

СОДЕРЖАНИЕ

Навигационная техника от «Компас»

ОАО «МКБ «Компас», одно из лидирующих российских предприятий по разработке, производству и сервисному обслуживанию специализированной радионавигационной аппаратуры для различного использования, представило на авиасалоне МАКС широкий спектр своей продукции.

Стр. 6

«Росавиа» быть

19 августа в рамках МАКС 2009 руководитель ГК «Ростехнологии» Сергей Чемезов рассказал о перспективах и стратегии развития холдинга «Росавиа».

Стр. 4

Шереметьево внедряет новейшие IT

Шереметьево придает особое значение роли информационных технологий для реализации стратегии развития аэропорта в условиях падения спроса на авиаперевозки и строгой экономии затрат в период экономического кризиса.

Стр. 7

Сила в единстве

19 августа в рамках авиасалона МАКС 2009 было подписано соглашение о стратегическом партнерстве между Государственной транспортной компанией «Россия» и авиакомпанией «Регион-Авиа», в соответствии с которым перевозчики договорились о совместной деятельности по развитию маршрутной сети из Санкт-Петербурга.

Стр. 8



МАКС 2009. ДЕНЬ ВТОРОЙ



КОНКУРЕНТОСПОСОБНАЯ ПРОДУКЦИЯ БЕЗ СОТРУДНИЧЕСТВА НЕВОЗМОЖНА



Сотрудничество международной группы SAFRAN с Россией ведется с 1990 года и включает множество важных программ, в том числе и в сфере авиационных и ракетных двигательных установок и авионики. О том, как видится партнерство с российской стороной в период кризиса, мы решили узнать на международном авиационно-космическом салоне МАКС у заместителя генерального директора группы SAFRAN по международному развитию Эмерика Д'Арсимолья.

Г-н Д'Арсимоль, расскажите, каковы ваши впечатления от авиасалона МАКС-2009?

У меня такое чувство, что авиасалон становится все более и более профессиональным. Несмотря на кризис, российская авиационная промышленность сохраняет динамику развития и готова начинать новые проекты. А поскольку в гражданской авиации сегодня ни одна страна

уже не обладает возможностью, в том числе и финансовой, работать в одиночестве, для нас это определенный шанс развивать наше сотрудничество. Но на этом этапе партнерских отношений российским инженерам предстоит сложная работа, поскольку раньше опыта сотрудничества в таком объеме и таких масштабах у них не было.

Вы имеете в виду какие-то конкретные проекты, как например, двигатель SaM146?

Это касается всей российской промышленности, которая раньше работала сама на себя, на внутренний рынок. Теперь же появилось желание выйти на международный рынок и поставлять на него конкурентоспособную продукцию. При этом надо учесть три обязательных компонента. Во-первых, как сказал г-н Путин, необходимо создавать конкурентоспособную продукцию, во-вторых, взять лучшее, что есть по тем или иным направлениям — не обязательно за границей, а в-третьих, организовать кооперацию и интеграцию всех этих компонентов, чтобы создать конечную качественную продукцию.

С какими трудностями приходится сталкиваться при совместной работе с российской стороной? Программ много, наверняка находятся и какие-то подводные камни?

Это так, фаза сегодняшнего сотрудничества такова, что нужен инженерный опыт, но кроме этого, с каждой стороны необходимо создавать и развивать

определенные технологии сотрудничества. Это значит, что, с одной стороны, нужно уметь делиться тем, что наработано в сотрудничестве, а с другой, требуется смелость, которая позволяет принять и понять тот факт, что решения партнеров по экономическим или иным причинам могут оказаться лучше твоих. Ведь в конечном итоге стоит задача создать конкурентоспособный продукт.

Другая трудность состоит в том, что из-за сложившейся новой системы сотрудничества приходится менять подходы к пониманию возможностей и приоритетов экономики. Некоторые журналисты, не зная технологий промышленности и ситуации на рынке, ностальгируют по прошлому. В эпоху СССР все продукты производились в России, для российского потребителя. И сейчас говорят, что ни одного чисто российского самолета не производится. Но специалисты знают, что во всем мире, ни в Китае, ни в Америке нет самолетов, которые не создавались бы в кооперации. Правда, есть одно исключение — в военной сфере.

А если говорить о перспективах развития компании SAFRAN на российском рынке?

Как вы знаете, в 1991 году мы начали наше сотрудничество с ракетных двигателей, но в настоящее время есть и другие крупные промышленные или около промышленные программы. Это оснащение новыми двигателями вертолета Ка-226, а также

вертолетов Ми-34 и Ка-62 (что сейчас находится на стадии обсуждения). Кроме того, в области авионики есть интересные перспективы по совместной работе в области инерциальных систем и создание новой экипировки солдата-пехотинца, кстати, она вызвала глубочайший интерес со стороны министра обороны Российской Федерации. И, конечно, самая крупная работа — это двигатель SaM 146.

А как вам видятся перспективы развития авиационного рынка в России?

Перспективы значительные. Поскольку страна огромная, потребность в продукции авиационной промышленности велика, особенно емким и перспективным представляется рынок вертолетов. Но есть одно слабое звено: необходимо убедить молодежь идти в науку и технику. Это международная проблема. Молодежь охотнее идет в искусство, литературу, моду и другие сферы. Но все понимают, что без молодых ученых, техников обеспечить развитие промышленности невозможно.

