



ИХ ОТВЕТ

Месть бензиновых королей

11



РОССИЯ – УКРАИНА

Интеграция в новом формате

13



ОТДОХНЕМ

Детектор лжи в действии

15



Экзамен на евро-2

Российский автопром готов к введению жестких норм

стр 8

Откровенный разговор

Кабмин одобрил стратегию авиапрома

ПРАВИТЕЛЬСТВО ОДОБИЛО ПРЕДСТАВЛЕННУЮ ВИКТОРОМ ХРИСТЕНКО СТРАТЕГИЮ РАЗВИТИЯ АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ НА ПЕРИОД ДО 2015 ГОДА.

Министр промышленности и энергетики РФ назначен «главным по самолетам». 22 сентября на заседании Правительства РФ рассматривался вопрос о Стратегии

развития авиационной промышленности на период до 2015 года. Различные модификации и этапы стратегии обсуждались уже достаточно давно, но в виде конечного документа путь развития авиостроения представлен впервые. Заседание Правительства Российской Федерации в силу определенных причин прошло достаточно эмоционально...

стр 5

Григорий Элькин:

«Правила аккредитации нужно ужесточить»

стр 10



И снова ЧП

В Приморье компании, выигравшие тендер, отказываются поставлять топливо

ГЛАВНОЙ ПРОБЛЕМОЙ ОТОПИТЕЛЬНОГО СЕЗОНА ЭТОГО ГОДА СТАЛА ВЫСОКАЯ СТОИМОСТЬ НЕФТИ НА МИРОВОМ РЫНКЕ, «УТАЩИВАЯ» ЗА СОБОЙ ЦЕНЫ НА ГОРЮЧЕЕ ТОПЛИВО И ВНУТРИ РОССИИ.

Дороговизна не позволяет предприятиям ЖКХ выполнить в полном объеме плановые задания по запасам жидкого топлива.

В минувший четверг правительство на своем заседании обсуждало ход подготовки к отопительному сезону. Как рассказал на заседании правительства министр промышленности и энергетики РФ Виктор Христенко, в этом году «большая» энергетика — предприятия РАО «ЕЭС России» и независимые энергокомпании — к работе в осенне-зимний период готовы.

стр 2

К зиме ГОТОВЫ

Запасы мазута по РАО ЕЭС на 14,7% больше задания

РЕЗЕРВЫ ТОПЛИВА В БОЛЬШОЙ ЭНЕРГЕТИКЕ СУЩЕСТВЕННО ПРЕВЫШАЮТ НОРМАТИВ: НА ПЕРВОЕ СЕНТЯБРЯ ЗАПАСЫ МАЗУТА СОСТАВЛЯЛИ 114,7% ОТ ЗАДАНИЯ, А ЗАПАСЫ УГЛЯ - 119,5%. ТАКИЕ ДАННЫЕ ПРИВЕЛ ГЛАВА МИНПРОМЭНЕРГО ВИКТОР ХРИСТЕНКО НА ЗАСЕДАНИИ ПРАВИТЕЛЬСТВА ПРИ ОБСУЖДЕНИИ ГОТОВНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ К ОСЕННЕ-ЗИМНЕМУ МАКСИМУМУ.

Редакция «ПЕ» располагает официальными сведениями о подготовке предприятий ТЭК и ЖКХ к осенне-зимнему отопительному сезону. Так, по состоянию на 1 сентября 2005 года, суммарный объем добытых и произведенных первичных топливно-энергетических ресурсов составил 1129,4 млн тонн условного топлива (ТУТ), что выше уровня аналогичного периода прошлого года на 1,8% - или на 19,9 млн тонн. Возникшее при этом отставание от официального прогноза на 1,1% (или 12,2 млн тонн) связано, по оценкам Минпромэнерго, с замедлением темпов роста нефтедобычи. Впрочем, несмотря на некоторое отклонение от прогноза, ресурсная база достаточна для обеспечения прохождения осенне-зимнего периода 2005-2006 года. В частности, за восемь месяцев 2005 года предприятиям большой электроэнергетики «ЕЭС России» было поставлено 96,2 млрд кубометров газа, что на 2,6% выше уровня прошлого года. Выше уровня прошлого года на 1,9% оказались и поставки угля, которые составили 74,4 млн тонн. Поставки топочного мазута на предприятиях «ЕЭС России» превысили уровень 2004 года на 2,9%. При этом текущее электропотребление в январе-августе 2005 года составило 610,1 млрд киловатт-часов, что выше уровня про-



фото: из архива «ПЕ»

Энергокомпании закупают топливо впрок

шлого года на 2,0%. Общее производство тепловой энергии в январе-августе составило 919 млн Гкал, что на 2,3% выше уровня 2004 года.

«Приведенные данные по выработке электро- и теплоэнергии показывают, что энергоресурсов по России в целом и в том числе по федеральным округам достаточно для обеспечения ими потребности отраслей экономики и населения в предстоящий осенне-зимний период», — уверен глава Минпромэнерго Виктор Христенко.

Большую часть выработки электроэнергии обеспечивают тепловые электростанции, для работы которых требуется органическое топливо. В связи с этим для контроля текущих запасов в РАО «ЕЭС России» утверждены задания по запасам топлива на контрольные даты: 1 октября 2005 года, 1 января и 1 марта 2006 года. Аналогичные задания разработаны и для

электростанций независимых энергопредприятий: ОАО «Иркутскэнерго», ОАО «Татэнерго», ОАО «Башкирэнерго», ОАО «Новосибирскэнерго», ОАО «Бийская ТЭЦ-1». На сегодняшний день в РАО «ЕЭС России» в основном созданы запасы топлива, превышающие нормативные. По состоянию на 1 сентября 2005 года запасы угля по РАО ЕЭС составили 16618,4 тыс. тонн, что на 19,5% больше задания. Запасы мазута по РАО ЕЭС составляют 2795,8 тыс. тонн, что на 14,7% больше задания. Однако на некоторых энергопредприятиях на сегодняшний день имеется незначительное отставание от норматива. В частности, нормативные запасы угля не созданы на Череповецкой ГРЭС (75,6% от за-

дания) и на Смоленской ГРЭС (78,1% от задания). Есть отставание на предприятиях РАО и по запасам мазута. Так, например, текущие запасы отстают от норматива в «Кубаньэнерго» (94,7% от запаса), на Пермской (90%) и Ставропольской ГРЭС (55,5%), в Пензенской генерирующей компании (92,9%), в «Ульяновскэнерго» (72%) и на Бийской ТЭЦ-1, где запасы составляют всего 50% от задания. Имеющееся отставание связано с процедурой проведения тендерных торгов на поставку, возросшими ценами на топливо, а также дополнительной загрузкой тепловых электростанций из-за остановки на плановый ремонт энергоблока Балаковской АЭС. В целом же недостаточные текущие запасы на нескольких электростанциях не меняют общей уверенности в готовности «большой» энергетики к зимнему периоду 2005-2006 года.

И снова ЧП

В Приморье компании, выигравшие тендер, отказываются поставлять топливо

(Окончание. Начало на стр. 1)

По словам министра, все ремонтные работы проводятся в соответствии с графиками. В том числе и работы по повышению надежности энергоснабжения, план которых был разработан после майской энергоаварии в Москве, обесточившей столицу и частично четыре соседних региона.

Что же касается извечной проблемы при подготовке к зиме — накоплению необходимых запасов топлива, то и она в «большой» энергетике решена, отметил министр. По его словам, сегодня запасы топлива на электростанциях в целом по стране сформированы по углю на 119% от плановых, по мазуту — на 117%, а объемы газа в подземных хранилищах полностью соответствуют всем прогнозным значениям. «Проблем по топливу в большой энергетике практически нет», — резюмировал Христенко.

Но, к сожалению, малая энергетика не может похвастаться такими результатами. Об этой проблеме региональные власти говорят давно. Больше месяца назад тревогу начали бить депутаты Приморской краевой думы. С начала года стоимость топочного мазута возросла в регионе с 4100 рублей до 7500 рублей за тонну. Дизельное топливо подорожало с 12950 рублей до 17000 рублей за тонну. Массовый характер стали приобретать отказы компаний, ранее выигравших тендеры на «зимние» поставки жидкого топлива, ис-

полнять договора по старым ценам. При таком раскладе, посчитали депутаты, расходы на отопительный период в Приморье могут вырасти с запланированных 1,5 млрд. рублей до 2,4 млрд. рублей.

