

МАКС 2011

Портфель «Оборонпрома» вырастет»

На МАКС 2011 генеральный директор ОАО «ОПК «Оборонпром» Андрей Реус сообщил, что к концу 2011 года корпорация планирует увеличить портфель твердых контрактов до 620 млрд руб., что соответствует \$21 млрд.

По словам Реуса, на текущий момент «Оборонпром» уже подписал твердых контрактов на 430 млрд руб.». Кроме того, дополнил он «в этом году предприятия «Оборонпрома» произведут продукции на 220 млрд рублей».

ГСС и Sky Aviation: твердый контракт на 12 SSJ-100

Авиакомпания Sky Aviation (Индонезия) и «Гражданские самолеты Сухого» и подписали в рамках МАКС-2011 твердый контракт на поставку 12 самолетов Sukhoi Superjet 100.

Напомним, что предварительное соглашение о намерениях на поставку лайнеров партнеры подписали еще на авиасалоне в Ле-Бурже (Франция).

В каталожных ценах сделка оценивается в \$380,4 млн. При этом поставка самолетов запланирована на период с 2012 до 2015 гг.

ОАО «ИФК» и стратегический партнер МАКС 2011 подписали соглашение о сотрудничестве

16 августа, в первый день МАКС 2011 генеральный директор ОАО «Ильюшин Финанс Ко.» Александр Рубцов и Президент Новикомбанка Илья Губин подписали Соглашение о сотрудничестве.

Подписание состоялось в рамках деловой программы авиасалона МАКС-2011, стратегическим партнером которого является Новикомбанк.

(Продолжение на стр. 2)

АВИАСАЛОН: ДЕНЬ ПЕРВЫЙ



Фото: Марина Лычева



Фото: Сергей Воронина

Президент ОАК Михаил Погосян не видит конкурентов «Суперджета»

ОАК ОЖИДАЕТ 40% РОСТА

На открытии МАКС-2011 президент ОАК Михаил Погосян сообщил, что совокупная выручка предприятий Объединенной авиастроительной корпорации от реализации самолетов в 2011 году до более 190 млрд. Рублей, что составляет 40% по отношению к аналогичному показателю-2010 (128 млрд рублей). «В текущем году предприятия, состоящие в корпорации ОАК, увеличат выручку на 40% по сравнению с

прошлым годом. В 2010 году это было 128 миллиардов рублей, в этом году мы планируем более 190 миллиардов рублей», - сказал президент корпорации.

Уточним, что общая выручка ОАК в 2010 году от всех видов деятельности составила 164,7 млрд рублей. При этом продажи военной продукции в ушедшем году выросли на 36% - ориентировочно до 117 миллиардов рублей, а выручка от

продаж коммерческих бортов - на 60%, то есть, ориентировочно, до 20 млрд рублей. Общая выручка от реализации НИОКР в 2010 году исчисляется в пределах 28 млрд рублей.

Перейдя к конкретике Михаил Погосян сообщил, что ОАК ведет переговоры с авиакомпаниями «ЮТэйр» и «ВИМ-Авиа» о поставке самолетов Ту-204СМ, которых на данный момент построено два и они проходят летные испытания.

ОАО «ИФК» И СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ПАРТНЕР МАКС 2011 ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ



(Окончание, начало на стр. 1)
ОАО «ИФК» и Новикомбанк уже имеют обширный опыт успешного сотрудничества. Так, весной 2010 года компании предоставлен кредит в сумме 30 млн. долл. США на срок 2,5 года. Кредитные средства Банка направлены на оплату затрат, связанных с производством авиационной техники, в том числе грузовых самолетов Ил-96-400Т и региональных пассажирских самолетов Ан-148-100 на воронежском ОАО «ВАСО», а

также пассажирских самолетов Ту-204 на ульяновском ЗАО «Авиастар-СП».

Соглашение предусматривает дальнейшее развитие партнерства по всем направлениям и предоставление предприятию полного комплекса финансового обслуживания. В частности, помимо оказания стандартных банковских услуг, Новикомбанк будет принимать участие в финансировании инвестиционных проектов и программ развития деятельности ОАО «ИФК».

НОВИКОМБАНК ПОДПИСЫВАЕТ СОГЛАШЕНИЯ НА МАКС-2011

Соглашения от 16 августа 2011 г.

В первый день работы авиасалона МАКС-2011 Новикомбанк подписал ряд соглашений о сотрудничестве. Все документы подписаны президентом Новикомбанка Ильей Губиным в рамках деловой программы авиасалона, стратегическим партнером которого выступает Новикомбанк.

Соглашение о сотрудничестве с ОАО «Ильюшин Финанс Ко.» («ИФК») предусматривает дальнейшее развитие партнерства по всем направлениям и предоставление предприятию полного комплекса финансового обслуживания. В частности, Новикомбанк будет принимать участие в финансировании инвестиционных проектов и программ развития деятельности ОАО «ИФК».