Во Франции, кажется, эта проблема решается лучше?

Нет, во Франции эта проблема тоже велика. Чем меньше молодежи идет учиться в эту сферу, тем меньше требуется преподавателей, и преподавательский корпус тоже сокращается, а цикл обучения достаточно велик. Единственная страна, где этой проблемы нет, это Китай. ■

Беседовала Вероника Сипеева

В ПОГОНЕ ЗА DREAMLINER

LUFTHANSA TECHNIK ДЕЛАЕТ СТАВКИ НА ИННОВАЦИИ

Один из крупнейших операторов в области технического обслуживания Luftgansa Technik AG рассказала в рамках авиасалона МАКС-2009 о своих новых перспективных контрактах, о расширении имеющихся соглашений, а также планах на обслуживание инновационных лайнеров в своей линейке предложений. Особое внимание спикер Luftgansa Technik — коммерческий директор провайдера в России и СНГ Дмитрий Зайцев уделил трем «генеральным линиям». Заключению контракта с «Аэрофлотом» по обслуживанию А330, победе дочерней компании Lufthansa Technik в тендере на получение статуса глобального логистического провайдера SuperJet-100 и дальнейшему развитию сотрудничества по этому региональному самолету. Кроме того, г-н Зайцев остановился на готовности Luftgansa Technik заниматься ремонтом и поддержанием летной годности Boeing-787 Dreamliner.

«Монстры» договорились

Lufthansa Technik расширила соглашение по обслуживанию самолетов «Аэрофлота». В частности, подписано допсоглашение по обслуживанию А330 авиакомпании. Речь идет об услугах по ремонту и поддержанию летной годности агрегатов для этого типа самолетов, доступе в обменный фонд, ремонту деталей.

Технический провайдер Lufthansa включен в программу Airbus, которая предполагает гаран-

тию скорейшего предоставления запчастей по всем категориям заказов со складов, которые базируются в Гамбурге и Франкфурте. По мере поступления запросов на поставку агрегатов спрос удовлетворяется из мощностей этого склада — деталь снимается и заменяется на аналогичную практически сразу. И лишь потом, после отправки заказчику, осуществляется ее ремонт. В итоге «Аэрофлот» может никогда не получить именно эту запчасть, но на его самолет поставят другую в сжатые сроки. «Самое главное преимущество этой программы, заключается в том, что агрегат на замену передается единой, чтобы избежать двойной замены, и деталь передается настолько быстро, насколько это необходимо».

Более того, компания «Аэрофлот» (и это, по мнению г-на Зайцева, тоже маленькое достижение) переходит на систему электронного декларирования. Lufthansa в специальной кодировке передает все данные, которые будут содержаться в сопроводительных документах на товар, по каналу электронной связи в таможенную. Это позволяет уже заранее подготовиться к его приему. В идеале таможенный орган может дать добро на растаможку запчасти в течение трех часов после получения заявки.

Lufthansa Technik — логистика для SSJ и не только

Согласно тендеру, выигранному дочерним предприятием



Lufthansa Technik Logistics, предприятие будет осуществлять логистическую поддержку технических решений для SSJ-100. «Уже сегодня мы готовы принять на свои склады первые поставки материалов и запчастей для этого самолета. Пока речь идет об организации склада запчастей и поставке их первым заказчикам — склад будет базироваться во Франкфурте и Мюнхене.

Связан выбор места с тем, что 95% комплектующих самолета — иностранные. Поэтому для ускорения кругооборота материалов было принято решение о базировании склада за пределами Российской Федерации. Но я полагаю, что определенный запас агрегатов будет и в России.» — рассказал Дмитрий Зайцев. Кроме того, хотя сегодня пока не ведется речи о собственно техническом обслуживании SSJ-100, Lufthansa все же претендует на то, чтобы стать провайдером и в этой области. «Нам, безусловно, интересно будущее любого нового самолета, и далеко не в последнюю очередь SuperJet. Тем более, что технологии, которые используются на этом самолете, те же, что и на Airbus и Boeing.

Будущее в гостях

Одновременно с этим предприятие Lufthansa Technik активно готовится к техническому обслуживанию всех новых марок самолетов (А380, 747-800, Dreamliner). «Моя компания идет в первых рядах с точки зрения технических инноваций. Мы внедряем у себя программы по обслуживанию самых новых самолетов. Конечно, В-787 будет отличаться от своих предшественников, это, действительно, передовой самолет с точки зрения конструкции фюзеляжа. Но это по-прежнему лайнер, который будет нуждаться в технических услугах. Сейчас ведутся переговоры Lufthansa Technik с планируемыми эксплуатантами — среди них «Польские авиалинии», «Азербайджанские авиалинии», «Узбекские авиалинии». Не стоит списывать со счетов и российских заказчиков. В частности, хоть «Сибирь» и отказалась от этих лайнеров, возможно, она вернется к ним, когда рынок вновь оживится» — считает Дмитрий Зайцев. ▀

Екатерина Соболев



«РОСАВИА» БЫТЬ

Сергей Чемезов рассказал о принципах построения авиационного холдинга и его авиапарке



19 августа в рамках МАКС 2009 руководитель ГК «Ростехнологии» Сергей Чемезов рассказал о перспективах и стратегии развития холдинга «Росавиа».

