

ХАБАРОВСКОГО ОППОЗИЦИОНЕРА УЧИЛИ ДЕЗИНФОРМАЦИИ И ПРОВОКАЦИИ. ЛИДЕР КРАЕВОГО ОТДЕЛЕНИЯ «РПР-ПАРНАС» ПОБЫВАЛ НА ТАЙНОЙ ВСТРЕЧЕ В ВАРШАВЕ

Хабаровские оппозиционеры налаживают связи с границей. Так, лидер Хабаровского краевого отделения партии «РПР-ПАРНАС» Андрей Громов на прошлой неделе (с 6 по 13 марта), если верить телевидению, побывал в Варшаве.

№	ФИО	Регион	Организация
1	Александр Захаров	Псков	Яблоко
2	Павел Миронов	Самара	5 Декабря
3	Андрей Громов	Хабаровск	РПР-ПАРНАС
4	Михаил Вельмакин	Москва	Независимый депутат МГУ
5	Роман Голубев	Тула	Партия Прогресса
6	Марсель Шамсутдинов	Татарстан	РПР-ПАРНАС
7	Дарья Романова	Иваново	Яблоко
8	Евгений Кузин	Москва	Партия Прогресс

Телевизионный сюжет доступен в интернете по запросу – «Вести в 23:00. Эфир от 13 марта 2014».

Там, под присмотром экспертов Международного республиканского института (IRI, International Republican Institute), которым руководит сенатор США от республиканской партии русофоб и идеолог «холодной войны» Джон Маккейн (John McCain), открылись курсы, где учат, как звучит из телевизора: «дезинформации и провокации, перенимать «майданный» опыт». А поле боя - социальные сети.

В списках среди полит. учащихся корреспонденты ВГТРК обнаружили и российских оппозиционеров. Но самое интересное, что в списке под №3 числился и Андрей Громов - представитель партии «РПР-ПАРНАС», а также депутат Хабаровского района, и незарегистрированный экс-кандидат в губернаторы. Этот список показали на всю страну!

Как сообщают корреспонденты из Польши, тайные встречи проходили в небольшой варшавской гостинице. Группы «Школы политических компаний» собирались по 20 человек. Были представители партий «Яблоко», «Партии прогресса» - ранее незарегистрированной «Народный альянс» сторонников Алексея Навального, «РПР-ПАРНАС».

Сам Андрей Громов подтвердил свое нахождение в Варшаве, где он прошел курсы в Школе политических компаний.

- Я там был, меня посылала партия «РПР-ПАРНАС», но нас учили не дезинформации, а как проводить избирательные кампании, - сказал нам Андрей Громов. - Этот опыт мне пригодится, так как я собираюсь участвовать в выборах в городскую думу Хабаровска и в Законодательную Думу Хабаровского края. Действительно, к нам приезжали корреспонденты с телевидения, но комментарии они брать не собирались, а снимали только для картинки. Они говорили, что

нас, как диверсантов готовят в Крым, чтобы мы там появились 16 марта и помешали проводить референдум. Но как видите, в Крыму нас нет. Ныне лидер регионального отделения партии «РПР-ПАРНАС» Андрей Громов уже в России, в Ярославле. В Москве у него запланирована встреча с Борисом Немцовым, сопредседателем «РПР-ПАРНАС», членом координационного совета российской оппозиции, а также депутатом Ярославской области.

- Я сейчас в Ярославле, с мамой иду по улице, - говорит Андрей Громов. - Но здесь Бориса Немцова нет, он в Москве, поэтому на обратном пути, я обязательно к нему заеду.

Лидер Хабаровского краевого отделения партии «Родная страна» (с 1 ноября переименованная в «Народный альянс», продублировав название незарегистрированной партии оппозиционера Навального) Евгений Афанасьев уже оценил эту публичную новость про партийного лидера Андрей Громова, как «работу краевой ячейки спящих агентов влияния, просачивающихся во власть». На что Андрей Громов многозначительно заявил: «Кто бы говорил!».

Источник. «МК в Хабаровске»

<http://hab.mk.ru/article/2014/03/17/999321-habarovskogo-oppozitsionera-uchili-dezinformatsii-i-provokatsii.html>

ИНФОРМАЦИОННОЕ ДОСЬЕ

Американская НКО «Международный республиканский институт» (IRI, International Republican Institute), специализируется на западных избирательных технологиях. IRI был создан в 1988 году Республиканской партией США при финансовой поддержке структурного подразделения Госдепартамента - Агентства по международному развитию США (USAID) и фонда «Национальный вклад в демократию» (NED). Эти ширмы спецслужбы США используют в качестве прикрытия своей основной деятельности.