Тревогу депутатов разделил и полпред президента в Дальневосточном округе Константин Пуликовский. Ситуация в Приморье еще не самая критичная. Основные сложности возникнут в районах Амурской, Сахалинской области, на Камчатке. А особенно тяжелая ситуация сложится в Корякском автономном округе, куда завезено всего 15% необходимого количества топлива. По закону за подготовку предприятий ЖКХ к зиме отвечают муниципальные и региональные власти. Но резкий взлет цен на топливо — в среднем по стране тонна мазута, отметил Яковлев, подорожала за лето более чем на 2 тыс. рублей — привел к тому, что у регионов не хватает средств на выполнение плановых заданий.

Еще за неделю до заседания правительства этот вопрос выносился на обсуждение Госдумы. Депутаты поддержали мнение о том, что именно увеличение стоимости горюче-смазочных материалов — главный тормоз при подготовке к зимнему сезону. Правительству было рекомендовано внести поправки в бюджет на этот год и выделить в регионы средства на компенсации затрат, понесенных из-за скачка цен. Кроме того, парламентарии рекомендуют пра-

вительству в течение месяца внести в Думу проект закона об изменении механизма, формирующего ставку налога на добычу полезных ископаемых (НДПИ) и ставку экспортных таможенных пошлин на нефть и нефтепродукты. В Думе считают, что эта мера положительно скажется на ценах внутри страны. Правда, глава финансового ведомства Алексей Кудрин, представлявший в Думе бюджет-2006, заявил, что все проблемы уже решены. По его словам, регион из федерального бюджета будет выделено 15 млрд. рублей на компенсацию тарифов на жилищно-коммунальные услуги и подготовку ЖКХ к отопительному периоду. «Эти средства будут выделены регионам в ноябре текущего года за счет внесения поправок в федеральный бюджет 2005 года», — сказал Кудрин. Ну а если говорить о проблемах расчета НДПИ как стимула для роста цен на топливо, то на время это потеряло актуальность. Дело в том, что за несколько дней до заседания правительства на Китай-городе прошло совещание с руководством крупнейших российских нефтяных компаний. По итогам встречи нефтяники пообещали до конца года «заморозить» цены на нефтепродукты, в том числе и на топочный мазут. Так что рост цен больше не будет помехой для накопления необходимых запасов топлива.

Иван Вислогузов
См. также стр. 9

Минпромэнерго на этой неделе

26 сентября –
2 октября 2005 года

26 СЕНТЯБРЯ, ПОНЕДЕЛЬНИК

В Душанбе состоится заседание интеграционного комитета ЕвразЭС, в работе которого будет принимать участие Виктор Христенко. Состоится Восемнадцатый мировой нефтегазовый конгресс. Также пройдет Российско-Корейский комитет по промышленному сотрудничеству.

26-27 СЕНТЯБРЯ, ПН-ВТ

Представители Минпромэнерго России примут участие в Тринадцатой Международной научно-практической конференции «Трубы-2005» в Челябинске.

26-30 СЕНТЯБРЯ, ПН-ПТ

Департамент промышленности, Союз лесопромышленников и лесозаготовителей России проведут заседание рабочей группы в рамках подготовки к совещанию по торгово-экономическому сотрудничеству России и Финляндии.

27 СЕНТЯБРЯ, ВТОРНИК

Виктор Христенко примет участие в Межгоссовете ЕвразЭС на уровне премьеров.

Представители Департамента международного сотрудничества примут участие в заседании объединенного Комитета по международным связям Координационного совета предпринимательских союзов России и Комитета по международной деятельности Российского союза промышленников и предпринимателей. Участники обсудят вопросы основных направлений и механизмов взаимодействия деловых кругов с органами государственной власти в выработке внешнеэкономической позиции России в рамках большой «восьмерки», а также проблемы сотрудничества с ближним зарубежьем и разработки единого экономического пространства.

28 СЕНТЯБРЯ, СРЕДА

Виктор Христенко встретится с генеральным директором по энергетике и транспорту КЕС Франсуа Ламуре, а также примет участие в заседании Совета директоров ОАО «Камаз», Совета директоров ОАО «Газпром».

29 СЕНТЯБРЯ, ЧЕТВЕРГ

Представители Минпромэнерго России приглашены на заседание Межведомственной рабочей группы по вопросам финансирования налогообложения в области нефтедобычи. Текущие вопросы повестки дня

30 СЕНТЯБРЯ, ПЯТНИЦА

Виктор Христенко примет участие в Совете директоров РАО РЖД и в Совете директоров РАО ЕЭС.

30 СЕНТЯБРЯ – 1 ОКТЯБРЯ, ПТ-СБ

Визит министра промышленности и энергетики Российской Федерации Виктора Христенко на Дальний Восток. (см. стр. 3)

Подробнее на сайте Минпромэнерго:
www.minprom.gov.ru/ministryplan/

Наши в Вене

Замглавы Минпромэнерго выступил на сессии ОПЕК

Представители России приняли участие в 137-й сессии ОПЕК, которая состоялась 19 сентября в Вене.

Андрей Реус выступил с докладом, в котором рассказал об отношении России к глобальным событиям на мировом рынке нефти. В частности он отметил, что российская сторона прекрасно понимает всю сложность положения, сложившегося на мировом рынке энергоносителей: «Мы осознаем, что сегодняшняя выгода от высоких цен может завтра привести к резкому падению спроса и в конечном итоге — к сокращению доходов стран-производителей».

А.Реус акцентировал возрастающую роль России: «Увеличением производства наша страна внесла вклад в дело компенсации потерь от сокращения нефтедобычи в Северном море, в США и других регионах мира. И сегодня Россия является стабилизирующим фактором на мировом нефтяном рынке».



фото: из архива «ПЕ»

Кроме того, 21 сентября в Лиссабоне (Португалия) на заседании Управляющего совета Организации НАТО по исследованиям и технологиям выступил А.Реус. Текст его выступления читайте на сайте Минпромэнерго mte.gov.ru и в следующем номере «ПЕ».

Василий Осьмаков

Высокие гости съедутся на Дальний Восток

В октябре из Сахалина пойдет первая нефть

30 сентября Министр промышленности и энергетики Виктор Христенко прибудет в Южно-Сахалинск.

В этот день он планирует посетить Сахалин-2, посмотреть, как реализуются работы по строительству первого завода по сжижению газа. В графике Министра промышленности и энергетики РФ Виктора Христенко — встреча с губернатором Сахалинской области И. Малаховым. Также министр проведет совещание с участием «Роснефти» по реализации дальневосточных шельфовых проектов и перспективах их развития до 2010 года. На 1 октября запланирована торжественная церемония пуска первой коммерческой нефти в рамках проекта Сахалин-1, по итогам которой состоится пресс-конференция.

София Малявина



фото: из архива «ПЕ»

Сахалин готовится к пуску первой нефти

Отсчет пошел

Быть ли Шексне особой экономической зоной

В СЕРЕДИНЕ СЕНТЯБРЯ В РАМКАХ Дней Вологодской области в Москве вице-губернатор области Леонид Йогман, директор по сбыту «Северстали» Дмитрий Горшков и заместитель главы Шекснинского муниципального района Сергей Строганов объявили о том, что 14 сентября направили в Федеральное агентство по управлению ОЭЗ заявку на создание особой экономической зоны в п.Шексна. Стрелки часов начали отсчет 45 дней, отведенных на экспертизу и согласование проектной документации.

В соответствии с принятым в конце июля Федеральным законом «Об особых экономических зонах в Российской Федерации» в стране планируется создать пять

восемь ОЭЗ. Одной из них может стать новый инвестиционный проект «Особая экономическая зона «Шексна» (Вологодская область).

О перспективности проекта было заявлено еще в июне этого года после подписания соглашения между правительством Вологодской области и руководством «Северстали» о сотрудничестве с целью объединения усилий по развитию экономики и повышению инвестиционной привлекательности области для бизнеса и предпринимательства на период до 2010 г. По сути, Шексна и стала первым шагом в реализации соглашения.