«Как ни старались ваши некоторые коллеги доказать обратное, — обратился он к журналистам, — нашему проекту суждена долгая жизнь».

Сергей Чемезов полагает, что к 2017 году авиакомпания «Росавиа» будет занимать внушительную долю российского авиацион-

ного рынка и перевозить 20 млн. пассажиров, оперируя при этом 120 самолетами. Хотя сегодня парк перевозчиков, которые планируют войти в «Росавиа», больше, а именно 200 самолетов, лишь четверть этих лайнеров экономически эффективна и может остаться в парке авиакомпаний. Поэтому 3/4 эксплуатируемой авиатехники будет выведено из авиапарка. К слову, оперируя таким большим количеством авиационной техники ГТК «Россия», «Владивосток-Авиа», «Кавминводы авиа», Orenair, «Саратовские авиалинии», которые на первом этапе реализации проекта планируют внести «Ростехнологии» в «Росавиа», перевозят лишь 6 млн. пассажиров в год, что говорит именно об экономической неэффективности лайнеров.

Налицо необходимость модернизации авиапарка. Поэтому «Ростехнологии» обратились к представителям крупнейших концернов OAK, Boeing и Airbus подготовить предложение на за-

купку 65 узкофюзеляжных самолетов, стоимостью \$30-40 млн каждый для «Ростехнологий». Срок подготовки предложений — до 17 октября этого года.


В ближайших планах «Росавиа» обратится к тем же производителям с просьбой подготовить похожий документ по широкофюзеляжной технике.

В дальнейшем для холдинга (пока речь идет именно о таком объединении) будет разработана единая маршрутная сеть. Базой авиакомпании с холдинговой структурой будут три аэропорта: Внуково, Пулково и Владивосток. Сегодня в планах «Росавиа» нет пункта о получении единого свидетельства эксплуатанта. Все авиакомпании продолжают летать по своим лицензиям и сохраняют относительную независимость.

Касаясь вопросов о сроках процедуры акционирования авиакомпаний, которые войдут в «Росавиа», Сергей Чемезов заметил, что ряд из них проходят эту процедуру. Процесс внесения активов

перевозчиков в «Росавиа» будет закончен предположительно до конца 2009 года. Есть ряд трудностей, соглашается руководитель госкорпорации. В частности, некоторые авиапредприятия сначала необходимо разделить на аэропорт и авиакомпанию, с другими стоит решить проблему задолженностей перед поставщиками.


В частности, именно огромные долги не позволили авиакомпании «Атлант-Союз» войти в холдинг согласно первоначальному плану. Но вопрос о внесении активов «Атланта» в «Росавиа» г-н Чемезов ответил, что он остается открытым — после процедуры экономического оздоровления авиакомпании «Атлант-Союз» войдет в «Росавиа» в авиационный холдинг, уверен г-н Чемезов.

Между тем, как задумывалось ранее, головной авиакомпанией холдинга «Атлант-Союз» все-таки не станет. Для управления перевозчиками будет создана управляющая структура. 

Екатерина Соболев

Первые Як-130 будут поставлены в ВВС России уже до конца года

Олег Демченко на пресс-конференции на авиасалоне МАКС-2009 сообщил, что государственные испытания учебно-боевого самолета Як-130 завершатся в октябре. На учебно-тренировочный Як-130 уже получен сертификат. «В этом году российским ВВС будут поставлены первые четыре самолета этого типа, а также изготовлены первые девять самолетов для ВВС Алжира», — сказал Демченко. Олег Демченко также сообщил, что в рамках реструк-


туризации корпорации до конца года будет создан инженерный центр на базе КБ имени Яковлева и Иркутского авиационного завода, в этом центре будет работать 1200 человек. Говоря о финансовой политике «Иркут», Демченко отметил, что зарплата сотрудников корпорации за первое полугодие текущего года выросла на 20% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. «Это говорит о стабильности корпорации», — добавил он. 



Завершающий этап сертификации самолета-амфибии Бе-200 по европейским нормам



Корпорация «Иркут» планирует к концу 2009 года завершить сертификацию самолета-амфибии Бе-200 по европейским нормам и подготовить его для эксплуатации в составе Евроэскадрильи с 2011 года. Об этом вчера на пресс-конференции на салоне МАКС-2009 сообщил Виктор Кобзев, генеральный директор — генеральный конструктор входящей в корпорацию «Иркут» компании «Бериев», где разработана амфибия. По словам Кобзева, на сегодняшний день вопрос создания Евроэскадрильи широко обсуждается в европейском сообществе. Предполагается, что такая Евроэскадрилья начнет работать с 2011 года, когда в Европе начнется замена парка пожарных само-

летов. Со стороны России в этих переговорах поручено участвовать МЧС. «Мы с ними очень плотно сотрудничаем, чтобы в 2011 году обеспечить российскую составляющую Евроэскадрильи не только самолетами, но и экипажами», — сказал Кобзев. — В этом году мы завершаем сертификацию Бе-200 по европейским нормам для его эксплуатации в Европе». Вместе с тем, отметил глава «Иркут», это не исключает двусторонние переговоры с отдельными странами, которые испытывают потребности в пожарной технике, и «мы совместно с корпорацией «Иркут» изыскиваем все возможные средства, чтобы Бе-200 был готов к моменту замены европарка пожарных самолетов в Европе». 