Ранее площадкой для аналогичных политических семинаров напр. белорусской оппозиции была литовская столица. В Вильнюсе специалисты МРИ проводили тренинг для начинающих политиков, выставляющих свою кандидатуру на местных выборах в первый раз. Среди проходивших политическую подготовку - представители движения «За свободу», Белорусская социал-демократическая партия (Громада), партии БНФ, БХД и прочие псевдодемократических структур. Финансирование подобных семинаров как правило любезно осуществляет местный офис IRI. Так на семинаре для белорусской оппозиции Директор литовского офиса IRI Джейк Джонс сообщил, что занятия по предвыборной проблематике его специалисты проводят именно в соответствующие периоды финансирования их работы госдепом США. Кроме питания и проживания в оплату затрат слушателей семинаров включается компенсация расходов на дорогу, страховку и получение виз. Вероятно, финансовые доноры рассчитывают все эти затраты с лихвой окупить, когда подготовленные ими политики придут во власть.

Итоги выборов мэра Новосибирска 6 апреля. Тенденции предстоящих выборных компаний 2014-го года.

6 апреля 2014-го года прошли выборы мэра третьего по величине города России Новосибирска.

Эта выборная компания имела выраженный оттенок новизны и была подвержена влиянию существенных событий произошедших во внешней и внутренней жизни России.

Так осенью прошлого года в ходе выборов мэра Москвы и губернатора Московской области были реализованы конкурентные сценарии. В отношении оппозиционных кандидатов и избирателей не было применено давление административного ресурса, и протестные кандидаты смогли объективно увидеть реальные уровни своей электоральной поддержки. Напомним, кандидат в мэры столицы Алексей Навальный от «РПР-Парнас» набрал 27% голосов, уступив самовыдвиженцу Сергею Собянину с 51%, а кандидат в губернаторы Московской области от РОДП «Яблоко» Геннадий Гудков набрал 4,5%, значительно проиграв единороссу Андрею Воробьёву с 79%. Итоги выборов чётко показали, какое количество сторонников готово выйти в столице и Московской области и поддержать лидеров Болотной площади и проспекта Сахарова. Продолжать «майдаанные противостояния» под лозунгами «за честные выборы», как и оспаривать их легитимность и итоги для несистемной оппозиции потеряло всякий дальнейший смысл.

На апрельских выборах нынешнего года мэра Новосибирска административный ресурс впервые не применялся в практике выборных компаний уже в регионах, что сразу повлияло на расклад политических сил и предпочтений избирателей. Победу в Новосибирске одержал представитель КПРФ депутат ГД РФ Анатолий Локоть с 43,75% голосов обошедший единоросса Владимира Знаткова с 39,57% ставшего вторым.

На выборах мэра Новосибирска высокую политическую активность проявили многие партии и беспартийные представители гражданского общества. На пост мэра претендовали 35 кандидатов, приняли участие в выборах 11 кандидатов. Среди них В.Знатков (ЕР), А.Локоть (КПРФ), Д.Савельев (ЛДПР), А.Кубанов («СР»), А.Тарков («Трудовая Россия»), С.Троицкий («Против всех»), В.Анисимов («Города России»), А.Южанин

(«Партия духовного преображения России»), С.Овчинников («Российская партия народного управления»), Р.Стариков («Коммунисты России») и Евгений Логинов, ставший единственным самовыдвиженцем на выборах. Большинству беспартийных самовыдвиженцев не удалось собрать в свою поддержку по 5807 подписей.

По ходу выборной кампании представители ряда партий оппозиции смогли договориться и составить коалицию с обязательством поддержать самого популярного по данным социологических опросов претендента на мэрский пост. Им и стал Анатолий Локоть, в его пользу объединились кандидаты 5 партий.

Не обошлось и без элементов шоу, так в числе кандидатов принявших участие в выборах оказался участник музыкальной группы «Коррозия металла» Сергей «Паук» Троицкий, выдвинутый новосибирским отделением политической партии «Против всех», он набрал чуть более 1% голосов и занял предпоследнее место. Его результат показал, что количество избирателей пришедших голосовать «против всех» очень незначительно, тенденция высокой доли «протестников» в городах-миллионниках, ранее характерная для столиц, в Сибири не сработала.

Выборы прошли относительно спокойно, явка составила чуть более 31% избирателей.

По мнению экспертов, на победу коммуниста Анатолия Локтя повлиял ряд благоприятных обстоятельств.

Во-первых, Новосибирск - это наукоград, где электорат коммунистов был представлен учеными. Во-вторых, победе поспособствовала неразбериха в местном отделении «Единой России». В-третьих, ЕР не хватило качественного кадрового наполнения.

Работа единороссов в регионах зачастую сводится к формально-представительским функциям. Очевидно, что федеральный центр в условиях полит.реформы готов идти на более гибкие региональные кадровые сценарии и допускать как активную внутривнутрипартийную ротацию кандидатов ЕР так и налаживать взаимодействие с легитимизирующейся новой оппозицией. Недавним примером тому уже стал Екатеринбург, где мэром был избран Евгений Ройзман.

**Итоги выборов мэра Новосибирска 6 апреля.
Тенденции предстоящих выборных компаний 2014-го года.**

Коалиционное соглашение новосибирской оппозиции.

Слева направо: Роман Стариков, Александр Мухарицын, Иван Стариков, Анатолий Локоть, Илья Пономарев, Алексей Южанин.