Соглашение о сотрудничестве с ОАО «Концерн «Авиаприборостроение» предполагает содействие Новикомбанка в решении текущих и стратегических задач по финансовому обеспечению проектов и инвестиционных программ концерна, осуществление комплексного банковского обслуживания, в

том числе на базе системы электронных расчетов «Банк-Клиент».

С ОАО «Экспериментальный машиностроительный завод им. В. М. Мясищева» соглашение о сотрудничестве предусматривает продолжение кредитования текущей деятельности завода, в том числе финансирование расходов, связанных с выполнением обязательств по государственным контрактам. Документ отражает стратегию банка, направленную на развитие взаимодействия с предприятиями, входящими в состав ОАО «ОАК» для успешной реализации совместного проекта компаний с целью создания перспективных вертолетов.

Запланировано на 17 августа 2011 г.

Во второй день работы авиасалона, Новикомбанк планирует подписать еще несколько соглашений о сотрудничестве с российскими компаниями.

Соглашение банка с ОАО «ОАК-Транспортные самолеты» направлено на создание оптимальных финансовых условий

для реализации проектов предприятия по формированию в России полного цикла создания транспортных самолетов всех классов и обеспечения поставки и послепродажного обслуживания авиационной техники.

В соответствии с соглашением о сотрудничестве с одним из мировых лидеров вертолетостроительной отрасли — холдингом «Вертолеты России» Новикомбанк будет предоставлять комплексное банковское обслуживание и финансирование программ развития, консультационные услуги. Холдинг «Вертолеты России» также получит возможность привлечения кредитных ресурсов Новикомбанка для финансирования затрат, связанных с исполнением государственного оборонного заказа и экспортных контрактов на поставку техники оборонного назначения иностранным заказчикам.

Соглашение с ОАО «Московский вертолетный завод им. М. Л. Миля» предполагает дополнительное кредитование предприятия для завершения строительства объединенного конструкторского бюро (вертолетного инженерного центра), осуществляемого при под-

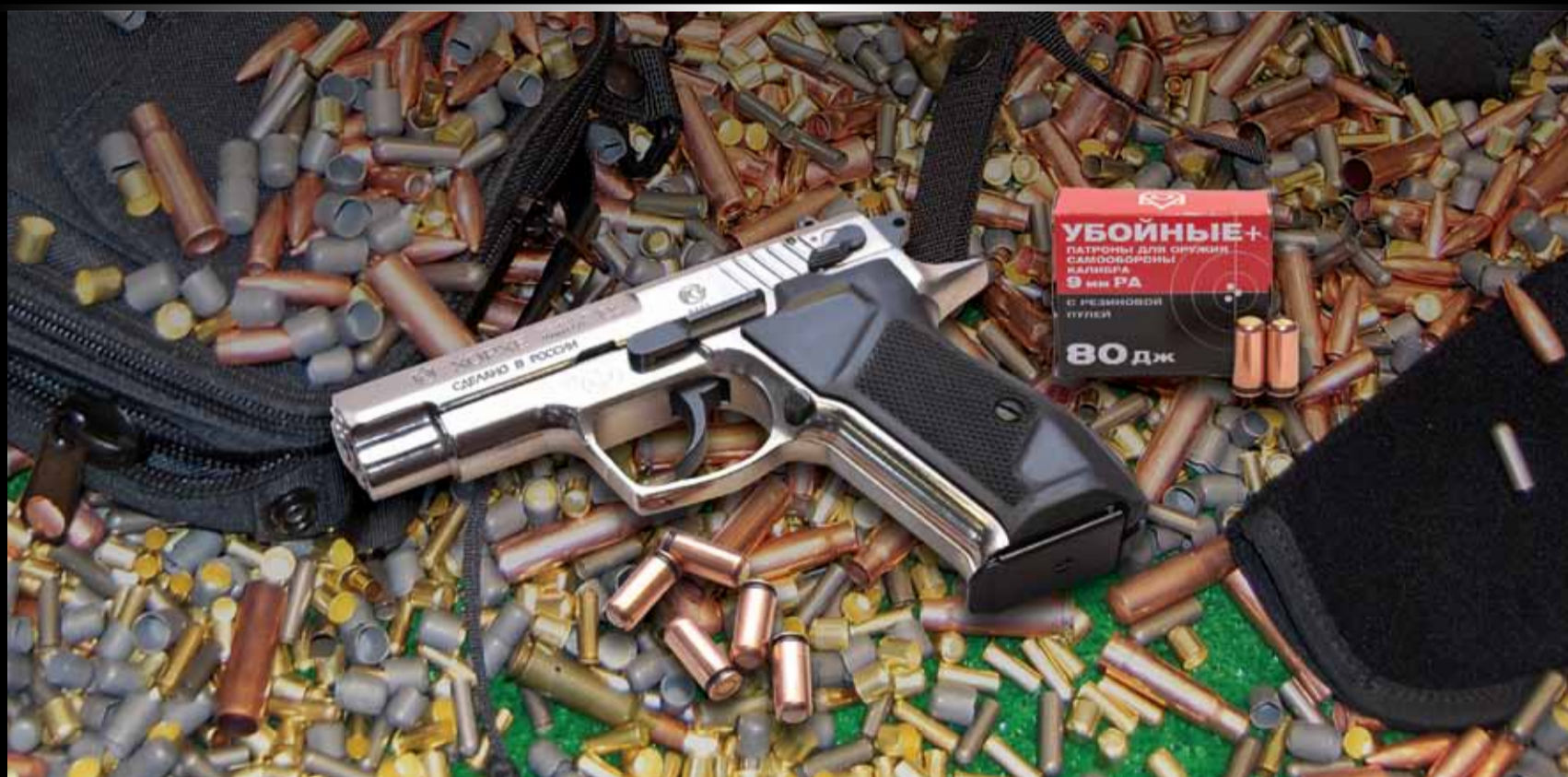
держке ОАО «ОПК «ОБОРОН-ПРОМ». Целью реализации данного проекта является создание условий для формирования инновационной научно-технической политики на основе консолидации научно-исследовательского и экспериментально-испытательного потенциала предприятий, входящих в холдинг ОАО «Вертолеты России».