В ходе презентации проекта в Москве разработчики проекта рассказали о его разработке и перспективах. В качестве предпосылок успешного развития Шекснинской ОЭЗ вице-губернатор Вологодской области Леонид Йогман назвал весьма удачное географическое положение

подобранной площадки (близость к крупнейшим городам области Череповцу и Вологде, Москве, Санкт-Петербургу), ее расположение на перекрестке транспортных артерий (автомобильной — близ автодороги «Вологда – Новая Ладога», железнодорожной — близ Северной железной дороги, речной — р.Шексна – Волго-Балт, плюс в 35 км от поселка завершается строительство аэропорта), наличие необходимого кадрового потенциала, близость к «Северстали» как источнику сырья и инфраструктурам компании.

Отличительной особенностью проекта является то, что в его реализации активное участие принимает такой металлургический гигант как «Северсталь». Если со стороны компании Шексна может рассчитывать на поставку металла, оказание услуг и участие в создании инфраструктуры, то со стороны администрации области ожидается помощь в по-

лучении налоговых льгот, минимизации административных барьеров, содействие в присвоении статуса особой экономической зоны.

Так, налоговый и таможенный режимы предполагают льготы по налогу на прибыль (ускоренный порядок признания расходов на НИОКР, снятие 30%-го ограничения на перенос убытков на последующие налоговые периоды, ускоренный порядок начисления амортизации); освобождение от уплаты налога на имущество, земельного налога сроком на 5 лет, транспортного налога; ввоз и использование иностранных товаров без уплаты пошлин и НДС, при вывозе товаров — без взвозных таможенных пошлин и налогов.

Итак, проект представлен как весьма перспективный по соотношению издержек и результатов. Что ж, осталось 35 дней на принятие решений.

Ольга Дмитриева

Электроэнергетика

Минпромэнерго России подготовило проект доклада Президенту РФ о ходе работы над концепцией развития рынка газа; проект доклада об инвестиционных программах в электроэнергетике. Согласованные с Минэкономразвития России перечень объектов капитального строительства РАО «ЕЭС России», а также инвестиционные программы ОАО «ФСК ЕЭС» и ОАО «СО-ЦДУ ЕЭС» на 2006 год были направлены в ФСТ России. Минпромэнерго России согласовало представленный Росатомом уточненный перечень объектов капитального строительства ФГУП «Росэнергоатом». Минпромэнерго направило в Правительство РФ согласованный с заинтересованными ведомствами проект Распоряжения Правительства РФ, предусматривающий формирование межрегиональных распределительных сетевых компаний. Как сообщил заместитель Директора Департамента структурной и ин-

вестиционной политики в промышленности и энергетике Вячеслав Кравченко, в ближайшее время в Правительство РФ будут внесены проекты постановлений по запуску балансирующего рынка и механизму гарантирования инвестиций.

ОПК, авиастроение, судостроение

Минпромэнерго направило в Минюст проект постановления Правительства РФ «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 20 февраля 2004 г. № 96 «О сводном реестре организаций оборонно-промышленного комплекса». Документ призван уточнить функции федеральных органов исполнительной власти после административной реформы. В Минтранс представлены предложения по вопросам государственной поддержки строительства ледокольного флота.

На согласование с МЭРТ подготовлен уточненный вариант проекта

федеральной целевой программы «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года»

По итогам согласительного совещания, Минпромэнерго отправило заинтересованным ведомствам новую редакцию проекта Протокола между Правительством Российской Федерации и Правительством Французской Республики о сотрудничестве в области разработки и производства семейства российских региональных самолетов «Сухого», оснащенных силовой установкой SaM146.

Автомобильная промышленность

Замминистра промышленности и энергетики РФ Андрей Реус направил письмо участникам организационного комитета по подготовке и проведению в г. Москве в 2006 году седьмого Российского международного автомобильного салона «Автосалон-2006» с просьбой принять участие в заседании Организационного комитета 23 сентября 2005 года.

Легкая промышленность

Департамент промышленности рассмотрел проект протокола восьмого заседания Межведомственной комиссии по экономическому сотрудничеству между Российской Федерацией и Республикой Узбекистан в 1998-2007 годы. В целях организации прямых поставок хлопка из Республики Узбекистан в Россию Минпромэнерго считает целесообразным включить пункт по созданию консигнационных узбекских складов в Московской и Ивановской областях. Администрация Краснодарского края обратилась в «Концерн «Ростекстиль» и «РОС-ЛЕГПРОМ» с просьбой проинформировать предприятия отрасли о проведении IV Ежегодного Международного форума «Кубань – 2005» и направить предложения по участию в Минпромэнерго.

Международное сотрудничество

Министерство промышленности и энергетики Российской Федера-

ции согласовало откорректированный проект плана мероприятий на 2005-2007 годы к программе экономического сотрудничества между Российской Федерацией и Республикой Казахстан на 1998-2007 годы.

В соответствии с поручением Правительства РФ в Минэкономразвития направлены материалы о ходе выполнения Протокола встречи сопредседателей Российско-Грузинской Комиссии по экономическому сотрудничеству от 8 июля 2005 года, а также предложения в повестку и проект Протокола шестого заседания Комиссии.

В связи с подготовкой IV заседания Российско-Литовской межправительственной комиссии по торгово-экономическому, научно-техническому, гуманитарному и культурному сотрудничеству в Минэкономразвития представлены предложения Минпромэнерго для включения в проект протокола указанного заседания.

С форума авиа.ру

Комментарии
интернет-сообществаdip
| участник форума

Министр промышленности и энергетики Виктор Христенко выступил за сокращение или отмену госпошлин на ввоз новых лайнеров Boeing 787 и Airbus A-350.

Правительство дало понять, что гражданская авиация концентрируется только на одном крупном проекте RRJ. В ходе своего доклада о стратегии развития авиапромышленности, представленного на заседании правительства в четверг, министр промышленности и энергетики Виктор Христенко объявил, что Россия может либерализовать условия ввоза иностранных самолетов, не имеющих аналогов внутри страны. В качестве примера министр привел Boeing 787 и Airbus A-350.

Ing
| участник форума

Проект RRJ практически уничтожен.

По крайней мере, такое ощущение осталось после выступления Грефа. Самолета нет, сроки вышли, деньги пропали, самолет никому не нужен на внешнем рынке, и никому не нужен на внутреннем. Приплыли...

Министр экономического развития и торговли Герман Греф заметил, оценивая стратегию развития самолетостроения, что, в соответствии с ней, по факту сегодня эта отрасль машиностроения «скорее труп». Цифры статистики подтверждают этот тезис.

stk
| участник форума

Господа пилоты, инженеры... в общем, все причастные к созданию и эксплуатации ИЛ-96!

3-5 лет назад было множество разговоров о возможной замене двигателей ПС-90 на Pratt and Whitney, что привело бы к решению многих вопросов в эксплуатации данного ВС. Эта идея окончательно похоронена?

Су уважением, Стас.
Air New Zealand.ZERO
| участник форума

Не знаю, как Ил96-300, а Ил-96МТ с Pratt and Whitney показал замечательные результаты и... америкосы быстро свернули эту программу.

АС
| участник форума

Наши моторы ничем не хуже. Были проблемы с прогоранием камеры. Но мне кажется, все эти проблемы связаны с выездом за границу производителей якобы для испытаний, и визуального наблюдения – потому что командировочные больше чем зарплата. И вообще: за границей можно на халяву побывать и барахла дешевого купить. Вот к чему сводится весь наш авиапром. А должно быть не так, а по другому. P.S. Люди должны жить достойно и иметь деньги для выезда на отдых и приобретения необходимых вещей, если этого нет в России. Секретные материалы: необходимо сократить численность населения России до такой степени, чтобы семьям олигархов хватало нефти на долгие годы праздного существования.

Вопрос-ответ

ОТВЕТЫ ГЛАВЫ МИНПРОМЭНЕРГО
РОССИИ ВИКТОРА ХРИСТЕНКО НА
ВОПРОСЫ ЧЛЕНОВ ПРАВИТЕЛЬСТВА,
ОЗВУЧЕННЫЕ НА ЗАСЕДАНИИ
КАБМИНА ОТ 22.09.05 ГОДА:

— Поясните подробнее основные принципы, заложенные в Стратегии?

— Основные положения Стратегии следующие: во-первых, это концентрация активов, то есть интеграция авиапромышленности по крупным блокам – самолетостроение и вертолетостроение, и по так называемому второму дивизиону – двигателестроение, приборостроение, вооружения и ряд других вспомогательных, но столь же значимых отраслей.

