Да, их будет немного, но это действительно будет "золотой фонд".

Далее, я не против напутственной надписи, но, на мой взгляд, важно, чтобы обязательно была рецензия того человека, который эту книгу дарит. И даже если он совсем не владеет художественным словом, на такую книгу всегда слова найдутся. Другими словами, если дарить, то дарить то и только то, что дорого самому. У меня есть пара таких книг. Одна, правда, в непотребном состоянии, но я слышал, что есть новое издание, и попробую ее достать.

*С уважением
член клуба Громов А.В.*

Уважаемый Сергей Валентинович!

Поддерживаю инициативу Клуба авиастроителей о создании Музея и нового раздела книг в библиотеке при подшефном Лицее №1550, что, безусловно, будет способствовать формированию личности нового подрастающего поколения. О своих конкретных предложениях (личная книга или экспонат для музея) сообщу дополнительно.

*С уважением
А.А.Иноземцев,
Генеральный конструктор
ОАО "Авиадвигатель",
г. Пермь*

НОВАЯ ИНИЦИАТИВА КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Уважаемые дамы и господа!

Членами нашего клуба рождена новая замечательная инициатива: создать при нашем подшефном Лицее №1550 Музей истории авиации и новый раздел книг в лицейской библиотеке, собранный силами членов нашего клуба.

Цель Музея заключается в следующем: создать условия для самостоятельной творческой деятельности ребят по изучению истории авиации и воздухоплавания, сбора экспонатов, их изучения и систематизации, организации экскурсий для сверстников и взрослых и т.д.

В лицее давно ведется работа, создающая начальные условия для развития такой инициативы. Именно силами преподавателей лицея созданы и продолжают разрабатываться курсы дистанционного обучения "История авиации и воздухоплавания", "Люди и судьбы российской авиации", "Теоретические и инженерные основы авиационной техники". Лицей уже в течение трех лет является методологическим центром проводимой нашим клубом Ежегодной Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания для русскоговорящих юношей и девушек в возрасте от 12 до 18 лет.

Что касается нового раздела библиотеки, то здесь идея не столько в том, чтобы подарить лицу книги, сколько в том, какие именно книги мы, члены клуба, считаем важными для формирования личности представителя нового поколения, приходящего нам на смену.

Инициатива уже поддержана некоторыми членами нашего клуба, и мы уже получаем предложения. Думаю, что эту инициативу поддержат многие из нас и передадут лицу одну или несколько книг из своей библиотеки с напутственной надписью, а также подлинники или копии интересных экспонатов для формирования экспозиции лицейского музея.

Если Вы присоединяетесь к этим инициативам, поддерживаете их, пожалуйста, свяжитесь с аппаратом клуба по телефону 685-1930 или 685-2630 в Москве или напишите по адресу: 127015, Москва, Бутырская улица, д.46, строение 1. Можно также присылать свое письмо электронной почтой по адресу: info@as-club.ru

*С уважением
С.В. Гвоздев,
Исполнительный Вице-президент Клуба
авиастроителей*

ОФЕРТА КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ – 2007

Публичная оферта в соответствии с главой 28 ГК РФ

г. Москва

25 ноября 2006 года

Оферта объявлена Некоммерческим партнерством "Клуб авиастроителей", ИНН 7709521084, Россия, Москва, Сибирский проезд, д.2, корп.8, тел. +7(495)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 2007 года.

Предмет Оферты: платное распространение Бюллетеня Клуба авиастроителей (бумажный вариант) в 2007 году. Далее по тексту - Бюллетень.

СУЩЕСТВЕННЫЕ УСЛОВИЯ ПЛАТНОГО РАСПРОСТРАНЕНИЯ

1. Бюллетень издается Клубом авиастроителей в рамках Общепольной благотворительной программы "Бюллетень Клуба авиастроителей" и подлежит платному распространению в соответствии с условиями распространения, являющимися частью этой программы. Периодичность издания - ежемесячно.
2. Стоимость одного экземпляра одного номера Бюллетеня - 750 рублей (Семьсот пятьдесят 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.

Отдельной, хорошо иллюстрированной книгой издана приключенческая повесть члена Клуба авиастроителей Владимира Николаевича Кондаурова, Героя Советского Союза, Заслуженного летчика-испытателя СССР – "БИЗНЕС И ВОЗДУШНЫЕ ПРИКЛЮЧЕНИЯ". Книга В.Н. Кондаурова является не только полезным и увлекательным чтением, но и послужит прекрасным подарком для детей и взрослых.

Книга интересно иллюстрирована, предназначена для широкого круга читателей. Объем – 208 страниц. Цена (при заказе от 100 экземпляров) – 100 рублей за экземпляр (включая НДС). Заявки направляйте по адресу: Москва, 127015, Бутырская улица, д.46, стр.1, Клуб авиастроителей. Тел./факс: +7 (095) 685-1930, 685-2630, E-mail: info@as-club.ru

**БИЗНЕС И
ВОЗДУШНЫЕ
ПРИКЛЮЧЕНИЯ**

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

Агентство Социально-Экономического Партнерства совместно с ОАО "Авиасалон" (Авиасалон МАКС) проводит Международную конференцию "Авиационный комплекс России: современное состояние и перспективы развития". Конференция пройдет в Москве 30-31 января 2007 г.

ЦЕЛЬ КОНФЕРЕНЦИИ:

Привлечь внимание профессионального сообщества, властных и регулирующих структур, финансовых и деловых кругов к проблемам и перспективам развития отечественного авиастроения, инициировать диалог между производителями, эксплуатантами ВС и органами законодательной, исполнительной власти.