АН-124: МОДЕРНИЗАЦИЯ НАЧАЛАСЬ



Вчера на МАКСе были подписаны технические требования на разработку модернизированной версии рампового грузового самолета Ан-124-100 «Руслан».

Технические требования были подписаны вице-президентом ОАО «ОАК» по транспортной авиации Виктором Ливановым, генеральным конструктором АНТК им. Антонова Дмитрием Кивой и президентом ГК «Волга-Днепр» Алексеем Исайкиным. Создание нового самолета бу-

дет осуществляться в рамках программы возобновления серийного производства Ан-124. Серийный выпуск машины будет налажен в Ульяновске на заводе «Авиастар СП».

Согласно подписанному документу грузоподъемность самолета будет 150 тонн, дальность полета возрастет и составит 4000 км при максимальной загрузке (15000 км — при нулевой). Существенными составляющими новых технических требований

является глубокая модернизация авиационного оборудования и улучшение эксплуатационных характеристик самолета. «Очень важно, что все бортовое оборудование переводится в цифру, что позволит отвечать всем международным требованиям, как сегодняшнего дня, так и вплоть до 2015 года», — рассказал Дмитрий Кива. По его словам, Ан-124 — это уникальный самолет. Его ресурс намного выше, чем на американских самолетах такого класса, то есть он составляет 50 тыс. летных часов. К такому заключению пришли специалисты ЦАГИ, объявив о такой уникальности уже на МАКСе. «Ни один из существующих грузовых самолетов не обладает такими возможностями, как Ан-124», — отметил президент ГК «Волга-Днепр» Исайкин.

По словам Дмитрия Кивы, «модернизация и восстановление производства «Руслана» является сегодня одной из важнейших совместных украинско-российских программ. Ее реализация позволит не только сохранить за нашими странами лидирующие позиции на рынке воздушных перевозок негабаритов и сверхтяжелых грузов, но и будет спо-

собствовать развитию науки, техники и экономики, ведь в рамках программы планируется участие более 280 предприятий России и около 80 компаний Украины».


Как рассказал журналистам Виктор Ливанов, сейчас ведется тотальный мониторинг всех предприятий, которые участвуют в кооперации, начиная с металлургов и заканчивая поставщиками комплексов, «чтобы не оказаться у разбитого корыта». По его словам, возможно, что уже к концу года можно будет говорить о начале серийного производства.

Маркетинговые исследования ГК «Волга-Днепр» показывают, что общая потребность рынка к 2030 году составит около 100 самолетов, в том числе потребность «Волги-Днепра» — 40 машин; оставшиеся машины будут переданы правительствам разных стран, Министерству обороны РФ и другим коммерческим компаниям. Есть оценка ОАК, она более консервативна. Но с оговоркой, 70 самолетов, но это потребность коммерческих компаний, без учета заказов правительства. Заказаны еще и другие машины — 15 самолетов Ил-76, в том числе и модернизированных Ил-476. 

СУ-30МКИ ДЛЯ ИНДИИ ОТ «ИРКУТ»



Вчера президент ОАО «Корпорация «Иркут» Олег Демченко на пресс-конференции на салоне МАКС 2009 сообщил, что компания «Иркут» завершает контракт по поставке в Индию партии из 18 многоцелевых истребителей Су-30МКИ. По его словам, на данный момент заказчику поставлено уже 16 самолетов. Последние два истребителя будут переданы 20 августа. Господин Демченко проинформировал, что после завершения этого этапа работ «будет решаться судьба самолетов Су-30К, которые Индия вернула в обмен на приобретение с доплатой к их остаточной стоимости усовершенствованной версии Су-30МКИ. Олег Демченко также рассказал, что в настоящее время стороны решают вопрос, где

будет осуществляться модернизация самолета Су-30МКИ под интеграцию с ним ракеты «Брамос» совместного российско-индийского производства. «Эта работа будет проводиться на мощностях индийской корпорации ХАЛ или Иркутского авиационного завода — там, где будет экономически наиболее выгодно», — сказал глава «Иркута». Он подчеркнул, что истребитель Су-30МКИ оснащенный ракетами «Брамос» приобретет «абсолютно новое лицо». В случае реализации этой программы «мы получим на 15-20 лет суперсовременный истребитель с суперсовременным вооружением». Однако о сроках его появления на рынке говорить пока рано. 