Второй принцип – ориентация на частно-государственное партнерство, которое означает, что при интеграционных процессах и в дальнейшем роль частного бизнеса в авиации должна усиливаться вместе с ответственностью этих частных лиц.

Третий принцип вытекает из того, что развитие российского авиапрома немыслимо без международной кооперации, без эффективного позиционирования на глобальном рынке, что означает, что в процессе формирования и функционирования новых российских комплексов могут принимать участие иностранные партнеры и, соответственно, Россия будет участвовать в новых проектах наших партнеров.

Четвертый принцип: за государством сохраняется достаточно большая доля ответственности и обеспечение покрытия тех рисков, которые российский авиапром и его западные партнеры самостоятельно компенсировать не могут. В первую очередь, это касается новых продуктов, которые будут выводиться на рынок в части научно-исследовательских разработок, критических технологий и материалов для создания прорывного продукта.

— Будут ли снижены ввозные пошлины на иностранные самолеты, принимая во внимание то, что ресурс транспортного парка авиаперевозчиков подходит к критической отметке?

— Пошлины должны сочетать предмет разумного протекционизма и разумного либерализма с точки зрения открытия рынка. В первую очередь, это будет касаться тех сегментов рынка и тех машин, которые не производятся российским авиапромом и где у российского авиастроения



В.Христенко

нет перспективных моделей, которые реально могут конкурировать с новыми продуктами Боинга и Аирбаса. Для этих сегментов возможна либерализация, но я сразу хочу сказать, что этот процесс должен быть, абсолютно понятно, совмещен и с расширением сотрудничества, кооперации, участия в этих иностранных проектах российской авиапромышленности, а также металлургии и других отраслей.

— Сейчас в России производится только один самолет в месяц. С учетом реализации стратегии, сколько воздушных судов будет выпускаться отечественной промышленностью?

— Действительно, в прошлом году российский авиапром выпустил всего двенадцать машин, соответственно, Боинг и Аирбас за этот период выпускали, грубо говоря, один самолет в день. Текущий год для нас не станет сверхъестественным – будет построено порядка пятнадцати машин, что, конечно же, больше, чем двенадцать. Но все равно уверены, что это очень мало. Финальная фаза – 2015 год, мы планируем, что производство достигнет величины «один самолет в три дня». Уточню, что я имею в виду – гражданские самолеты, не учитываю суда легкого парка.

— Вы говорите о секторах, в которых мы неконкурентоспособны или ничего не производим. Поясните, какие это сектора и какие типы самолетов?

— Речь идет в первую очередь о перспективных дальнемагистральных самолетах Боинг-787, и отчасти по среднемагистральным машинам.

Из стратегии развития авиапрома до 2015 года,
одобренной на заседании правительства

ЦЕЛЬ: СОХРАНЕНИЕ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ НЕЗАВИСИМОСТИ И ОБЕСПЕЧЕНИЕ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ НОВЫХ ПОКОЛЕНИЙ ВОЕННОЙ И ГРАЖДАНСКОЙ ПРОДУКЦИИ; ВОЗВРАЩЕНИЕ РОССИИ НА МИРОВОЙ АВИАРЫНОК В КАЧЕСТВЕ ИГРОКА В ПЕРВОЙ «ПЯТЕРКЕ» ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ.

Задачи:

1. Проведение в рамках частно-государственного партнерства четкой и реалистичной продуктовой политики, обеспечивающей достижение ожидаемого результата реализации Стратегии.

2. Формирование новой организационной системы, способной эффективно осуществлять политику создания и продвижения российской авиатехники на потенциальные рынки, привлекать необходимые для этого ресурсы и управлять ими.

3. Модернизация производственного, конструкторского и научно-исследовательского потенциала авиапромышленного комплекса.

4. Корректировка государственных программ и внепрограммных мероприятий в области авиастроения.

5. Внесение изменений в законодательство, снимающих существующие ограничения по реализации выбранного направления развития.

Ожидаемый результат:

Принципиальное изменение стратегической конкурентной позиции авиапромышленности Российской Федерации на мировом авиарынке (включая рынок самой России и СНГ), фактическое возвращение отрасли на этот глобальный рынок в качестве одного из мировых центров авиастроения.

Критерии и индикаторы:

Основным критерием достижения ожидаемого результата является динамичный и устойчивый рост объема продаж продукции отечественной авиапромышленности на мировом рынке. Под продукцией здесь понимаются не только готовые военные и гражданские самолеты и вертолеты, но также узлы, агрегаты и комплектующие, поставляемые российскими авиапроизводителями в рамках международных кооперационных проектов.

ОТКРЫТЫЕ

РАЗГОВОР

Правительство одобрило представленную Виктором Христенко Стратегию развития авиационной промышленности на период до 2015 года.



фото: из архива «ГЕ»

И Отечественная авиация нуждается в серьезной реструктуризации

Премьер Михаил Фрадков, осознавая сложность ситуации в российском авиапроме, признал за отраслью «неспособность производить своими силами стратегически важные изделия и обеспечивать конкуренцию на мировом рынке» и отметил необходимость оперативного принятия мер, которые бы вывели авиастроение из глубокого кризиса. «Разговоры на эту тему, на мой взгляд, пора заканчивать, так как их продолжение равносильно потере российского авиапрома. Этого допустить мы не имеем права», — заявил Михаил Фрадков.

В свою очередь, основной докладчик по теме — глава Министерства промышленности и энергетики Российской Федерации Виктор Христенко констатировал основную системную проблему, которую призвана решить стратегия: несоответствие масштаба и структуры отрасли тем требованиям, которые сегодня предъявляются рынком. «Рынок авиатехники сегодня — это глобальный растущий рынок без национальных границ, с жесткой конкуренцией», — отметил министр.

Напомним, Стратегия состоит из трех базовых блоков: завершение структурных преобразований в авиационной промышленности, выбор финансовых механизмов и инструментов, а также адаптация законодательной базы применительно к решаемым в рамках Стратегии задачам.

Реализация предложенной Стратегии, по мнению Виктора Христенко, позволит завоевать не менее 5% мирового рынка гражданской авиатехники и обеспечить создание военной авиатехники для оснащения российских Вооруженных Сил. Кроме того, реализация стратегии в долгосрочной перспективе принципиально изменит стратегические позиции авиапромышленности России на мировом авиарынке (включая рынок самой России и Союза независимых государств) и фактически вернет отрасль на этот глобальный рынок в качестве одного из мировых центров авиастроения.

Несмотря на активную полемику, развернувшуюся в ходе обсуждения Страте-

Олег Пантелеев,
ведущий эксперт НИИ
экономики авиационной промышленности:

За последние 15 лет от мощного Министерства авиационной промышленности СССР остались лишь небольшие осколки. Сегодня они сосредоточены в Роспроме и Департаменте оборонно-промышленного комплекса Минпромэнерго.

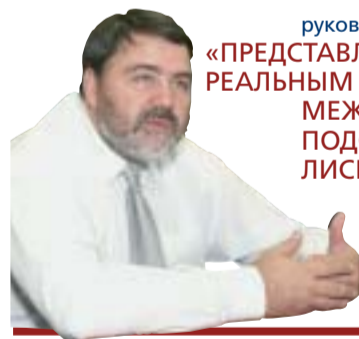
Общее количество экспертов авиапромышленного профиля в правительстве и министерствах снизилось ниже допустимого уровня. Оставшиеся же профессионалы разбиваются на части, вынужденно занимаясь «текучкой», отвечая на запросы депутатов в ущерб работе над стратегическими разработками в области управления авиационной промышленностью. Оптимизация структуры и численного состава министерства, которая идет последние годы в рамках той же административной реформы, не пошла на пользу отечественному авиастроению.

Сегодняшнее заявление Михаила Фрадкова, безусловно, носит эмоциональный характер. Очевидно, что в отрасли существуют серьезные проблемы. Минпромэнерго решает их исходя из наличествующих у него человеческих ресурсов.

Сегодня была в целом одобрена разработанная министерством Стратегия развития отечественной авиастроительной промышленности. Впервые в России появился полный набор документов, который создает целостное представление о перспективах российского авиапрома: названная выше Стратегия, концепция создания ОАК и Программа развития гражданской авиатехники. Эта Стратегия является хорошим фундаментом для последовательного движения вперед. Но абсолютно необходимо и четкий план конкретных шагов, которые министерство будет предпринимать в рамках Стратегии на среднесрочную перспективу.