Планируется также подписание соглашения Новикомбанка как банка - партнера ОАО «МСП Банк» и Центра научно-технических услуг «Динамика» об обеспечении финансирования центра для организации высокотехнологичного производства авиационных тренажеров в соответствии с действующими международными стандартами. Банк предоставит своему клиенту кредитные средства с целью финансирования реализации проекта по созданию не имеющих мировых аналогов технических средств обучения авиаперсонала для нужд гражданской и государственной авиации Российской Федерации, а также для поддержки экспортных поставок российской авиационной техники на мировой рынок.

КЛИМОВСКИЙ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЙ ПАТРОННЫЙ ЗАВОД



Точно в цель!



Основные клиенты завода –
Федеральная служба безопасности
Российской Федерации,
Министерство обороны России

249100, Россия,
Калужская обл, г. Таруса,
ул. Р. Люксембург, д. 18а
Тел: +7 (495) 502-50-13
<http://www.kspz.ru>
e-mail: office@kspz.ru

«МОТОР СИЧ» НА МАКС 2011: НОВИНКИ И ПРИОРИТЕТЫ

Запорожское акционерное общество «МОТОР СИЧ» является одним из ведущих предприятий, реализующих полный цикл создания современных авиационных двигателей – от маркетинговых исследований, разработки и производства, до сопровождения в эксплуатации и ремонта. За годы своей деятельности предприятие завоевало уважение и авторитет среди заказчиков и успешно сотрудничает с ведущими фирмами ближнего и дальнего зарубежья.



Сегодня одним из приоритетных направлений деятельности АО «МОТОР СИЧ» становится серийное производство двигателя Д-436-148 для новых региональных самолетов семейства Ан-148.

Турбореактивный двухконтурный двигатель Д-436-148 является очередной модификацией Д-436Т1. Он соответствует современным требованиям ИКАО по эмиссии и обеспечивает уровень шума самолета Ан-148 ниже установленных норм. По своим характеристикам агрегат не уступает зарубежным аналогам.

Для различных модификаций Ан-148 и других пассажирских и транспортных самолетов с двигателями семейства Д-436 на АО «МОТОР СИЧ» создан двухвальный вспомогательный газотурбинный двигатель АИ-450-МС. Он обеспечивает запуск маршевых двигателей, а также подачу сжатого воздуха и электроэнергии в бортовые системы самолета при неработающих маршевых двигателях.

Ан-148 и другие

Самолет Ан-148-100 в различных модификациях обеспечи-

вает перевозку 80 пассажиров на расстояние от 2 до 5,2 тысяч километров с высоким уровнем комфорта. В настоящее время закончены работы по созданию 100-местной модификации Ан-148 – самолета Ан-158 и 28 февраля 2011 года он получил Сертификат типа АР МАК. Сегодня конструкторы ГП «Антонов» выполняют проектные работы по созданию административной версии – Ан-168 и транспортной Ан-178. На все эти самолеты будут устанавливаться двигатели Д-436-148 и их модификации.

Все возрастающая роль боевой авиации предъявляет повышенные требования, как к подготовке новых летчиков, так и к поддержанию летных навыков и тренировке пилотов строевых частей в применении авиационных средств поражения. В связи с этим учебно-тренировочные (УТС) и учебно-боевые самолеты (УБС) занимают важное место в ВВС любой страны.

Вместе

Корпорация «Научно-производственное объединение «А.Ивченко», включающее АО «МОТОР СИЧ» и ГП «Ивченко-Прогресс», на протяжении 80 лет создает и производит двигатели для УТС и УБС. Сейчас более 3000 УТС и УБС с газотурбинными двигателями нашего предприятия эксплуатируются в 39 странах мира. Продолжая эту традицию, мы сегодня участвуем в создании совместно с ГП «Ивченко-Прогресс» двигателей семейства АИ-222.