НАВИГАЦИОННАЯ ТЕХНИКА ОТ «КОМПАС»




ОАО «МКБ «Компас», одно из лидирующих российских предприятий по разработке, производству и сервисному обслуживанию специализированной радионавигационной аппаратуры для различного использования, представило на авиасалоне МАКС широкий спектр своей продукции. Среди наиболее интересных разработок можно выделить три группы приборов и изделий: навигационное обеспечение воздушных судов, использование сигнала ГЛОНАСС в системе наведения высокоточным оружием и пехотные универсальные персональные приборы. По словам генерального директора компании Мурада Сафина,

устройства ОАО «МКБ «Компас» сегодня стоят на всех видах боевой авиации, производимой в России, и используются как в составе блокадного комплекса, так и как независимые блоки. Вторая группа изделий устанавливается на авиационных бомбах, а также на ракетах. «Вводятся координаты цели, и при сбросе бомбы она направляется на цель, при этом одновременно принимая спутниковые сигналы ГЛОНАСС и корректируя свою траекторию», — отмечает Мурад Дильшатович. Третья группа приборов — персональные устройства — не только отображают местоположение пользователя на электронной карте, но и позволяют передавать данные на картографические изображения как о своих бойцах, так и о противнике.

Сегодня МКБ стремится также занять свою нишу и на гражданском рынке радионавигационной аппаратуры. Генеральный директор ОАО «МКБ «Компас», говоря о новом, пока еще не освоенном направлении, шутит: «Пытаемся стиральную машину сделать, а получается пулемет». Из гражданских разработок на вы-

ставке представлен навигатор-регистратор «Следопыт-А001», практически не уступающий по набору функций многим современным компьютерам (включая картографию и связь с GPS, электронную почту и Интернет). В приборе содержится информация о всех необходимых обязательных объектах, есть возможность вести постоянную запись движения, а в случае ДТП получить объективную информацию о произошедшем событии как на месте происшествия, так и при его разборе в ГИБДД, страховой компании, суде. Единственная

проблема, с которой сталкиваются практически все разработчики, — борьба за снижение себестоимости. «Дело в том, что элементная база, обязательства по разработке приемника и ГЛОНАСС, и GPS приводят к удорожанию прибора, — отмечает Мурад Сафин. — Сейчас стоимость этого изделия — порядка 30 тыс. рублей. Но подобного функционала по сравнению с иностранными аналогами нет. Поэтому если мы смогли бы раза в два снизить цену, то прибор можно было бы вполне выводить на рынок в полной мере». 



ФГУП НИИ «Экран» представил на авиасалоне МАКС 2009 новейшую разработку по электронной защите современных боевых летательных аппаратов от средств ПВО — оптико-электронную систему «Президент-С». Одной из задач, которые стояли перед разработчиками, было создание многофункционального бортового комплекса обороны, который способен не только обнаружить факт захвата защищаемого объ-

екта, обработать полученную информацию, но и принять алгоритм противодействия с помощью постановки активных и пассивных помех. По словам генерального директора НИИ «Экран» Владимира Бутузова, эта комплексная система может работать без вмешательства пилота или оператора: «Система просто информирует пилота о ракурсе атаки, принятых мерах противодействия, а также об оставшихся


НА ЗАЩИТЕ PRESIDENT

средствах защиты — комплекс работает автоматически. И таких систем на сегодня в России, кроме нас, никто не делает».

В состав «Президента-С» включена станция активных радиолокационных помех (САП), которая подавляет РЛС обнаружения и наведения противника, а также управляемые ракеты с радиолокационными головками самонаведения. В системе широко используются методы цифровой обработки радиолокационных сигналов и формирования ответных помех, а также современные микропроцессорные устройства управления. Станция способна обеспечить защиту летательного аппарата в сложной радиолокационной обстановке при наличии угроз от нескольких одновремен-

но работающих радиолокационных систем управления.

Сама конструкция «Президента-С» состоит из блоков, что позволяет формировать различные конфигурации системы в зависимости от установки на конкретный боевой летательный аппарат, повышая при этом эффективность ее использования в войсках. Блоки станции могут размещаться как внутри фюзеляжа, так и в подвешенном контейнере.

Разработчики уверены, что новый унифицированный комплекс «Президент-С» позволит эффективно и своевременно решать задачи по защите летательных аппаратов от поражения авиационными ракетными, зенитными ракетными и зенитными артиллерийскими комплексами. 

ШЕРЕМЕТЬЕВО ВНЕДРЯЕТ НОВЕЙШИЕ IT



Шереметьево придает особое значение роли информационных технологий для реализации стратегии развития аэропорта в условиях падения спроса на авиаперевозки и строгой экономии затрат в период экономического кризиса.

Аэропорт Шереметьево широко и эффективно использует информационные технологии в своей деятельности. За последние годы реализован ряд проектов, в том числе внедрены и эксплуатируются:

- система управления расписанием и производственная база данных «Синхрон»,
- система общего пользования iMUSE, на которой реализован доступ к семи различным системам регистрации с использованием технологий двухмерного баркода и электронной регистрации,
- киоски саморегистрации общего пользования CUSS,
- система управления производственными ресурсами RMS,
- система управления предприятием ERP SAP,
- система бюджетирования,
- цифровые телефонные станции,
- системы видеонаблюдения и контроля доступа,
- автоматизированные системы управления зданиями пассажирских терминалов и многие другие.