гии, основополагающий документ развития авиапрома был одобрен кабинетом министров. Участники заседания согласились с предложенными Минпромэнерго России основными принципами Стратегии: интеграцией авиапромышленности, ориентацией на частно-государственное партнерство, необходимостью международной кооперации, включающей эффективное позиционирование отрасли на глобальном рынке и сохранением за государством большой доли ответственности и обеспечения покрытия тех рисков, кото-

И, наконец, в-третьих, уровень капиталоемкости и сроки реализации проектов таковы, что ни одна из российских авиастроительных компаний не в состоянии принять на себя все существующие риски. Естественно, что определяющая роль государства в развитии авиастроения подразумевает финансовую помощь отрасли со стороны федерального бюджета. Государственная поддержка авиационной промышленности в разных странах имеет разнообразные формы, но во всех случаях власти принимают на себя риски при создании новых продуктов и



ИГОРЬ АРТЕМЬЕВ

руководитель Федеральной антимонопольной службы

«ПРЕДСТАВЛЕННАЯ КОНЦЕПЦИЯ ЯВЛЯЕТСЯ СОВЕРШЕННО РЕАЛЬНЫМ ОТВЕТОМ НА РЕАЛЬНО СУЩЕСТВУЮЩУЮ МЕЖДУНАРОДНУЮ КОНКУРЕНЦИЮ. ПОДОБНЫЕ РЕШЕНИЯ ИНТЕГРАЦИИ ПРИНИМАЛИСЬ ПРАВИТЕЛЬСТВАМИ ЕВРОПЕЙСКИХ СТРАН. ИМЕННО ГОСУДАРСТВЕННЫЕ ИНСТИТУТЫ ДОЛЖНЫ ОБЕСПЕЧИТЬ ПРОЗРАЧНОСТЬ И РЕГУЛИРУЕМОСТЬ»

рые российский авиапром и его западные партнеры самостоятельно компенсировать не могут. Главная задача Стратегии — концентрация активов отрасли при одновременном усилении в ней роли частного бизнеса и повышением его ответственности. В рамках этого процесса в Минпромэнерго России уже разработан и согласован на межминистерском уровне пакет нормативных документов, обуславливающих появление и определяющих функционирование Объединенной авиастроительной компании (ОАК).

Создание Объединенной авиастроительной компании, согласно принятому на Госсовете по авиапромышленности документу, намечено на 1 декабря 2006 года, призвано разубить «гордиев узел» проблем, связанных с разобщенностью отрасли, дроблением ее на отдельные предприятия и организации, которые живут самостоятельной жизнью и преследуют различные цели, подчас несогласован-

первоначальном выводе их на рынок. Кроме того, международный опыт показывает, что государство должно участвовать в компенсации рисков на этапах научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, создании критических технологий и материалов, разработки прорывных продуктов.

Основными государственными финансовыми механизмами, заложенными в Стратегию, являются Федеральные целевые программы «Развитие гражданской авиационной техники», Государственная программа вооружения, ряд внепрограммных мероприятий, включающих в себя авиализинг, бюджетную поддержку создания истребителя пятого поколения. В целом в рамках Стратегии развития авиации господдержка должна составить, по подсчетам Минпромэнерго, порядка \$13,5 млрд.

Иван Капитонов

Материалы на эту тему см. на сайте minprom.gov.ru

Новости компаний

Тендер завершен

ЧТПЗ завершил тендер по выбору фирмы-поставщика оборудования для монтажа второй линии нанесения антикоррозийного покрытия на трубы большого диаметра. Решение о строительстве второго участка было принято в связи с ростом спроса на трубы с антикоррозийным покрытием со стороны нефтегазовых компаний и началом в будущем году трубопроводного проекта «Восточная Сибирь — Тихий океан».

В тендере приняли участие известные фирмы-производители оборудования из Голландии, Италии, США, а также из других стран. В результате тендера основным поставщиком оборудования была выбрана американская фирма CRC-Evans Pipeline Equipment, субпоставщик по контракту — итальянская LUIGI BANDERA S.P.A.

Полный контроль

ЧТЗ выполнил заказ в объеме 32,5 тыс. т труб большого диаметра с антикоррозийным покрытием для строительства нефтепровода «Атасу — Алашанькоу» (Казахстан). Первая поставка в Казахстан была осуществлена в феврале этого года. Отгруженная продукция полностью соответствует международным стандартам (API 5L), а также дополнительным жестким требованиям, что и требовалось заказчику. Особенность заказа — специфический, не применяемый в России при строительстве нефтепроводов сортмент труб диаметром 813 мм с толщиной стенки 8 и 8,7 мм. Основной упор требований к качеству продукции сделан заказчиком на сварочном соединении труб и их правильной геометрии. На каждом технологическом этапе контроль проводила группа инспекторов фирмы Moody Int., представляющей интересы казахстанских партнеров.

Повышающая первичное обогащение

«Евразруда» приступила к замене электромагнитных сепараторов на горно-рудных предприятиях Сибири, чтобы повысить эффективность процесса первичного обогащения железорудного сырья. Так, на Таштагольском руднике началась замена отработавших свой ресурс двух электромагнитных сепараторов ЭБС 80/170 магнитными сепараторами нового типа ПБС-90/150-А, которые давно требовали ремонта.

Также современными магнитными системами планируется оснастить часть действующих сепараторов на Тейском, Абаканском и Шерегешском рудниках. Повышенная напряженность магнитного поля, более сильная магнитная индукция способствуют снижению содержания железа в отвальных «хвостах» и улучшению качества первичного концентрата, поступающего для дальнейшей переработки на Абагурскую и Мундыбашскую обогатительные фабрики.

Сегодня получил 28-й номер «Промышленного еженедельника» и очень порадовался: не часто встретишь сейчас издание, которое стремится к обновлению и при этом не боится рискованных шагов. А уж тем более, если это издание — официальный «нюслеттер». Поздравляю, очень симпатичный макет.

— Константин Шолмов

МЫ СВЯТО ЧТИМ КЗОТ

РАО «ЕЭС России» при поддержке Министерства промышленности и энергетики впервые в этом году объявило сразу два конкурса среди журналистов региональных и Интернет СМИ, которые системно и квалифицированно пишут о деятельности наших энергокомпаний.

Сегодня реформы в электроэнергетике развернулись во всю ширь и мощь. По сути, это самая масштабная реформа, проходящая в настоящее время в экономике страны. Она касается интересов всех потребителей, ведь каждый человек и каждая компания ежедневно и чуть ли не ежечасно нуждается в свете и тепле.

Интерес огромен! Мы судим по большому количеству обращений журналистов со всей страны к нам в пресс-службу за комментариями, разъяснениями, различными информа-



М. Назога

ционными материалами. Мы регулярно анализируем мониторинги и видим, какие профессиональные и интересные статьи пишут журналисты, как глубоко разбираются во всех тонкостях и сложностях реформы. За последний год очень вырос уровень объективности материалов.

КСОРП ПРОТИВ ПЕРЕРАСПРЕДЕЛЕНИЯ СТАВКИ ЕСН

«Игрой в наперстки» назвал председатель Координационного совета объединений работодателей России (КСОРП) Олег Еремеев подход правительства к планированию финансовых параметров социального страхования.

Сегодня на заседании Российской трехсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений (РТК) стороны работодателей и профсоюзов не поддержали правительственный вариант бюджета Фонда социального страхования (ФСС).

Правительство обнаружило профицит в бюджете ФСС и предложило в 2006 г. перенаправить 16,6 млрд руб. из Фонда соцстраха в Федеральный фонд обязательного медицинского страхования (ФФОМС). При этом бюджет самого ФСС принимается с дефицитом в 5 млрд

руб. Оба фонда финансируются из средств единого социального налога (ЕСН), который в 2005 г. был снижен. С 1 января 2005 г. максимальная ставка ЕСН составляет 26%. Из них 20% поступают в Пенсионный фонд России (ПФР), 3,2% — в Фонд социального страхования, 0,8% — в Федеральный фонд обязательного медицинского страхования, 2% — в территориальные фонды ОМС. Сокращение ставки произошло без параллельного реформирования страховых фондов, на котором настаивал КСОРП. В результате на 2005 г. в ФСС прогнозировался дефицит в 14,8 млрд руб.