Они обеспечивают максимальную тягу от 2200 до 3000 кгс, а при установке форсажной камеры – до 5000 кгс. Сегодня начато серийное производство двигателя АИ-222-25 с максимальной тя-

гой 2500 кгс для учебно-боевого самолета Як-130, который поступает в центры подготовки пилотов ВВС России. Модификации АИ-222К-25 (бесфорсажная) и АИ-222К-25Ф (с форсажной камерой) предназначены для двухдвигательного учебно-боевого самолета создаваемого китайской фирмой Hongdu Aviation Industrial (Group) Corporation (HAIC), получившего обозначение L-15. 20 октября 2010 года совершил свой первый полет самолет модификации L-15 LIFT, предназначенной для обучения пилотов. В небо его подняли запорожские двигатели АИ-222К-25Ф. В настоящее время летные испытания самолета и двигателя успешно продолжаются. Предполагается, что поставки самолетов семейства L-15 могут начаться в 2012 года.

ТВ3-117ВМА-СБМ1В

На АО «МОТОР СИЧ» создан вертолетный двигатель ТВ3-117ВМА-СБМ1В. Этот мотор предназначен для повышения летно-технических характеристик вертолетов и их боевой эффективности, особенно при эксплуатации в высокогорных районах стран с жарким климатом. По своим характеристикам он соответствует современным техническим требованиям. Для повышения безопасности одноподъемного полета введены режимы 2,5-минутной мощности, равной 2800 л.с., и режим 30-минутной мощности, равной мощности взлетного режима при боевом или эксплуатационном повреждении одного из двигателей. Установка ТВ3-117ВМА-СБМ1В на вертолет позволяет повысить его скороподъемность, увеличить высоту практического потолка, а также сохранить высокие ЛТХ машин при установке на них пылезащитных и

экранны-выхлопных устройств. Модернизированный вертолет Ми-24 с двигателями ТВЗ-117ВМА-СБМ1В принят на вооружение МО Украины. В июне текущего года на 218-м авиаремонтном заводе МО РФ в г. Гатчина были успешно завершены Государственные стендовые испытания двигателя ТВЗ-117ВМА-СБМ1В по программе, утвержденной Главкомом ВВС РФ и согласованной с ОАО «МВЗ им. Миля» и ОАО «Камов».

ТВЗ-117ВМА-СБМ1В 4 серии

Сейчас на АО «МОТОР СИЧ» ведутся работы по созданию модификаций ТВЗ-117ВМА-СБМ1В. Это моторы 4 (с воздушным запуском) и 4Е (с электрическим запуском) серий. Они предназначены для ремоторизации находящихся в эксплуатации вертолетов Ми-8Т, где новый двигатель заменит снятые с производства ТВ2-117. Такая «рокировка» позволит улучшить летно-технические и эксплуатационные характеристики этих одних из самых распространенных в мире вертолетов.

МС-14

АО «МОТОР СИЧ» создает газотурбинные двигатели семейства МС-14 класса мощности 1500 л.с. на базе турбокомпрессора двигателя ТВЗ-117ВМА-СБМ1. МС-14 удовлетворяют требованиям авиационных правил АП-33. Турбовинтовую версию МС-14 планируется использовать как силовую установку самолетов местных воздушных линий Ан-3-300. 23 июня 2011 года на АО «МОТОР СИЧ» был произведен первый запуск турбовинтового МС-14. Он предназначен для ремоторизации ветерана от-

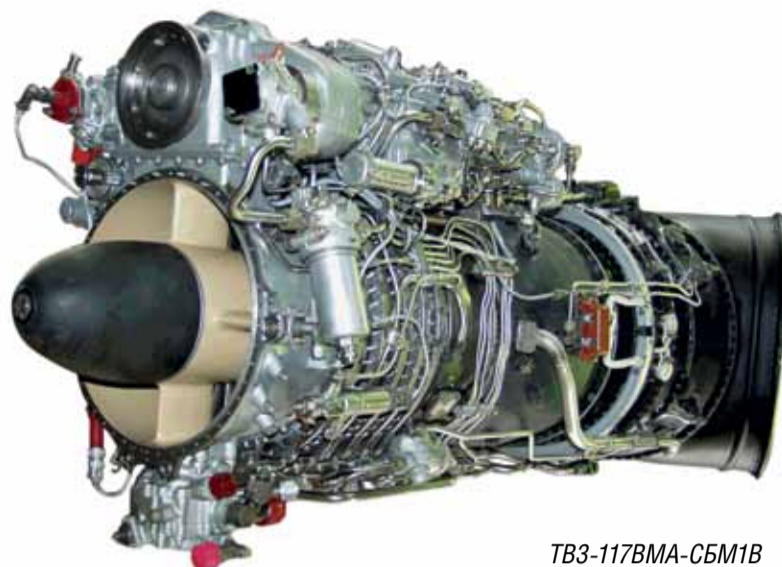
ечественной авиации самолета Ан-2, также может устанавливаться на другие самолеты аналогичного класса. В дальнейшем будет создана вертолетная модификация мотора.