Основным условием эффективного функционирования аэропорта является наличие информации о планируемых, текущих и вы-

полненных технологических операциях по обслуживанию рейсов. Источником данной информации в Международном аэропорту Шереметьево являются производственная база данных аэропорта «Синхрон», разработанная специалистами аэропорта, и система управления производственными ресурсами RMS Groundstar компании Inform, Германия. На их основе внедряется система совместного принятия решений Collaborative Decision Making (CDM), идея которой заключается в организации совместного управления очередями воздушных судов (ВС) на вылет. Модуль «Очередность», реализованный в рамках базы данных «Синхрон», позволяет скоординировать действия наземных служб, авиакомпаний и диспетчеров управления воздушным движением в процессе наземного обслуживания, противообледенительной обработки самолетов, руления и взлета. С внедрением данного модуля существенно сокращается время руления авиалайнеров, что приводит к значительному снижению затрат на авиационное топливо и непроизводительных затрат ресурса авиадвигателей.

Очень важной для оптимизации деятельности Шереметьево является использование системы управления ресурсами RMS (Resource Management System), которая позволяет планировать и управлять деятельностью аэропорта, в том числе стоянками ВС, тягачами, автобусами, бригадами

буксировки, диспетчерами по обслуживанию рейсов и агентами по встрече и посадке пассажиров. Система на основании заложенных в нее алгоритмов и правил способствует оптимальному использованию ресурсов аэропорта, особенно в пиковые периоды нагрузок, а также сокращению затрат на топливо и ресурсы авиационной техники.

Еще одним шагом в повышении эффективности деятельности аэропорта Шереметьево является внедрение в аэропорт системы моделирования Simmod, которая позволяет моделировать процессы движения воздушных судов на территории аэропорта. С помощью данной программы производится оценка пропускной способности взлетно-посадочных полос и перронов Шереметьево в пиковый период перевозок, а также перспектив строительства новых терминалов, взлетно-посадочной полосы и рулежных дорожек.

В 2009 году аэропорт Шереметьево приступил к эксплуатации системы позиционирования воздушных судов SAFEDOCK фирмы Safegate, Швеция, на стоянках Терминала С. Система работает в автоматическом режиме и помогает пилотам быстро и правильно установить самолет на место стоянки у телетрапа с точностью до 15 сантиметров. Данная система используется во многих ведущих аэропортах мира и зарекомендовала себя как надежная, относительно простая в эксплуатации и пригодная к использованию в сложных климатических условиях при низких и высоких температурах, а также обильных осадках, что является определяющим фактором в условиях России.

Одним из самых перспективных с точки зрения повышения эффективности бизнеса в Международном аэропорту Шереметьево является проект по комплексному управлению транспортным узлом (HUB-control). Главная цель данного проекта — организовать осведомленность и предварительное оповещение всех участников процессов обслуживания рейсов (авиакомпания, центр управления воздушным движением, службы аэропорта, хэндлинг-компания), а также их взаимодействие на основе согласованных правил.

Повышение качества и своевременности предоставления плановой и текущей информации о состоянии производственных процессов за счет оперативного ввода информации в аэропортовую базу данных «Синхрон» и заказа услуг с использованием переносных компьютерных терминалов, вовлечение в процесс обслуживания рейса всех необходимых организаций-партнеров, которые являются пользователями информации систем «Синхрон» и RMS, позволят всем участникам процесса планировать и эффективно использовать свои трудовые и материальные ресурсы. Предоставление информации по услугам через интеграционный интерфейс базы данных аэропорта в систему выставления счетов (внедряется в рамках комплексной системы финансового управления SAP ERP), позволит аэропорту более оперативно и точно учитывать доходы от предоставленных услуг, непрерывно повышать эффективность расчетов с авиакомпаниями и партнерами по бизнесу. На основе анализа данных о доходах и расходах по видам деятельности (Activity Based Costing) аэропорт сможет выстраивать гибкую тарифную политику по отношению к клиентам. Другими словами, аэропорт Шереметьево, внедряя систему HUB-control, стремится «установить взаимопонимание и исключительную культуру взаимодействия между всеми вовлеченными сторонами».

Таким образом, применение информационных технологий является необходимой, крайне важной частью оптимизации производственной деятельности любой компании, особенно такой крупной и стратегически важной для страны, как аэропорт Шереметьево. Здесь все должно быть четко структурировано и выверено, все должно работать на реализацию главной цели — обеспечение безопасности и комфорта пассажиров. И информационные технологии не только один из основных инструментов создания инновационной среды на предприятии. Сейчас это важный рычаг успешного преодоления последствий экономического кризиса и реализации стратегических задач. ■

СИЛА В ЕДИНСТВЕ

ГТК «РОССИЯ» И «РЕГИОН АВИА» КООПЕРИРУЮТСЯ

19 августа в рамках авиасалона МАКС 2009 было подписано соглашение о стратегическом партнерстве между Государственной транспортной компанией «Россия» и авиакомпанией «Регион-Авиа», в соответствии с которым перевозчики договорились о совместной деятельности по развитию маршрутной сети из Санкт-Петербурга.

Базовый перевозчик аэропорта Пулково — ГТК «Россия» и первая специализированная региональная авиакомпания «Регион-Авиа» считают, что с помощью такой кооперации можно ускорить развитие аэропорта Пулково.