Правительство внесло в Государственную Думу законопроект о перераспределении ставки ЕСН между ФСС и ФФОМС. В соответствующей пояснительной записке говорится, что «в бюджете ФСС на протяжении ряда лет сложился устойчивый профицит, сумма остатков средств по обязательному социальному страхованию на счетах Фонда ежегодно возрастает». Поэтому 0,3% предлагается изъять из фонда соцстраха и передать в ФФОМС.

«Сегодняшний подход к планированию бюджетов социальных фондов напоминает игру

Для нас очень важна тема социально-трудовых отношений в энергокомпаниях. В период реформ всегда нервозность в коллективах возрастает. Но наша корпорация серьезно заботится о своих сотрудниках. Во всех энергокомпаниях есть соцпакеты, негосударственное пенсионное обеспечение, везде свято чтут КЗОТ. Мы, конечно, хотим, чтобы об этом узнала вся страна, нам есть, чем здесь гордиться. Поэтому второй конкурс ориентирован на освещение в СМИ именно социальных отношений в энергетике. Мы ждем, что интерес к конкурсам будет большой. Чествовать победителей мы будем в Москве в дни празднования профессионального праздника энергетиков. Для нас очень важным является поддержка со стороны нашего профильного министерства — Минпромэнерго, в котором, по случаю, хочу отметить, работает, на мой взгляд, самый профессиональный Центр общественных связей.

Мargarita Nazoga
начальник Департамента
по взаимодействию со СМИ РАО «ЕЭС России»

в наперстки, — заявил председатель КСОРП Олег Еремеев. — В них растут нестраховые выплаты и возникает дефицит. Но проходит год, и выясняется, что на самом-то деле — профицит. Работодателям непонятно, почему одно объяснение правительства противоречит другому. Мы уже не знаем, где наперсток и где шарик. А ведь речь идет о наших деньгах».

Кроме того, стороны РТК отметили, что законопроекты, касающиеся бюджета Фонда социального страхования и перераспределения ставки ЕСН между ФСС и ФФОМС, правительство внесло в Государственную Думу без предварительного обсуждения в РТК, без учета мнения общероссийских объединений работодателей и профсоюзов. Стороны РТК заявили о невозможности поддержать вынесенные на сегодняшнее рассмотрение проекты законов, поскольку, по их мнению, они не направлены на соблюдение и развитие основных принципов социального страхования и продолжают порочную практику использования экономически необоснованных тарифов.

Алексей Попонин
пресс-секретарь КСОРП

Электроэнергия для Калининграда

Российский эксклав обретает энергонезависимость от соседей

28 ОКТЯБРЯ В КАЛИНИНГРАДЕ БУДЕТ ЗАПУЩЕНА ТЭЦ-2. ЭТО СОБЫТИЕ С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ ГЕОПОЛИТИЧЕСКИХ ИНТЕРЕСОВ РОССИИ ИМЕЕТ ОГРОМНОЕ ЗНАЧЕНИЕ, ВЕДЬ ГОРОД ОКАЗАЛСЯ ИЗОЛИРОВАННЫМ ОТ «БОЛЬШОЙ» РОССИИ, В ТОМ ЧИСЛЕ И В ЧАСТИ ПОСТАВОК ЭНЕРГОРЕСУРСОВ.

Журналисты уже устали, а Николай Галанин, старший мастер смены Калининградской ТЭЦ-2, все водил и водил их по своему хозяйству. «Вот, шестнадцатая горелка!», — он с любовью гладит газовую турбину по стальному боку. «Температура пламени — 1040 градусов, давление — 25 килограмм на метр квадратный. Три тысячи оборотов набирает за восемь минут».

Николая Федоровича можно понять: за его плечами долгие годы работы на ТЭЦ в Вильнюсе, вынужденный переезд в Россию и самое тяжелое — ожидание новой, настоящей работы. С 1996 года Галанин вместе с еще несколькими десятками специалистов числился сотрудником ТЭЦ-2. Но никакой ТЭЦ не было, была стройка, начатая в 1991 году и замороженная через два года из-за нехватки денег. Люди получали минимальную зарплату, выполняли минимальную работу и ждали. Сейчас

все иначе. Полосатые красно-белые трубы и 80-метровая градирня видны от самого Калининграда.

Первоначально открытие намечалось на 1 ноября. Подумав, его перенесли на 28 октября, с понедельника на пятницу. В этом сказало глубокое знание практики — начинать большое дело в понедельник нехорошо.

Строго говоря, ТЭЦ-2 уже дала свой первый ток, около 700 тыс. кВт/часов. Турбины и генераторы «обкатывали» на дизельном топливе. По словам инженеров, выявленные проблемы не выходят за пределы технической нормы. Изначально в Калининграде планировалось построить стандартную ТЭЦ с паровыми котлами и турбинами. Строительство началось — и было заморожено через два года из-за нехватки бюджетного финансирования. Стало ясно, что под устаревший проект инвесторов найти нереально. В результате корректировки поменялось главное — технология производства энергии. Ставка была сделана на парогазовую установку (ПГУ) — технологию, широко применяемую в мире, однако практически новую для России.

Ввод в строй первого пускового комплекса ТЭЦ-2 обеспечит 70% потребностей Калининградской области в электричестве. Тепло пока использовать не удастся по банальной причине: город не построил теплоцентраль для его подачи в отопительную систему. Вопрос, «кому платить за ма-

гистраль», оказался слишком сложным. Лишь в текущем году ЗАО «Теплоагистраль», созданное РАО «ЕЭС России» и администрацией Калининградской области, приступило к подготовке ТЭО, а ввод в строй теплотрассы намечен на 2007 год.

К этому сроку будет сдан пусковой комплекс №2 — то есть весь первый энергоблок с выработкой тепловой и электрической энергии. При этом установленная электрическая мощность электростанции достигнет 450МВт, тепловая — 340 Гкал/ч. Третий и четвертый пусковой комплексы — второй энергоблок ТЭЦ, должны быть построены к 2010 году. К этому же времени планируется пустить газ по Северо-Европейскому газопроводу от Выборга в Германию по дну Балтийского моря. Отвод на Калининградскую область позволит раз и навсегда решить проблему обеспечения топливом ТЭЦ-2.

Сейчас такая проблема существует. Первый энергоблок будет сжигать около 600 млн м³ газа в год. Пока РАО «ЕЭС России» договорилось с «Газпромом» лишь о поставках на 2005 год. Газовый монополист настороженно относится к проекту ТЭЦ-2, подозревая, что «ЕЭС» начнут экспортировать электроэнергию, произведенную на дешевом газе. Но скорее всего, политическое значение проекта перевесит опасения хозяйствующих субъектов.

Константин Шолмов
спецкорр «Делового Петербурга»
специально для «ПЕ»

Инвестиции в Россию выросли на 37,4%



Общий объем иностранных инвестиций в Россию в I полугодии 2005 года составил \$90,8 млрд и вырос по сравнению с I полугодием 2004 года на 37,4%. В общем объеме поступивших в Россию иностранных инвестиций доля прямых составила 46,1% (в I полугодии 2004 года — 40,7%), портфельных — 1,8% (2,1%), прочих — 52,1% (57,2%).

Основными странами-инвесторами в I полугодии 2005 года являлись Кипр, Люксембург, Нидерланды, Германия, Великобритания, США, Франция. На долю этих стран приходилось 81,9% общего объема накопленных иностранных инвестиций, в том числе на долю прямых — 80,1% от общего объема накопленных прямых иностранных инвестиций. В I полугодии 2005 года в экономику Российской Федерации поступило \$16,5 млрд. иностранных инвестиций, что на 13,1% меньше, чем в I полугодии 2004 года.