АИ-450

Сегодня в мире повышенным спросом пользуется малая авиация. Поэтому АО «МОТОР СИЧ» активно участвует в проводимых ГП «Ивченко-Прогресс» работах по созданию малоразмерных турбовальных двигателей семейства АИ-450 с мощностью на взлетном режиме 450-600 л.с. На МАКС-2011 будут представлены новые модификации двигателя АИ-450 – АИ-450М с мощностью на взлетном режиме 400 л.с. для ремоторизации вертолетов Ми-2, и турбовинтовой АИ-450С, который может устанавливаться на перспективные учебно-тренировочные самолеты типа Як-152 и Су-49.

МС-500В

Учитывая изменение конъюнктуры мирового вертолетного рынка, наше предприятие ведет работы по созданию семейства турбовальных двигателей нового поколения – МС-500В в классе взлетной мощности 600...1000 л.с. предназначенных для установки на вертолеты различного назначения со взлетной массой 3,5... 6 тонн. По прогнозам экспертов, сектор рынка вертолетов этого класса, благодаря их универсальности, будет одним из самых перспективных в ближайшие годы. Разработка двигателей семейства МС-500В ориентирована на создание перспективных конкурентоспособных с зарубежными аналогами, надежных, легких и экономичных моторов с малой стоимостью жизненного цикла. Сейчас ведется стендовая отработка



ТВЗ-117ВМА-СБМ1В

газодинамических параметров и доводочные работы на газогенераторах и полноразмерных двигателях. На АО «МОТОР СИЧ» изготовлен также ряд специальных стендов для поузловой доводки и обеспечения проведения сертификационных работ.

Сегодня в мировой практике широко применяется принцип создания семейства двигателей на основе базового газогенератора, что обеспечивает получение экономических преимуществ на всех этапах жизненного цикла двигателей. Поэтому при проектировании двигателя МС-500В были использованы конструктивные решения, призванные в дальнейшем дать возможность создания на его базе перспективных двигателей других типов и назначения. Это – турбовинтовые и двухконтурные двигатели для небольших административных самолетов и самолетов авиации общего назначения, вспомогательные двигатели, газотурбинные приводы и т. п.

Д-136


Самым большим вертолетным двигателем производства АО «МОТОР СИЧ» является двигатель Д-136. Он обеспечивает мощность на максимальном взлетном режиме 11400 л.с. и по этому параметру не имеет конкурентов в мире. Д-136 эксплуатируется на самых грузоподъемных в мире вертолетах Ми-26.

В настоящее время конструкторами ГП «Ивченко-Прогресс» разрабатывается проект модернизации Д-136. Новый двигатель получил обозначение Д-136-2, и будет обеспечивать мощность на максимальном взлетном режиме 11500 л.с., которая будет поддерживаться при температу-

ре окружающей среды до +50°C. Вводится также чрезвычайный режим с работой на мощности 14500 л.с. Д-136-2 предназначен для использования в проекте модернизации вертолетов Ми-26Т. Серийно новый двигатель будет производиться на АО «МОТОР СИЧ».

Все – для клиентов

АО «МОТОР СИЧ» имеет большой опыт работы с предприятиями ближнего и дальнего зарубежья и может предложить рынку широкий спектр современных двигателей для самолетов и вертолетов.

Наша цель – производить долговечные и надежные изделия, в полной мере удовлетворяющие требованиям заказчиков и создающие максимальные удобства потребителям. Мы стремимся к дальнейшему укреплению сложившегося позитивного имиджа нашего предприятия, характеризующего «МОТОР СИЧ» как надежного делового партнера. 

АО «МОТОР СИЧ»

Украина, 69068

г. Запорожье,

пр. Моторостроителей, 15,

тел. (38061) 720-48-14

факс (38061) 720-50-00

E-mail: motor@motorsich.com

Web: www.motorsich.com



Д-136-148



2012 FIDAE

EXPERIENCE MAKES THE DIFFERENCE

MARCH 27 - APRIL 1
Santiago, Chile



INTERNATIONAL AIR & SPACE FAIR
ARTURO MERINO BENITEZ AIRPORT
PHONE: 56-2 8739755
WWW.FIDAE.CL





Глава ГК «Ростехнологии» Сергей Чемезов на стенде Конструкторского бюро приборостроения



Генеральный директор Концерна ПВО «Алмаз-Антей» Владислав Меньщиков

ДИАЛОГИ НА МАКСе



Глава ГК «Ростехнологии» Сергей Чемезов и коммерческий директор Московского конструкторского бюро «Компас» Михаил Пестраков



Глава ГК «Ростехнологии» Сергей Чемезов с генеральным директором Уральского оптико-механического завода Сергеем Максимым

MC-21

Семейство самолетов с расширенными эксплуатационными возможностями и качественно новым уровнем экономической эффективности

- Сокращение непосредственных операционных расходов на 12–15 % по сравнению с существующими аналогами.
- Использование инновационных решений в конструкции агрегатов планера.
- Оптимальное поперечное сечение фюзеляжа для повышения комфорта или сокращения времени оборота в аэропорту.
- Кооперация с ведущими мировыми поставщиками систем и оборудования.
- Удовлетворение перспективным требованиям по воздействию на окружающую среду.
- Расширенные операционные возможности.

www.irkut.com

СЕРГЕЙ БАРАНОВ: «В УСЛОВИЯХ ЖЕСТКОЙ КОНКУРЕНЦИИ НАША КОМПАНИЯ ОТСТОЯЛА СВОИ ПОЗИЦИИ НА РЫНКЕ»

Работа авиационных предприятий, производящих авиационную технику, в немалой степени зависит от надежной работы компаний—поставщиков запчастей. О том, как работают такие компании, попробуем представить на конкретном примере. Мы беседуем с Сергеем Николаевичем Барановым—Генеральным директором ООО «РУСАВИА», которое является одним из опытных и известных в своем секторе рынка.