Несмотря на все избирательные перипетии последних лет, рейтинг поддержки Президента Владимира Путина на фоне внешнеполитических событий и присоединения Крыма к РФ неуклонно растет.

Результат состоявшихся 6 апреля выборов в Новосибирске показывает, что на региональном и муниципальном уровнях традиционные многолетние политические тенденции переламываются, зачастую это сопровождается расколом и противостоянием местных элит не способных не только адекватно решать текущие задачи жизни людей в регионах но и сохранять внутрипартийную стабильность и имиджевые ресурсы ЕР. Представители административного ресурса на местах, длительное время находящиеся у власти, утрачивают доверие избирателей и монопольное доминирующее положение.

Альтернативные кандидаты могут консолидировать избирателей и побеждать, если в их кампаниях доминирует насущная местная, локальная повестка. Выборы в Новосибирске не стали формальностью и подделкой. Гражданское общество стремится к переменам и обновлению, отдавая предпочтение новым лицам.

Справка: начиная с 2011 года только в трех столицах субъектов федерации выборы мэра смогли выиграть представители оппозиции.

Мэр Ярославля Евгений Урлашов сидит в СИЗО.

Мэр Екатеринбурга Евгений Ройзман продолжает работать, отбиваясь от правоохранительных органов.

Галина Ширшина, выигравшая при поддержке партии "Яблоко" выборы мэра Петрозаводска в единый день голосования 8 сентября 2013 года, пока испытывает трудности не столько из-за оппозиционного прошлого, сколько из-за обстоятельств работы мэра, к которому не слишком лоялен губернатор.

П.С. Спустя 2 недели после выборов в Новосибирске, 20 апреля в крае прошли выборы мэра Бикина. Победу с 33,7% голосов одержал беспартийный Владимир Березовский при явке избирателей - 26,35%. Как стало известно, победителя выборов поддержала партия ЛДПР.

Выдвиженец от «Единой России» - начальник отдела культуры Бикинского района Николай Демин, набрал всего 20,5% голосов избирателей, и стал третьим в списке кандидатов. На втором месте - начальник Бикинского РУВД Анатолий Луговенко, у которого 23%

голосов.

Всего на муниципальную должность мэра Бикина баллотировалось 8 кандидатов. Можно констатировать, что тенденции начала политической весны сохраняются. Новые политические силы активно повсеместно готовятся к единому дню голосования 14 сентября 2014г.

Во многих избирательных округах города и края они ставят серьезные амбициозные задачи и составят серьезную конкуренцию действующим депутатам прежде всего от партии власти.

НАРОДНЫЙ АЛЬЯНС ИНИЦИИРУЕТ ПОПРАВКИ В ОРГАНИЗАЦИИ ОБЩЕСТВЕННЫХ СЛУШАНИЙ

Проблема эффективного использования земельных участков существенно влияет на многие аспекты жизни города и его жителей.

Сегодня в Хабаровске в муниципальной собственности находится 7% земельных участков, это в основном земли под школами, дет.садами, жилыми домами – т. е. под объектами, находящимися в ведении муниципалитета. Земли в собственности Хабаровского края – 4%. В федеральной собственности – 14% (земли Минобороны). Больше всего земли в частной собственности – 19%. Остаток в 56% это неразграниченные земли, которыми до 2007-го года занималась мэрия, а последние 7 лет занимается край.

Сейчас в адрес краевых чиновников звучит много нареканий со стороны мэрии о слабой работе по управлению земельными ресурсами, что привело к строительному коллапсу, нехватке земли и высоким ценам на недвижимость. Интересы управления городской землёй стали яблоком раздора краевых и городских чиновников.

Де-факто, нынешнее строительство в Хабаровске ведётся на участках, которые еще 7 лет назад выделяла мэрия. Практика управления земельными ресурсами имела и имеет много подводных камней и связана с конфликтами интересов общественных и корпоративно-коммерческих. Данная сфера регулируется Градостроительным Кодексом РФ, но практика применения норм ГК на деле оставляет желать лучшего. Так напр. в Хабаровске есть вопиющий случай игнорирования процедуры общественных слушаний при принятии решения по реконструкции ул. Тургенева, т.е. в нарушение требования ст.28 Градостроительного Кодекса решение было принято без слушаний а представитель мэрии в эфире ДВТРК прямо заявил, что он не видит необходимости советоваться с жителями по этому вопросу.