Договоренности предполагают использование парка региональных самолетов Embraer-120 авиакомпании «Регион-Авиа» для формирования региональной сети маршрутов из Санкт-Петербурга в близлежащие в радиусе 850 км города России и скандинавских стран. Подвезенные таким образом в Санкт-Петербург пассажиры

будут передаваться ГТК «Россия» для продолжения путешествия на магистральных маршрутах. Запуск программы полетов намечен на лето 2010 г. Совместная эксплуатация новых воздушных линий позволит значительно расширить маршрутную сеть как самих авиакомпаний, так и аэропорта Пулково.

В рамках конференции также выяснилось, что «Регион-Авиа» заинтересована в международных перевозках, об этом также заявил гендиректор авиакомпании Денис Павшинский. В следующем году авиакомпания значительно расширит свою маршрутную сеть за счет международных маршрутов. Это страны Балтики, Польша, Швеция (Стокгольм). Особый интерес представляет аэропорт Риги, откуда планируется строить маршрутную сеть. Кроме того, в свете банкротства литовского перевозчика Fly LAL, перспективным ви-

дится выход в аэропорт Вильнюса. С этой целью авиакомпания в ближайшее время планирует обратиться в Росавиацию для расширения своего свидетельства эксплуатанта. В некоторых случаях потребуется и пересмотр межправсоглашений. Однако, это, по мнению г-на Павшинского, не будет серьезным препятствием к открытию новых рейсов.

Что касается ГТК «Россия», то ее генеральный директор Роман Пахомов, также в рамках пресс-конференции, рассказал о том, что удалось сделать за недолгое время пребывания на новой должности. Согласно его утверждению, задолженности ГТК «Россия» сократились, и будут сокращаться далее. Проведена большая работа по стабилизации ситуации с долговыми обязательствами авиакомпании. Кроме того, ведутся переговоры по лизинговым контрактам ГТК «Россия». В частности, с «ВТБ

Лизинг» по 9 самолетам А319, которые должны поступить в парк авиакомпании. Кроме того, на 20-25% планируется реструктуризировать расходы. А значит, к завершению процесса акционирования авиакомпании перевозчик должен прийти, по возможности, с меньшим долговым портфелем.

Напомним, что ГТК «Россия» должна быть полностью внесена Ростехнологиями в холдинг «Росавиа», однако Роман Пахомов высказал надежду, что перевозчик останется базовой авиакомпанией в «Пулково», сохранив свою относительную независимость, и продолжит быть крупнейшим оператором в аэропорту «Пулково».

Еще одной новостью от ГТК стало то, что в ближайшие несколько недель авиакомпания представит рынку новую стратегию своего развития. ■

Екатерина Соболев

МОСКОВСКОЕ КОНСТРУКТОРСКОЕ БЮРО
КОМПАС


С 1976 г. разрабатываем и выпускаем
GPS/ГЛОНАСС - оборудование
для всех видов транспортных средств

115184, г. Москва, Б. Татарская ул., 35, стр. 5
Тел.: +7 (495) 951-34-64 Факс: +7 (495) 953-04-03
www.mkb-kompas.ru

С УРАЛА В КИТАЙ



На летном поле аэропорта Екатеринбурга состоялось торжественное открытие рейса Екатеринбург-Пекин. В открытии приняли участие губернатор Свердловской области Эдуард Россель, генеральный директор АК «Уральские авиалинии» Сергей Скуратов и генеральный консул КНР в Екатеринбурге Се Цзиньин. 115 пассажиров первого рейса в 20.20 отправились в столицу Поднебесной. «Из Пекина совместно с другими перевозчиками «Уральские авиалинии» планируют наладить сеть стыко-

вочных рейсов в Юго-Восточную часть Китая, а также в Японию, Сингапур, Южную Корею и другие страны Юго-Восточной Азии. Таким образом, рейс в Пекин позволит связать Урал не только с Китаем, но и с другими странами», — отметил генеральный директор Авиакомпании «Уральские авиалинии» Сергей Скуратов. Регулярный рейс Екатеринбург — Пекин будет выполняться на современном и комфортабельном А320 один раз в неделю с дальнейшим увеличением до двух раз в неделю. 



БУДЬТЕ ВО ВСЕМ НА ВЫСОТЕ

Наша компания предлагает консалтинговые услуги авиаперевозчикам, планирующим увеличить свой парк и объемы перевозок. Мы предлагаем авиакомпаниям самолеты типа Airbus, Boeing или Embraer с вторичного рынка по привлекательным ценам.

САМОЛЕТЫ НА ПРОДАЖУ И ЛИЗИНГ В НАЛИЧИИ: AIRBUS, BOEING, DOUGLAS, EMBRAER

Ваша авиакомпания испытывает трудности? Вы хотели бы совершать рейсы в города Восточной Европы, но не знаете, как получить сертификат EASA, слоты или договор о воздушном сообщении необходимо пересмотреть?