– **Расскажите, пожалуйста, немного об истории создания компании «РУСАВИА»?**

– В этом году ООО «РУСАВИА» отмечает 20-летний юбилей. В 1991 году на базе Авиационного научно-промышленного комплекса «МиГ» и коммерческих структур выпускников физико-технологического института была создана компания «РУСАВИА». За два десятилетия организация выросла из небольшой группы единомышленников энтузиастов в солидное предприятие. В настоящее время штат «Русавиа» насчитывает около 150 человек.

– **Каковы основные направления деятельности компании сегодня?**

– Одним из основных направлений деятельности компании является поставка инозаказчикам запасных частей и авиационно-технического имущества (АТИ) для авиационной техники отечественного производства. Заказы на запасные части компания размещает на ведущих

предприятиях России, с которыми заключены долгосрочные соглашения, а также размещает заказы на ремонт изделий и комплектующих к авиатехнике на авиаремонтных предприятиях, с которыми также имеются долгосрочные соглашения. Прямые контакты с заводами-изготовителями и авиаремонтными предприятиями позволяют «РУСАВИА» выступать надежным партнером, гарантирующим выполнение заказа в установленные сроки и с высоким качеством. Кроме того, компания имеет собственное лицензированное производство большой номенклатуры резино-технических изделий.

– **Насколько конкурентна данная отрасль? Обозначьте специфику работы в ней и перспективы.**

– Рынок авиазапчастей довольно емкий и долгосрочный. Кроме того, в настоящее время остро стоит проблема в обеспечении авиазапчастями эксплуатируемой за рубежом авиатехники

советского (российского) производства. Переход от системы централизованного снабжения авиационно-техническим имуществом к полной децентрализации поставок, привел к появлению на рынке целого ряда новых игроков, как российских, так и со стран бывшего Советского Союза и ближнего зарубежья. Поэтому конкуренция на рынке авиазапчастей очень острая, порой принимает далеко не добросовестный характер. В этих условиях наша компания доказала и отстояла свои позиции на рынке, а также расширила спектр предлагаемых услуг. Поэтому, как отмечалось ранее, рынок авиазапчастей является долгосрочным, востребованным и мы с оптимизмом смотрим на дальнейшее взаимовыгодное сотрудничество с инозаказчиками.

– **Объемы поставок вашей компанией комплектующих год от года растут?**

– Объемы поставок являются стабильными на протяжении последних 5 лет. Это обусловлено тем, что эксплуатация авиаци-

онной техники за рубежом носит плано-предупредительный характер, поэтому колебания спроса на запчасти незначительны.

– **С какими трудностями чаще всего сталкиваетесь в работе?**

– Сложности возникают в основном с приобретением и поставкой заказчику запасных частей (приборов, узлов, агрегатов и отдельных деталей), которые устарели и сняты с производства. Возобновление их производства требует дополнительных затрат, что в первую очередь сказывается на цене конечного продукта, и часто приводит к недопониманию ценовых параметров заказчиком.

– **В какие страны поставляете комплектующие?**

– География внешнеэкономической деятельности компании обширна и включает страны Европы, Африки и Юго-Восточной Азии, где в эксплуатации длительное время находится авиатехника советского и российского производства.

– **Вы также занимаетесь авиареставрацией. Расскажите, пожалуйста, об этом направлении деятельности Вашей компании.**

– Цель авиареставраторов «РУСАВИА»—создание коллекции летающих самолетов Второй мировой войны.

«РУСАВИА» приняло участие в реставрации самолета И-15бис, который был представлен на Гидроавиасалоне–2002 в г. Геленджике, а также самолет ДИТ, представленный с И-15бис на авиасалоне МАКС-2003 в г. Жуковском.

Полностью отреставрированы два фронтовых ПО-2, третий ПО-2 восстановлен частично, также идет работа по реставрации МиГ-3.

– **Для тех видов работ, которые вы сейчас выполняете, персонала хватает?**



РУСАВИА

НАМ – 20 лет!

АОЗТ «РУСАВИА», 125130 Россия,
Москва, ул. Клары Цеткин 33 кор.41
Тел: +7 (495) 617-02-40,
e-mail: rusavia@rusavia.com



– Компания постоянно развивается, расширяет сферы своей деятельности, осваивает новые технологии, накапливает опыт работы, привлекая на работу высококвалифицированных специалистов в области авиационной техники. Основу компании составляют настоящие профессионалы, имеющие богатый опыт в разработке, производстве и эксплуатации авиационной техники. При необходимости к работе привлекаются и специалисты на договорной основе.