10 апреля на встрече актива ОНФ с Президентом РФ прозвучали предложения о необходимости принятия поправок в ГК РФ, как то - сделать публичными списки участников общественных слушаний и в обязательном порядке указывать в итоговом протоколе слушаний количество присутствовавших заинтересованных лиц (застройщиков и чиновников) и количество непосредственно жителей близлежащих домов с детализацией имён и адресов. На общем собрании регионального отделения партии мы рассмотрели и обсудили эту проблематику и пришли к выводу что, бесспорно, такие требования к отчётной документации по общественным слушаниям позволят объективно увидеть и оценить баланс сил и понять насколько репрезентативными можно рассматривать итоги голосования и учёт общественного мнения при вынесении итогового решения по результатам слушаний. Однако это даст картину постфактум но ничего, по сути, не изменит т.к. решение в любом раскладе сил будет правомочным. Мы посчитали, что упор необходимо сделать на более качественное информирование о намерениях и целях

использования земельных участков именно на этапе подготовки слушаний и информирования о них населения в сроки 30-90 дней перед проведением слушаний (в сроки информирования, предусмотренные в ГК РФ).

По итогам общего собрания рег.отделения нами принято решение инициировать поправки в действующие нормативно-правовые акты касающиеся публичных слушаний о назначении и использовании земель населенных пунктов. Обосновываем мы их следующими соображениями. Структура востребованности СМИ за 20 лет изменилась, читабельность газет особенно официальных снизилась, официальные газеты и сайты не являются массовым каналом информирования, сегодня они интересны лишь постоянным корпоративным пользователям официальной информации и самим органам местной власти. Массовыми каналами информирования являются телевидение, радио и наружные рекламные конструкции которые доступны и видны всем. Поэтому, мы посчитали необходимым внести поправки детализирующие порядок и каналы информирования населения об общественных слушаниях.

Приводим текст, принятого региональным отделением обращения:

«О законодательной инициативе в сфере регулирования градостроительной политики»

В настоящий момент складывается критическая обстановка в практике регулирования градостроительной политики действующим законодательством. Это касается, прежде всего, процедур выделения земельных участков под точечную и комплексную застройку населенных пунктов.

На прошедшей 10 апреля встрече актива ОНФ с Президентом РФ В.В. Путиным прозвучала экспертная оценка о соответствии ныне реализуемой застройки городов имеющимся утверждённым градостроительным планам в отдельных городах в объёме не более 5%.

Имеющиеся негативные тенденции в процедурах выделения земли под застройку в Хабаровске наиболее остро и характерно проявились на примерах застройки мемориала «Вечный Огонь» на пл.Славы, застройки в микрорайоне ул.Блюхера, планирования изменения схем движения транспорта по ул.Тургенева со сносом пешеходной лестницы с ул.Тургенева на Амурский бульвар, планирования застройки высотных домов по ул.Оборонной-Волочаевской и др.

Данные гражданско-правовые отношения регулируются ФЗ-190.

Ст. 28. «Публичные слушания по проектам генеральных планов поселений, генеральных планов городских округов» в п.1 гласит:

«В целях соблюдения права человека на благоприятные условия жизнедеятельности, прав и законных интересов

**НАРОДНЫЙ АЛЬЯНС ИНИЦИИРУЕТ ПОПРАВКИ В ОРГАНИЗАЦИЮ
ОБЩЕСТВЕННЫХ СЛУШАНИЙ**

правообладателей земельных участков и объектов капитального строительства публичные слушания по проектам генеральных планов, в том числе по внесению в них изменений (далее - публичные слушания), с участием жителей поселений, городских округов проводятся в обязательном порядке».

И в п.4 предусматривает равные возможности волеизъявления и доступа к принятию решений:

«При проведении публичных слушаний в целях обеспечения всем заинтересованным лицам равных возможностей для участия в публичных слушаниях территория населенного пункта может быть разделена на части. Предельная численность лиц, проживающих или зарегистрированных на такой части территории, устанавливается законами субъектов Российской Федерации исходя из требования обеспечения всем заинтересованным лицам равных возможностей для выражения своего мнения».

В вышеуказанных случаях вынесения решений о застройке городских территорий Хабаровска требования ст.28 ФЗ-190 были реализованы формально без необходимой организационной работы для выражения мнения гражданского общества. После этого следовали активные протестные действия гражданского общества по пикетированию, сбору подписей т.д., выражающие несогласие горожан с принятыми решениями, что юридически не имело никакого значения и правовых последствий для дальнейшей реализации утвержденных мэром проектов застройки.

На прошедшем 16 апреля в краевом министерстве строительства круглом столе по теме "Состояние конкуренции и ценовая ситуация на рынке строительных материалов и строительства жилья в Хабаровском крае" вице-мэром Хабаровска В.Лебедой было озвучено, что «за семь лет, в течение которых распоряжение земельными участками в Хабаровске находится в руках края, ситуация с отводом земли лучше не стала, и, если честно говорить, сейчас идет строительство на тех участках, которые выделял в свое время город», т.е. застройка, осуществляемая ранее и последние 7 лет фактически являлась выражением единоличного мнения узкого круга лиц систематически игнорирующих требования ФЗ-190 РФ. Соразмерной ответственности за нарушение норм Градостроительного Кодекса РФ не предусмотрено.