**ПРИХОДИТЕ К НАМ ДЛЯ ПОЛУЧЕНИЯ БЕСПЛАТНОЙ КОНСУЛЬТАЦИИ
БУДЕМ РАДЫ ВИДЕТЬ ВАС НА СТЕНДЕ № В23
В ПАВИЛЬОНЕ F3 (ПАВИЛЬОН США)**

- ФИНАНСИРОВАНИЕ
- ПРОДАЖА И ЛИЗИНГ ВС
- ДОГОВОР О ВОЗДУШНОМ СООБЩЕНИИ
- АСМІ
- ЛИЗИНГ И ОБУЧЕНИЕ ЭКИПАЖА
- ПРОДАЖА И ЛИЗИНГ ВСУ И ДВИГАТЕЛЕЙ

- Т30
- ПРОГНОЗИРОВАНИЕ
- АНАЛИЗ МАРШРУТОВ
- ВИП-ЧАРТЕР
- УПРАВЛЕНИЕ ДОХОДАМИ И ОЦЕНКА ВОЗМОЖНОСТЕЙ

13 СИБИРСКИХ SSJ 100




Сегодня в Комсомольске-на-Амуре и Новосибирске в производстве на разной стадии готовности находится 13 серийных самолетов, сообщил в среду президент компании «Гражданские самолеты Сухого» Владимир Присяжнюк. По его словам, ГСС планирует обеспечить к концу года готовность к поставке двух самолетов, а в 2010 году продолжить поставки в объеме 18 самолетов, в том числе и в интересах иностранных заказчиков. На первом серийном самолете, предназначенном для авиакомпании «Армянские авиалинии», продолжа-

ется монтаж авионики, на втором (для «Аэрофлота») — проходит первая стадия сборочных работ фюзеляжа. Владимир Присяжнюк также напомнил, что в программе сертификационных испытаний задействованы три опытных образца самолета Sukhoi Superjet 100. По сообщениям пресс-службы ГСС, завершены испытания на безопасность от флаттера. На финальной стадии находятся испытания на устойчивость и управляемость, в конце августа в Армению самолет должен быть направлен для прохождения испытаний в условиях высокогорья. 

ИФК И «ВЛАДИВОСТОК АВИА» ДОГОВОРИЛИСЬ О ПОСТАВКЕ АН-148



Во второй день МАКСа-2009, 19 августа между лизинговой компанией ОАО «Ильюшин Финанс Ко» и авиакомпанией ОАО «Владивосток Авиа» состоялось подписание предконтрактного соглашения о поставке в финансовый лизинг на 10 лет четырех самолетов Ан-148-100/200 с опционом на еще два самолета Ан-148-100/200. В подписанном документе оговариваются сроки поставок воздушных судов и размеры лизинговых

платежей. Первые два самолета авиакомпания должна получить в 2012 году, еще два судна в течение 2013-2014. Соглашение предусматривает подписание сторонами твердых договоров лизинга до конца 2009 года. 

На снимке: генеральный директор «Ильюшин Финанс Ко» Александр Рубцов и генеральный директор «Владивосток Авиа» Владимир Сайбель

АН-70Т ВЫВОДЯТ НА РЫНОК




Вчера, 19 августа, во второй день МАКСа-2009 генеральный конструктор АНТК им. Антонова Дмитрий Кива и президент группы компаний «Волга-Днепр» подписали соглашение о намерениях по выведению на рынок среднего транспортного самолета Ан-70Т.

В соответствии с соглашением Группа компаний «Волга-Днепр» станет одним из первых заказчиков серийной партии самолетов Ан-70Т. В первой серии будет создано примерно 20 лайнеров. Поставки заказчику самолета Ан-70Т начнутся с 2013 года.

«В условиях тяжелой конкурентной борьбы на европейском рынке за нишу среднего транспортного самолета, на которую претендуют создаваемая машина А-400М и модернизированный С-130, обладающие серьезной политической поддержкой стран-производителей, для вывода украинско-российского самолета Ан-70 на европейский, а затем и на мировой рынок, необходимо объединить усилия разработчиков, производителей и эксплуатантов», — заявил Дмитрий Кива.

Надо отметить, что во время МАКСа министерства обороны двух стран России и Украины подписали протокол о внесении изменений в действующее меж-

правительственное соглашение о сотрудничестве по созданию военно-транспортного самолета Ан-70 и транспортного самолета Ан-70Т. Эти изменения внесены в действующее межправительственное соглашение и предполагает дальнейшее сотрудничество в обеспечении создания совместного серийного производства и поставок в эксплуатацию оперативно-тактического военно-транспортного самолета Ан-70 и транспортного самолета Ан-70Т.

Ан-70 — самолет нового поколения, среднемагистральный грузовой, военно-транспортный, предназначенный для замены устаревшего Ан-12. 

Петр Сергеев



Холл СЗ, стенд 13



МИ-35М

ТРИ КИТА РОССИЙСКОЙ АВИАЦИИ



МИ-26Т

МИ-28Н



РОСТВЕРТОЛ

WWW.ROSTVERTOLPLC.RU



ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ
УНИТАРНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ
«РОССИЙСКИЙ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ИНСТИТУТ КОСМИЧЕСКОГО ПРИБОРОСТРОЕНИЯ»



ЛИДЕР КОСМИЧЕСКИХ СИСТЕМ

Россия, 111250, Москва, ул. Авиамоторная, д. 53
тел.: (495) 509-1201, факс: (495) 509-1200
contact@rniikp.ru, www.rniikp.ru