– **Каким главным принципом руководствуется в своей деятельности компания «РУСАВИА»?**

– Основным принципом работы компании является гарантия качества поставляемой продукции и своевременное выполнение контрактных обязательств по срокам поставки. В компании создана и достаточно эффективно функционирует многоступенчатая система контроля за подготовкой, комплектацией, проверкой качества и оформлением техни-

ческой документации на авиационное имущество.

– **Каковы дальнейшие планы развития вашей компании?**

– Многолетний опыт работы на рынке поставок запасных частей комплектующих изделий к авиационной технике позволяет компании с оптимизмом смотреть в будущее. В планах компании расширение сотрудничества со странами Латинской Америки (такая работа активно ведется и уже имеются первые положительные результаты этого сотрудни-

чества), дальнейшее развитие собственного лицензированного производства и расширение номен-клатуры изделий собственного производства, а также кооперация с другими российскими участниками внешнеэкономической деятельности с целью расширения предоставляемого спектра услуг заказчику. Вне-ведение новых методов логистики в процесс транспортировки и доставки авиазапчастей. ▀

Мария Гармаза

200 ЧАСОВ ДО ЗАВЕРШЕНИЯ ЛКИ



Президент Boeing по России и СНГ Сергей Кравченко заявил, что решение на снятие

опытного прототипа Boeing 787 с летно-конструкторских испытаний (ЛКИ) на три дня

для демонстрации салоне МАКС-2011 было принято ввиду особой важности российского рынка для североамериканского производителя.

Он сообщил, что для завершения ЛКИ самолета Boeing 787 Dreamliner требуется еще около двухсот часов налета. Каждый из самолетов этого типа имеет в своей конструкции 22 тонны российского титана. Кравченко подчеркнул,

что более двух тысяч российских инженеров трудятся над проектами Boeing в московском конструкторском центре компании и российских фирмах, работающих по контрактам с ним. Они принимали участие в нескольких крупных программах, в том числе разрабатывали элементы Boeing 787 Dreamliner.

Владимир Карнозов

BOEING ПРОДАЛ СВЕРХ ОЖИДАНИЙ



Вице-президент компании Boeing по маркетингу господин Randy Tinset

На встрече с московскими журналистами 15 августа президент компании Boeing по России и СНГ Сергей Кравченко заявил, что маркетологи американской фирмы значительно недооценивали платежеспособный спрос на местном рынке, и, чтобы приблизить свои цифры к реальной жизни им приходилось несколько раз корректировать прогнозы. На деле Boeing продавал в регионе больше самолетов, чем ожидали американские специалисты, и это являлось основной причиной для пересмотра несостоятельных предсказаний. Для иллюстрации высокоплатежеспособного спроса источник привел конкретные цифры. Только за последние 12 месяцев американский производитель получил здесь заказов на 107 самолетов, включая шестнадцать от Аэрофлота на широкофюзеляжные дальнемагистральные типа 777 и от UTair на узкофюзеляжные машины семейства Boeing 737Next Generation (NG).

Присутствовавший на пресс-конференции вице-президент компании Boeing по маркетингу господин Randy Tinset признал, что его подопечные действительно серьезно недоо-

ценивали потенциал российского рынка и что им приходилось неоднократно корректировать свои предсказания. Он отметил три момента. Во-первых, экономика России росла быстрее, чем ожидали американские ученые. Во-вторых, реальная потребность в узкофюзеляжных самолетах здесь оказалась выше, в том числе из-за ускоренного выведения из эксплуатации воздушных судов советской постройки, таких как Ту-154 и Як-42. В-третьих, местные авиакомпании показали себя с лучшей стороны в части своей способности нарастить объемы авиаперевозок. Они смогли предложить пассажирам хорошие условия, стимулируя их летать чаще, в том числе по частотам и новым маршрутам.

По сравнению с прогнозом, опубликованным компанией Boeing в прошлом году, сегодняшний вариант «подросток» на 12% по количеству самолетов и на 20 млрд долларов – по оценке суммы продаж. Она достигла 110 млрд долларов на период до 2030 года. При этом «Россия/СНГ» поднялась в списке мировых «монопространств» до шестой позиции. Согласно последним оценкам американских ученых, в нашем регионе мира

рост валового национального продукта продолжится с темпом 3,4% ежегодно (на 0,1% выше, чем в среднем по миру), а пассажиропоток будет расти темпом 4,3% (против 4,2% для остального мира).

По ситуации на 15 августа 2011 года, Boeing предсказывает 1080 продаж больших реактивных самолетов в нашем «монопространстве» в течение 2011-2030 гг. Из этого количества на большие региональные самолеты придется 160 продаж, узкофюзеляжные магистральные лайнеры – 680, широкофюзеляжные – 200, и сверхместительные, типа 747 и А380, – оставшиеся 40. По объемам продаж соответствующие цифры 10, 60, 30 и 10 млрд. долларов. Парк воздушных судов стран России и СНГ вырастет с 1140 единиц в 2011 году до 1400 в 2030-м (включая 410 самолетов, которые уже находятся в числе действующих). Причем из новых поступлений 820 самолетов пойдут на замену устаревших типов и 260 – на удовлетворение растущего рыночного спроса на авиаперевозки.