Из-за скученности и несоответствующего целевого назначения объектов зачастую:

- грубо игнорируются требования санитарно-эпидемиологических норм, касающихся инсальции (освещенности) жилых помещений и других медикобиологических параметров пригодности жилья к комфортному проживанию по показателям шумности загазованности и др.;

- ухудшаются возможности организации экстренной противопожарной безопасности;

- ухудшается архитектурная проработка ген.планов, особенно в части соответствия дорожной инфраструктуры и наличия проездов, парковок, увязки пропускной способности магистральных и внутриквартальных дорожных сетей;

- ухудшается качество зонирования территорий, задача сбалансированного цельного развития районов для комфортного проживания реализуется односторонне, осуществляемая застройка слабо соответствует потребностям людей и носит устойчивый коммерческий характер.

В связи с вышеизложенным и постановкой Президентом РФ гражданскому обществу, в лице Общероссийского общественного движения «Народный фронт «За Россию», задачи по выработке предложений-механизмов регулирования практики планирования застройки городских территорий, предлагаем, дополнительно к предложениям озвученным активом ОНФ 10 апреля Президенту РФ, рассмотреть следующие предложения для их последующего внесения в нормативно-правовые акты:

1. в целях локализации и разрешения конфликтов интересов сторон, исключительно в рамках мероприятий предусмотренных ФЗ-190, результаты-рекомендации публичных слушаний сделать обязательными к исполнению главами исполнительной власти.

2. При организации проведения публичных слушаний дополнительно предусмотреть: извещение о слушаниях проводится не менее чем в трёх местных СМИ (напр. один местный телеканал+ одна местная радиостанция + одно печатное издание) прокатом не менее 30 радиороликов или бегущих строк на ТВ из которых не менее 30% в праймтайм, в течении не менее двух недель в сроки предусмотренные для уведомления граждан. Расклейка объявлений в прилегающей застройке проводится из расчёта одно объявление на подъезд, однократно. Отчёт по проведённому информированию приобщается соответствующими эфирными справками и актами выполненных работ.

При надлежащем информировании, гарантированно, люди информацию обсудят до начала слушаний и придут с подготовленными коллективными оценками в составе полномочных домовых рабочих групп. Таким образом повысится ответственность органов исполнительной власти за подготовку архитектурных решений, необоснованные и сомнительные проекты застройки будут отмечены до их вынесения на площадку общественных слушаний.

Председатель Хабаровского регионального отделения
Всероссийской Политической Партии «Народный Альянс»
Афанасьев Е.В.

Суперджетовщина. Сверхконцентрация лицемерия.

Проект некупаем и убытки растут с каждым проданным самолетом. Страшно то, что SSJ 100 приносит стране колоссальные убытки. Причем, чем больше его строят, тем быстрее растут убытки



Президент Объединенной авиастроительной корпорации Михаил Погосян рядом с самолетом SSJ100

19 апреля исполняется ровно три года, как началась коммерческая эксплуатация нового российского пассажирского самолета Sukhoi Superjet 100. Самое время подвести очередную промежуточный итог и оценить перспективы этого проекта. Точнее, ещё раз попытаться их обнаружить.

На самом деле, о ситуации вокруг SSJ 100 за эти годы было написано и сказано много. Казалось бы, нет необходимости ещё раз обращаться к объективным фактам и апеллировать к общественности. Но, очередное интервью отца этого проекта - руководителя ОАК Михаила Погосяна журналу Эксперт не позволяет равнодушно пройти мимо и не высказать своего отношения к этой сверхконцентрации лицемерия и лжи.

В интервью приводятся следующие слова: «В течение трех лет ОАК вложит в модернизацию и расширение своих производственных мощностей порядка ста миллиардов рублей... Производство гражданских самолетов - едва ли не единственный сегмент отечественного машиностроения, который, несмотря на общую стагнацию в экономике, демонстрирует двузначные темпы роста... Это связано не только с исходной низкой базой, но и с появлением на рынке новых моделей эффективных авиалайнеров, успешно поставляющихся на экспорт... В портфеле Объединенной авиастроительной корпорации заказы на 709 самолетов общей стоимостью свыше 1,3 трлн рублей, и половина из них приходится на гражданские модели... За последние семь лет общий объем инвестиций в техническое перевооружение наших заводов составил более 50 миллиардов рублей».

Начнем с того, что есть некоторое лукавство в утверждении, что ОАК что-то вложит в модернизацию и расширение производства. Корпорация ничего сама вложить не может, так как генерирует убытки и имеет огромные долги. Правильнее было бы сказать: государство даст ОАК денег, и мы их вложим... Достаточно посмотреть объемы финансирования по Госпрограмме развития авиапрома. Однако о том, как и куда на самом деле вкладывают деньги в ОАК, свидетельствуют результаты проверки прокуратуры.

<http://www.aex.ru/fdocs/1/2014/4/4/24388/>

В то же время, в предыдущие 7 лет ОАК действительно вкладывал деньги, получаемые по ФЦП от государства, в тех. перевооружение заводов. Однако на деле оказалось, что большая часть средств была получена лишь двумя заводами, занятыми в цепочке производства самолета Sukhoi SuperJet 100. Остальным предприятиям показали «кукиш с маслом». Об этом говорилось в отчете Счетной палаты РФ. И, конечно же, говоря об увеличении производства гражданских самолетов, успешно поставляемых на экспорт, и невероятном портфеле заказов, в интервью само собой подразумевается «успех» программы Sukhoi SuperJet 100. Так ли это на самом деле, разберем в цифрах и фактах.