КЛЮЧЕВЫЕ ТЕМЫ КОНФЕРЕНЦИИ:

- интеграция предприятий авиастроительного комплекса, принципы формирования Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК);
- определение путей эффективного финансирования авиатранспортной отрасли, привлечение инвестиций и совершенствование финансовых механизмов приобретения ВС (лизинг, кредит под государственную гарантию);
- меры государственной поддержки разработки ключевых базовых технологий и создания научно-технического потенциала, выполнения научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ для разработки новых образцов конкурентоспособной гражданской авиационной техники;

- повышение качества управления и эффективности авиационной промышленности как составной части единого транспортного комплекса страны;
- системы и принципы управления качеством продукции, инструменты повышения эффективности эксплуатации ВС: оснащение авиастроительных предприятий оборудованием нового поколения, применение технологий управления информацией об изделии на протяжении жизненного цикла (PLM-системы), формирование и развитие информационно-аналитических систем мониторинга летной годности ВС;
- сертификация экземпляра воздушного судна: состояние и задачи совершенствования (технологические и экономические вопросы), особенности сертификации самолетов по зарубежным стандартам;
- принципы и схемы международной кооперации;
- развитие и модернизация технологической инфраструктуры.

АУДИТОРИЯ КОНФЕРЕНЦИИ:

Производители авиатехники, авиакомпании, лизинговые, инвестиционные компании, консалтинговые, страховые, юридические компании, производители оборудования и разработчики новых технологий.

Дополнительную информацию можно получить у руководителя проекта Юлии Борзенковой по телефону: +7 (495) 101-0757, e-mail: borzenkova@a-sep.ru

Клуб авиастроителей представляет
НОВОЕ ИЗДАНИЕ ИЗВЕСТНОЙ КНИГИ В.Н. КОНДАУРОВА

ВЗЛЕТНАЯ ПОЛОСА ДЛИНОЮ В ЖИЗНЬ

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

Книга издана в подарочном исполнении,
содержит большое количество иллюстраций,
предназначена для широкого круга
читателей.

Цена книги: 420 руб (включая НДС). Заявки направляйте по адресу: 127015 Москва, Бутырская улица, д.46, стр.1, Клуб авиастроителей. Телефон/факс: (495) 685-19-30, 685-26-30, e-mail: info@as-club.ru

НОВЫЕ КНИГИ И УЧЕБНЫЕ ПОСОБИЯ

авторы – специалисты ФГУП "ММП" Салют" и ученые ведущих вузов
Москвы

ТЕХНОЛОГИЯ СОЗДАНИЯ НЕРАЗЪЕМНЫХ СОЕДИНЕНИЙ ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ ГТД

Ю.С. Елисеев, С.Б. Масленников, В.А. Гейкин, В.А. Поклад; под общ. ред. С.Б.Масленникова. – М.: Наука и технология, 2001. – 544с., ил.

В книге описаны физико-химические основы металловедения никелевых и титановых сплавов и коррозионностойких сталей, а также физические свойства сталей и сплавов, лежащие в основе технологий получения сварных и паяных соединений. Большое внимание уделено технологиям и оборудованию современного производства. Для инженеров-материаловедов, технологов и конструкторов авиационного, энергетического и судового машиностроения.

ТЕХНОЛОГИЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ, ДИАГНОСТИКИ И РЕМОНТА ГАЗОТУРБИННЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ. Учебное пособие.

Ю.С. Елисеев, В.В. Крымов, К.А. Малиновский, В.Г. Попов. – М.: Высшая школа, 2002. – 55с.

В учебном пособии изложены вопросы надёжности и увеличения ресурса авиационных газотурбинных двигателей (ГТД). Для студентов высших учебных заведений, обучающихся по направлению "Авиа - и ракетостроение" и специальности "Авиационные двигатели и энергетические установки".

ТЕОРИЯ И ПРОЕКТИРОВАНИЕ ГАЗОТУРБИННЫХ И КОМБИНИРОВАННЫХ УСТАНОВОК. Учебник для вузов.

Ю.С. Елисеев, Э.А. Манушин, В.Е. Михальцев и др. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Изд-во МГТУ им. Н.Э. Баумана, 2000. – 640с.

В учебном пособии изложены основы проектирования стационарных и транспортных газотурбинных и комбинированных установок. Для студентов специальности "Турбостроение", а также для инженерно-технических работников, занимающихся проектированием стационарных и транспортных ГТУ.

ПРОИЗВОДСТВО ЛОПАТОК ГАЗОТУРБИННЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ

Крымов В.В., Елисеев Ю.С., Зудин К.И.; под ред. В.В. Крымова. – М.: Машиностроение/ Машиностроение-Полет, 2002. 376с., ил.

Рассмотрены конструктивные особенности и технология производства лопаток ГТД сложнейших высоконагруженных деталей, от работы которых в значительной степени зависят надёжность и долговечность двигателей. Книга предназначена для инженеров-двигателестроителей.

ХИМИКО-ТЕРМИЧЕСКАЯ ОБРАБОТКА ЖАРОПРОЧНЫХ СТАЛЕЙ И СПЛАВОВ

Абраимов Н.В., Елисеев Ю.С. – М.: Интермет Инжиниринг, 2001. – 622с., ил.

Рассмотрены вопросы теории газовой коррозии, методы защиты от нее жаропрочных сплавов, процессы формирования жаростойких покрытий. Предназначена для научных и инженерно-технических работников.

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