Boeing впервые включил Россию/СНГ в свой публикуемый прогноз рынка в 2007 году и с тех пор удвоил цифры предполагаемых продаж на нашей территории. Господин Tinset объяснил такой рост «изменениями в качестве и количестве информации надежного характера», доступ к которой получили американские ученые. В частности, Boeing сегодня имеет гораздо лучшее представление, «что же реально творится с тысячами самолетов советской эпохи», которые продолжают присутствовать в регионе. Все вышеперечисленное вместе дает основание для отказа от практики прошлых лет, когда американские предсказатели придерживались крайне пессимистической позиции в отношении российского рынка. «Мы увеличивали цифры нашего прогноза по мере получения более надежной информации и роста нашей уверенности в ее достоверности», – прокомментировал Tinset.

Россия/СНГ продолжит выступать в качестве «одного из крупнейших рынков мира» по части объемов поступления новых самолетов на замену существующему парку, уступая только Северной Америке и Западной Европе. Между тем, Китай и другие страны Азии останутся лидерами по закупке новой техники для обслуживания растущих потребностей населения своих регионов в авиаперевозках.

Из 1080 новых самолетов, что потребуются нашему «монопространству» до 2030 года, доля России составит порядка 75%. Далее в списке крупнейших импортеров идет Украина, следом – Казахстан, Азербайджан и Туркменистан.

Доля пассажиров, путешествующих воздушным транспортом по России и СНГ на самолетах марки Boeing выросла с 3% в 1995 году до 30% в 2011-м. Сегодня американские самолеты эксплуатируются 24 местными авиакомпаниями. В их совокупном парке насчитывается 255 воздушных судов марки Boeing – больше, чем всех прочих иностранных производителей. «Боинги» уступают числом только изделиям местных мастеров, которые продолжают эксплуатироваться в количестве порядка 500 единиц. Каждый день самолеты марки Boeing выполняют в нашем регионе 750 полетов, перевозят 89100 пассажиров.

Как отмечалось выше, за последние 12 месяцев Boeing собрал в нашем «монопространстве» 107 заказов общей стоимостью 11 млрд долларов. В это число входят 16 широкофюзеляжных Boeing 777, приобретаемых Аэрофлотом (договор на вторую партию подписан на парижском аэрокосмическом салоне в июне с.г.), 40 узкофюзеляжных лайнеров семейства Boeing 737NGs для UTair (соответствующий контракт был также подписан в Париже), еще 50 самолетов этого семейства другим заказчиком (в частности, говорится о ГК «Ростехнологии») и один Boeing 767 для Азербайджана. ▀

Владимир Карнозов

2012 第9届中国航展
AIRSHOW CHINA

NOV. 13-18, 2012
中国·广东·珠海
ZHUHAI, GUANGDONG, CHINA

中国航展

2012 AIRSHOW CHINA

NOV. 13-18, 2012
ZHUHAI, GUANGDONG, CHINA

LEADING TO THE LARGEST MARKET IN ASIA

SPONSORS:

Guangdong Provincial People's Government
Ministry of Industry and Information Technology
China Council for the Promotion of International Trade
Civil Aviation Administration of China
The Air Force of PLA
Aviation Industry Corporation of China
Commercial Aircraft Corporation of China, Ltd.
China Aerospace Science & Technology Corporation
China Aerospace Science & Industry Corporation

CO-SPONSORS:

China North Industries Group Corporation
China South Industries Group Corporation

SUPPORTERS:

Information Office of the State Council
Ministry of Public Security
State Administration of Science, Technology and
Industry for National Defence
The Headquarters of General Staff of PLA
General Equipment Headquarters of PLA
The Navy of PLA

EXECUTIVE ORGANIZATION:

Zhuhai Municipal People's Government

ORGANIZER:

Zhuhai Airshow Co., Ltd.



珠海航展有限公司
ZHUHAI AIRSHOW CO., LTD.

Add: No. 1, Jiuzhou Lane2, Jiuzhou Avenue, Zhuhai
Guangdong, China 519015
Tel: +86 756 3375291 / 3369235
Email: zhuhai@airshow.com.cn
www.airshow.com.cn

Крылья для вас

 *Ильюшин Финанс*

За двенадцать лет работы на рынке поставок авиационной техники в России "лизинг от ИФК" стал не просто финансовой услугой, а комплексным решением по развитию и поддержке авиапарка наших клиентов. Многолетний опыт сотрудничества с ведущими финансовыми институтами, разработчиками авиационной техники, эксплуатантами и сервисными организациями позволяет нам чутко реагировать на потребности рынка и находить лучшие решения в области финансирования и обслуживания самолетов. Мы открыты для новых предложений, продолжая развитие вместе с нашими партнерами.

www.ifc-leasing.com



Шале G3
МАКС-2011

 **ОАК** ОБЪЕДИНЕННАЯ
АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ
КОРПОРАЦИЯ