1. Финансы

Итак, Михаил Погосян говорит, что: «в 2011 году мы выпустили 5 SSJ, в 2012-м уже 12, а в прошлом году - 25 самолетов». Как-то стыдно напоминать, что когда-то Михаил Асланович обещал строить по 60 SSJ100 в год начиная с 2010г. И после этого он ежегодно брал на себя повышенные обязательства, но никогда их не выполнял. В итоге, на конец 2013 г построено всего 42 самолета. Однако даже эта цифра не соответствует действительности. На самом деле в реальную эксплуатацию на тот момент поступили не более 22-х SSJ100. Что произошло с остальными - рассмотрим ниже.

Но самое неприятное, что, не обеспечив отечественные авиакомпании надежным отечественным самолетом в нужных количествах, ОАК вынудила перевозчиков массово закупать иномарки. То есть, загнав все финансы ОАК в производство Суперджета, остальные проекты были лишены ресурсов и не могли развиваться. А сам SSJ 100, вопреки обещаниям, так и не строится в обещанных масштабах.

Но и это не самое страшное. Страшно то, что SSJ 100 приносит стране колоссальные убытки. Причем, чем больше его строят, тем быстрее растут убытки. Вот теперь переходим к цифрам и фактам. Согласно годовым отчетам ЗАО «ГСС» убыток по годам составляет: 2010 г. - 1,844 млрд руб., 2011 г. - 3,859 млрд руб., 2012 г. - 4,582 млрд руб. При этом накопленный убыток: 2010 г. - 4,701 млрд руб., 2011 г. - 8,560 млрд руб., 2012 г. - 13,142 млрд руб. То есть, чем больше ГСС производит самолетов SSJ 100, тем больше убыток. За 2013г. отчета пока нет, но, уверен, там будет не оптимистичнее. Сюда можно приплюсовать кредиты на 2,1 млрд. USD. (на конец 2012 года, без учета бюджетного и других источников финансирования). Уже тогда ЗАО «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС) оказалось на грани дефолта. Из-за чего, после угрозы итальянских партнеров выйти из проекта, в ситуацию пришлось вмешаться самому президенту Путину, который одобрил план спасения ГСС стоимостью более 1 млрд долларов. Все о финансах ГСС и предпринимаемых шагах по спасению компании в справке: <http://www.aex.ru/docs/3/2013/8/21/1857/>

2. Производство и эксплуатация

Итак, к началу 2014 года построено аж 42 SSJ 100, но в эксплуатации была лишь половина из этого числа. И это не удивительно. Отчеты ГСС о количестве собранных самолетов никогда не соответствуют реальному количеству самолетов, готовых к передаче заказчику. Например, первый самолет для авиакомпании Интерджет был готов к передаче заказчику только в середине 2013 года, однако по отчетам ГСС он прошел как построенный ещё в 2012 году. Ну и стоит вспомнить о 10 самолетах, которые ГСС заменяет Аэрофлоту на новые, так как те были из «установочной» партии и уступают по многим характеристикам ныне производимым Суперджетам.

На данный момент стабильными эксплуатантами самолета SSJ 100 являются лишь 3 авиакомпании:

1) Аэрофлот - 10 шт. в реестре, а на деле, из-за постоянных поломок в воздух могут подняться не более 2-3 Суперджетов в день. Самое неприятное, что совсем новые, только что полученные ВС практически не летают. Это говорит о том, что ситуация с качеством и излечением детских болезней не улучшается. Об это свидетельствует и Директива МАК о проблемах с механизацией крыла SSJ 100: <http://www.aex.ru/docs/4/2013/12/30/1959/>

2) Авиакомпания Якутия - 2 борта. Никакой информации о событиях и исправности Суперджетов до нас не доходит. Это не значит, что событий нет и исправность 100%. Просто нет информации. Среднесуточный налет на 1 ВС даже ниже, чем у Аэрофлота - 3,64 часа.

3) Мексиканская авиакомпания Интерджет - 6 бортов. Началась эксплуатация первого ВС в сентябре 2013 года. ГСС рапортовало о рекордном налете 9,5 часа и высокой исправности. Однако в данный момент налет уже снизился на треть до 6,5-7 часов в сутки. Говорят, на этот рекламный результат работает сейчас всё ГСС с партнерами. Интерджету создали большой склад запчастей и обеспечивают индивидуальное техобслуживание. Почему такой индивидуальный подход мы покажем чуть позже.

На этом список постоянных эксплуатантов SSJ 100 собственно и заканчивается. Остальные эксплуатируют эти самолеты эпизодически:

- Авиакомпания Армавиа полетала год на одном ВС, отказалась от него и обанкротилась.