ПОСТУПЛЕНИЕ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ ПО ОТРАСЛЯМ ЭКОНОМИКИ РОССИИ В I ПОЛУГОДИИ 2005 ГОДА

Млн USD	Поступило, всего	Погашено, (выбыло)	Накоплено на 1 июля 2005 года	
			всего	в % к итогу
Всего	16503	10744	90820	100
сельское хозяйство, охота и лесное хозяйство	58	17	572	0,6
рыболовство, рыбоводство	11	14	149	0,2
добыча полезных ископаемых	2872	424	19273	21,2
обрабатывающие производства	4973	4827	25753	28,4
производство и распределение электроэнергии, газа и воды	170	77	487	0,5
Строительство	73	33	535	0,6
оптовая и розничная торговля; ремонт автотранспортных средств, мотоциклов, бытовых изделий и предметов личного пользования	4917	3856	20562	22,7
гостиницы и рестораны	20	6	408	0,4
транспорт и связь	1677	331	7948	8,7
финансовая деятельность	526	554	4669	5,1
операции с недвижимым имуществом, аренда и предоставление услуг	1153	541	7298	8,0
государственное управление и обеспечение военной безопасности, обязательное социальное обеспечение	-	40	2683	3,0
Образование	0,1	-	2	0,0
здравоохранение и предоставление социальных услуг	4	5	49	0,1
предоставление прочих коммунальных, социальных и персональных услуг	49	19	432	0,5

ПРОИЗВОДСТВО ВАЖНЕЙШИХ ВИДОВ ПРОМЫШЛЕННОЙ ПРОДУКЦИИ В РОССИИ

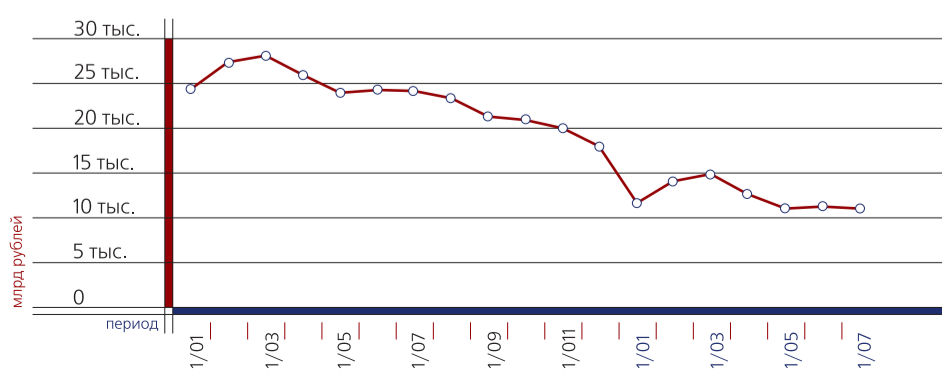
	Январь-июль 2005 года	Июль 2005 года в процентах (%) к		Январь-июль 2005 года в % к январю-июлю 2004 года
		Июлю 2004 года	Июню 2005 года	
Добыча полезных ископаемых				
Уголь, млн тонн	164	99,6	98,6	102,2
Нефть добытая, включая газовый конденсат, млн тонн	270	101,1	103,6	102,5
Газ естественный, млрд м ³	371	99,0	100,8	100,6
Железная руда, млн тонн	54,7	83,4	92,9	97,3
Материалы строительные нерудные, млн м ³	132	99,9	113,5	96,0
Апатитовый концентрат, млн тонн	2,5	96,9	103,0	101,3
Обрабатывающие производства				
Мясо, включая субпродукты I категории, млн тонн	1,0	99,6	97,3	100,9
Колбасные изделия, млн тонн	1,1	102,3	96,6	103,6
Масла растительные, млн тонн	1,1	111,4	97,6	105,9
Цельномолочная продукция (в пересчете на молоко), млн тонн	5,5	104,6	99,2	103,3
Сыры жирные (включая брынзу), тыс тонн	213	107,7	98,5	105,5
Мука, млн тонн	5,6	98,6	100,7	93,3
Микросхемы интегральные, млн штук	673	60,3	66,9	68,2
Телевизоры, млн штук	3,1	160,6	78,3	131,6
Водосчетчики для холодной воды, млн штук	1,4	143,4	98,3	128,4
Часы бытовые, млн штук	1,7	100,0	159,2	74,3
Легковые автомобили, тыс. штук	589	87,0	103,3	92,4
Автобусы, тыс. штук	41,1	91,9	90,6	95,4
Прицепы и полуприцепы тракторные, тыс. штук	2,7	260	116,7	114,8
Электровозы магистральные, штук	52	180,0	112,5	200
Вагоны грузовые, тыс. штук	20,7	102,2	103,3	101,8
Мотоциклы, тыс. штук	6,9	34,5	76,9	51,7
Спички, млн усл. ящиков	3,6	85,5	103,7	85,5
Линолеум поливинилхлоридный на тканевой подоснове (включая вспененный), млн м ²	25,4	105,2	113,3	105,1
Производство электро- и теплоэнергии				
Электроэнергия, млрд кВт-ч	547	103,5	102,8	102,2
в том числе выработка электростанциями:				
атомными	85,2	112,4	103,7	103,9
тепловыми	356	107,2	106,7	101,8
гидроэлектростанциями	105	89,7	92,9	102,1
Теплоэнергия, млн Гкал	860	98,0	91,8	101,2

Задолженность снизилась на 20,6%

Суммарная задолженность по зарплате на 1 июля 2005 г. составила 11294 млн. рублей и снизилась по сравнению с 1 июня 2005 г. на 2,3%.

На 1 июля 2005 г. просроченная задолженность по зарплате снизилась по сравнению с 1 июня 2005 г. в 52 субъектах РФ. Задолженность из-за недофинансирования из бюджетов всех уровней по кругу наблюдаемых видов экономической деятельности на 1 июля 2005 г. составила 825 млн руб. На 1 июля 2005 г. задолженность из-за недофинансирования из бюджетов всех уровней снизилась по сравнению с 1

ПРОСРОЧЕННАЯ ЗАДОЛЖЕННОСТЬ ПО ЗАРПЛАТЕ



июня 2005 г. на 103 млн руб. Из общего объема задолженности из-за бюджетного недофинансирования 24,3% приходилось на федеральный бюджет, 12,3% – на бюджеты субъектов РФ и 63,4% – на местные бюджеты. При определении задолженности из федерального бюджета организациями учитываются невыплаченные своевременно средства федерального бюджета, относящиеся, в соответствии с бюджетной классификацией, к статье «оплата труда», а также суммы оплаты труда, предусмотренные за выполнение государственных заказов и целевых производственных программ, финансируемых из федерального бюджета.

Экзамен на «Евро-2»

Российский автопром готов к введению жестких норм



фото из архива «ПЕ»

И Отечественные автомобили на «Евро-2» «тянут». А на «Евро-3»?

29 СЕНТЯБРЯ ПРАВИТЕЛЬСТВО СОБИРАЕТСЯ РАССМОТРЕТЬ И, ВОЗМОЖНО, ПРИНЯТЬ НОВЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ РЕГЛАМЕНТ ДЛЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ. В СООТВЕТСТВИИ С НИМ, ВСЕ ВЫПУСКАЕМЫЕ И ИМПОРТИРУЕМЫЕ МАШИНЫ ДОЛЖНЫ БУДУТ ОСНАЩАТЬСЯ СИЛОВЫМИ АГРЕГАТАМИ, КОТОРЫЕ СООТВЕТСТВУЮТ ЭКОЛОГИЧЕСКИМ НОРМАМ «ЕВРО-2». ЕСЛИ РЕГЛАМЕНТ БУДЕТ ОДОБРЕН КАБИНЕТОМ МИНИСТРОВ, ТО ВСТУПИТ В СИЛУ УЖЕ ЧЕРЕЗ ШЕСТЬ МЕСЯЦЕВ, В МАРТЕ 2006 ГОДА.

Стандарты «Евро», регламентирующие содержание вредных веществ в автомобильных выхлопах, в свое время были разработаны Европейской экономической комиссией ООН. Эти нормы ограничивают допустимый выброс в атмосферу углекислоты, оксида азота, углеводородов, оксида углерода и множества других частиц, которые наносят вред и природе, и человеку. Для сравнения: в Европе стандарт «Евро-2» действует с 1995 года, «Евро-3» — с 1998-го. С 2005 года все автомобили стран Евросоюза оснащаются двигателями «Евро-4», а в 2009 году вступит в силу «Евро-5». Мы же никак не перейдем хотя бы на «Евро-2». Сроки постоянно переносятся и откладываются, хотя принципиальное решение о том, что повышать требования к экологичности двигателей необходимо, в правительстве есть.