- Авиакомпания Московия с прошлой осени полетывает (в лизинге от ГСС) на 2-х Суперджетах, доставшихся от других отказавшихся от самолетов заказчиков. Авиакомпания находится под угрозой банкротства, процедура которого то начинается, то приостанавливается.

- Лаосская авиакомпания ЛАО заказала 3 Суперджета, но получила один и за него не платит, так как не имеет денег. 2 уже построенных для них самолета пытались отдать в «Грозный Авиа», но те посчитали, что предложенные финансовые условия невыгодны.

- Индонезийская авиакомпания Sky Aviation получила 3 самолета (из заказанных 12, но месяц назад объявила о приостановке деятельности в связи с финансовыми проблемами).

- 2 самолета недавно были переданы авиакомпании деловой авиации Атлас Джет. Но это не новые самолеты, а 2 б/у из тех 10-ти, что заменяют Аэрофлоту на доработанную версию.

Если посмотреть на историю проекта SSJ 100, то бросается в глаза обилие заказчиков, которые либо испытывают финансовые трудности, либо банкротятся не

дождавшись Суперджетов. Все это иллюстрация того, что ГСС заключали контракты с изначально неплатежеспособными заказчиками. Это делалось для того, чтобы искусственно раздуть портфель заказов и пустить пыль в глаза Правительству России, якобы на Суперджеты есть большой спрос. А этим авиакомпаниям-банкротам (без пяти минут) также это было выгодно, чтобы пустить пыль в глаза кредиторам и инвесторам, рисуя наполеоновские планы развития и возврата инвестиций. Эта ситуация напоминает двух пьяных, которые не могут стоять на ногах, но облокотившись друг на друга вполне способны какое-то время балансировать стоя.

3. Заказы и заказчики

Не знаю откуда по словам Михаила Аслановича портфель заказов на гражданские самолеты составляет «половину от 709 самолетов», но по нашим подсчетам по самолету SSJ 100 было подписано соглашений не более чем на 230 самолетов (по самым оптимистичным подсчетам). В этом вопросе много белых пятен и в самом ГСС предпочитают говорить так: «более 200». У нас получилось: твердых заказов на 130 ВС (включая уже поставленные), 60-предварительные и опционов на 40.

Опционы и предварительные это лишь намерения, поэтому мы их не будем рассматривать вообще как заказы. А из 130 «твердых» далеко не все реально твердые. Попробуем разобраться.

В мировом авиастроении твердость заказов подтверждается авансом или невозвратным депозитом. В противном случае, любая из сторон может расторгнуть контракт не понеся никаких финансовых потерь. О таких контрактах с ГСС нам неизвестно. Зато нам известно чего стоили предыдущие «твердые» контракты ГСС, о которых сейчас стараются не вспоминать:

- Авиакомпания Малев. Было объявлено о подписании твердого контракта на 30 Суперджетов. Но все на рынке в тот момент уже знали, что эта авиакомпания находится в предбанкротном состоянии. В итоге она обанкротилась, так и не дождавшись Суперджетов.

- Авиакомпания Картика (Индонезия), имея в парке всего 4 самолета, подписалась, тоже как бы твердо, на 30 Суперджетов. В итоге авиакомпания также прекратила операционную деятельность раньше, чем получила самолеты.

- Ещё были Красэйр (30 шт.), ФЛК (10 шт.), Тайская компанией «Ориент Тай» (12+12) и другие. Всех сейчас уже не упомянешь. Количество банкротств-заказчиков Суперджета и псевдо-твердых контрактов с ними просто превзошло все разумные пределы.

Причем, псевдо-контракты присутствуют и сегодня в портфеле заказов ГСС:

- ИФК - 20. Эта структура входит в ОАК. То есть, фактически ОАК заказала самолеты сама у себя. К тому же, авиакомпания-получатель самолетов до сих пор не найдена.

- Sky Aviation - 20. Индонезийская авиакомпания недавно объявила о прекращении полетов. Успела получить лишь 3 самолета.

- Армавиа - 2 (полетала год на одном Суперджете, затем его вернула и позже объявлена банкротом).

- ЛАО - 3. Получила один самолет и за него не платит. Из-за чего ещё 2 уже построенных авиакомпании не отдадут, а ищут для них другого заказчика).

Таким образом, вычитаем из 130 уже очевидно псевдо-твердые заказы и получаем 93 твердых заказа.

Идем далее. Следующая группа заказчиков - отечественные авиакомпании. Давно уже никто особо не скрывает, что подписываться на Суперджеты их вынуждают не соображения эффективности и нужности такого самолета, а совсем иные мотивы, о которых можно долго рассказывать, но не в рамках этого материала. И так это:

- Аэрофлот - 30. (когда Аэрофлот подписывал контракт, он должен был получить все 30 самолетов ещё в 2010 году. Но до сих пор так и не смог сформировать парк из 10 летающих Суперджетов).

- Трансаэро - 6. В СМИ проходила информация и о том, что переговоры по приобретению самолетов ещё продолжаются, и что авиакомпания откладывает их приобретение. А некоторые источники говорят и о том, что авиакомпания совсем отказалась от приобретения Суперджетов.

- ЮТэйр - 24. На самом деле ЮТэйр пока подписалась лишь на 6 самолетов SSJ 100.

- Газпром авиа - 10. Поставлено 3 ВС.

- Якутия - 2. Поставка завершена.

- Рособоронэкспорт - 1.

Если вычесть эти заказы из 93-х твердых, то остается ровно 20 самолетов. Это и есть истинный коммерческий заказ. И это лишь одна авиакомпания - мексиканская Интерджет (6 ВС уже передано). Вот почему ГСС так много уделяет внимания поддержке эксплуатации Суперджетов именно в Мексике, отодвигая интересы других заказчиков на второй план. Впрочем, ставки очень высоки и далеко не все зависит от сервиса и надежности ТО. Интерджет это своеобразный старт-ап и не факт, что экономически он окажется удачным.

4. Заключение

Честно говоря, не могу поручиться, что сосчитал все с точностью до Суперджета. В «двойной бухгалтерии» ГСС очень трудно разобраться. Например, контракты с лизинговыми компаниями плюсятся к контрактам с авиакомпаниями, а потом оказывается, что речь идет об одних и тех же самолетах. Но совсем не дотошный учет заказов был целью этого обзора. Мы лишь пытались оценить истинность оценок руководителя ОАК в отношении спроса и экспортных поставок самолета SSJ 100. Как видим, успехи более чем скромные, если не сказать хуже.

В чем же проблемы проекта SSJ 100, которые никак не хочет озвучить руководитель ОАК? Дело в том, что проект на сегодняшний день лишен многих необходимых составляющих, которыми должен обладать современный продукт в авиастроении. Это выражается в следующих его минусах:

- недостаточное качество производства даже по прошествии 3-х лет с начала эксплуатации;

- низкая надежность и неисправленные за 3 года ошибки конструкторов (детские болезни);

- неудовлетворительные результаты эксплуатации, о чем знают все потенциальные заказчики;

- отсутствие нормального сервиса и обеспечения запчастями;

- заявленные изначально летно-технические

характеристики не подтверждены, как следствие - самолет не продемонстрировал каких-то существенных преимуществ перед конкурентами.

- неподтвержденная конкурентоспособная стоимость владения (содержания) ВС;

- отсутствие гарантии остаточной стоимости.

Все это выразилось в том, что основной конкурент - бразильский «Эмбраэр» привозит с каждого мирового авиасалона заказов на десятки самолетов, а ГСС - сначала заключали псевдо-контракты с неплатежеспособными заказчиками, а позже..., уже полтора года как приезжают с авиасалонов не продав ни одного самолета. Рынок не увидел в этом самолете надежного продукта - инструмента для получения прибыли и предмета для капиталовложения, а в ГСС надежного партнера, отвечающего за свой продукт и обещания.

Но самое печальное не это. Как мы показали выше, проект не окупаем и убытки растут с каждым проданным самолетом. Даже если завтра появятся заказы и ГСС начнет выпускать по 40 самолетов в год, окупаемость проекта не наступит никогда. Даже грубые расчеты показывают, что для возврата всех инвестиций надо построить и продать более 1000 самолетов. И это при условии, если продавать их с прибылью хотя бы по 3 миллиона долларов с каждого самолета.

Но, так как до сих пор даже не преодолен порог рентабельности, говорить об окупаемости вообще не приходится. Также, как и про окупаемость при таких темпах производства. Если строить по 60 самолетов в год, то на постройку 1000 ВС понадобится 20 лет. За это время самолет не раз устареет и, чтобы не отстать от конкурентов понадобится постоянно его модернизировать, а это ещё деньги. И для увеличения темпов производства уже сейчас требуются дополнительные финансовые вливания. И т.д. и т.п.

Но сколько бы мы не теоретизировали по поводу производства SSJ 100, на такое количество самолетов в данном сегменте просто нет спроса. Об этом говорят все прогнозы ведущих мировых производителей и аналитических агентств. Именно поэтому ГСС заявляли, что окупят проект всего с 300 проданных самолетов, понимая, что продать значительно больше будет сложно. Но для этого надо продавать каждый самолет с чистой прибылью в \$10 млн, что совершенно невозможно предствить при продажной стоимости в \$30 млн. Мировое авиастроение ещё не видело такой рентабельности.

Все это вызывает опасение и за другие проекты ОАК. Увы, оптимизма не внушает ситуация с использованием в ОАК средств, выделяемых государством на развитие и модернизацию авиапрома.

Как я однажды прокомментировал эту ситуацию: «Я готов закрыть глаза на то, сколько там кто украл, но дайте результат - хороший гражданский самолет и хороший военный самолет!». Но, видно не судьба.

*Роман Гусаров, руководитель интернет-портала AVIA*RU Network, эксперт «Aviation Explorer», AEX.RU, 07.04.14
<http://www.aex.ru/docs/3/2014/4/7/2012>*