Сегодня в России действуют нормы «Евро-1». Проблема перехода на более строгие стандарты заключается в необходимости перевооружения производства для автопроизводителей и нефтяников. Ведь для двигателя, соответствующего

международным нормам, необходимо качественное топливо. Иначе он просто ломается, как это часто и происходит сейчас с силовыми агрегатами дорогих иномарок. Поэтому в ближайшие два года наша страна будет переходить на производство бензина, соответствующего нормам «Евро-4». Это предполагается сделать, минуя стандарт «Евро-3», чтобы избежать повторной модернизации российской нефтеперерабатывающей промышленности. Ведь чтобы перевести всю ее на стандарт «Евро-4», по подсчетам экспертов ВНИИ по переработке нефти, который является разработчиком соответствующего техрегламента, потребуется порядка 30 млрд долларов. Деньги немалые, но взрыва цен на моторное топливо не последует, считают специалисты института. Они приводят в пример Хабаровский край. Местный нефтеперерабатывающий завод уже перешел на этот стандарт, и в результате бензин здесь подорожал всего на 50 копеек за литр.

Затраты автопроизводителей по переходу на выпуск двигателей (и машин) на стандарт «Евро-2» пока никто не посчитал. Однако понятно, что они окажутся гораздо меньше, чем расходы на переоснащение нефтяников. В настоящее время этой не утвержденной еще в нашей стране нормы соответствуют все сходящие с конвейера автомобили за исключением ВАЗовской «классики», «Оки» и УАЗ-2206. Дело в том, что практически все российские автогиганты, зная о грядущем ужесточении требований по экологичности транспорта, заранее позаботились о выпуске современных двигателей. Так, например, требования «Евро-2» удовлетворяют все «Самары» и машины десятого семейства Волжского автозавода. А запускаемая сейчас в производство модель «Лада-Калина» и во-

все на шаг впереди. Она сделана с учетом уже «Евро-3».

Среди отечественных производителей грузовиков и автобусов стоит отметить КамАЗ. Активно сотрудничая с Минпромэнерго в области технического регулирования, Камский завод стал инициатором и лидером повышения экологичности грузового автотранспорта в России. Внедрение экологических стандартов «Евро-1,2,3» предприятие осуществляет самостоятельно, показывая пример другим. Уральский автозавод также поспешил перейти на двигатели «Евро-2». При этом, именно поспешил. Не так давно руководство компании, которой он принадлежит, посетовало на то, что в связи с очередным переносом срока законодательного перехода на новый стандарт снизился спрос на «Уралов». В связи с установкой более современных двигателей машины подорожали. В результате завод стал проигрывать конкурентам, которые предлагают на рынке менее экологичные, но более дешевые машины.

Иван Замиралин

СПРАВОЧНО:

В год (при ежедневной восьмичасовой работе) грузовик с двигателем «Евро-0» выбрасывает в атмосферу 5,96 т выхлопных газов, с «Евро-1» — до 2,65 т и с «Евро-2» — около 1,83 т. Большинство стран континента уже перешло на стандарт «Евро-4». Россия — одно из немногих исключений. В 2000 году Госстандарт распорядился устанавливать на автотранспорт двигатели «Евро-2», но так как заводы не были к этому готовы, то сам же Госстандарт ежегодно выдавал им так называемые одобрения типа транспортного средства — документ, подтверждающий возможность установки «грязного» двигателя.

Владимир Торин

— директор департамента внешних связей компании «Руспромавто»

«Переход на «Евро-2» — очень глубокая и большая тема. Эту проблему нельзя решить наскоком: вот сейчас мы не были на «Евро-2», а теперь одновременно все переходим на этот стандарт. Потому что существуют автомобили, в том числе и выпускаемые нашей компанией для нужд армии или для работы в сельском хозяйстве. Например, грузовики «Урал». Еще мы делаем бульдозеры, дорожную технику, грейдеры. Должен ли грейдер соответствовать «Евро-2»?

Этот и другие вопросы еще недостаточно проработаны. Есть огромное количество неясностей, которые надо прояснить. Ведь если поставлять для армии грузовики с экологически безупречными двигателями, то расходы министерства обороны возрастут и достаточно ощутимо. А важно ли для выполнения боевых действий, чтобы автомобиль был экологически чистым?

Нормы «Евро» очень хороши, например, для Швейцарии. Она небольшая и может заботиться о чистоте воздуха. Швейцарцы способны взять и быстро перейти на «Евро-2, 3, 4» и так далее. И никаких проблем! А вот попробовали бы они поработать где-нибудь в глубине уральских гор или под Хабаровском на стройке Газпрома, куда мы поставляем «Уралы», где от одного поселка до другого нужно добираться 300 километров по тайге. Там также необходим «Евро-2»? Если говорить о мегаполисах, таких, скажем, как Москва или Санкт-Петербург, то, безусловно, в них уровень загазованности огромный, и поэтому необходимы какие-то ограничения по экологии. Но, опять же, почему именно «Евро»? Эти стандарты хороши для Европы, для небольших стран. Вся Европа — величиной с пару-тройку российских областей. А мы могли бы ввести какой-нибудь свой стандарт.

Тем не менее, мы прекрасно понимаем, что необходимо заботиться об экологии, делать так, чтобы двигатели автомобилей становились более «чистыми». В нашем холдинге есть Ярославский моторный завод, который первым в России создал двигатели, соответствующие «Евро-2» и «Евро-3». И они поставляются на несколько наших заводов, в том числе и на «Урал», и на «ГАЗ». Так что мы, конечно, готовы к переходу на более строгие стандарты. Но риски, о которых я говорил, все-таки надо учитывать и минимизировать».

Александр Громков

— заместитель директора по связям с общественностью ОАО «АвтоВАЗ»

«Мы, конечно же, поддерживаем законодательный переход на «Евро-2». Это связано в первую очередь с обеспечением экологичности транспорта, повышением чистоты нашего воздуха. Уже сегодня весь наш модельный ряд переднеприводных машин — «Самара», десятое семейство и «Калина» — отвечают стандартам «Евро-2».

Дело в том, что помимо производства и продажи автомобилей в России, мы еще занимаемся экспортом. Порядка 90 тысяч машин мы ежегодно реализуем за рубежом. Практически во всех странах, куда мы их поставляем, сейчас действуют даже более жесткие нормы, чем «Евро-2». Это «Евро-3» и «Евро-4». И наши автомобили полностью этим нормам соответствуют».

Нужный газопровод

Что хорошо для России, то выгодно и Европе



фото: из архива «ПЕ»

Североевропейский газопровод доставит российский газ в Западную Европу

Россия и Германия подписали договор о прокладке газопровода по дну Балтийского моря. Он позволит напрямую поставлять газ из нашей страны в Европу, в обход Украины и Польши.

И это как раз тот случай, когда вложения окупятся сторицей. Причем, выгода ожидается не только экономическая, но и политическая.

Строительство Североевропейского газопровода (СЕГ) некоторые наблюдатели уже называют проектом века. После 2010 года он напрямую направит потоки российского природного газа из Сибири в Германию, а затем и другие страны Европы. Трасса СЕГ пройдет по акватории Балтийского моря от российского Выборга до немецкого Грайфсвальда. Сооружать газопровод протяженностью 1200 км будет совместное российско-германское предприятие North European Gas Pipeline Company. Доля Газпрома в нем составит

51%, а по 24,5% будут принадлежать немецким компаниям E.ON и BASF. На строительство первой ветки будет потрачено около двух миллиардов долларов. Кроме основного газопровода запланированы отводы в Швецию, Финляндию и Калининградскую область.

Неудивительно, что президент этой страны Александр Квасневский болезненно воспринял новость о подписании российско-германского контракта.

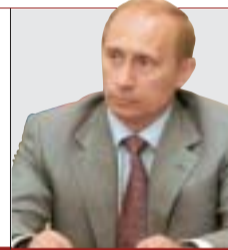
Впрочем, у России свои резоны не очень-то прислушиваться к мнению соседей. Выходя на европейский энергетический рынок напрямую, наша держава решает свои экономические и геополитические задачи. Что касается финансовой выгоды, то она очевидна. Прямые поставки газа снизят его цену, ведь за транзит приходится платить. Да и потери от несанкционированного присвоения перекачиваемого топлива недобросовестными партнерами, наконец, прекратятся. Что же касается политической составляющей проекта, то независимость от соседних государств при экспорте российских энергоносителей на западные рынки способна еще более усилить позиции нашей страны в Восточной Европе.

На это обратил внимание и Владимир Путин: «Хочу подчеркнуть, что мы никого не выдавливаем из наших энергетических дел в Европе. Мы с огромным уважением относимся к экономическим интересам и к геополитическому положению стран-транзитеров российского газа. Полагаем, что они должны играть достойную геополитическую роль

ВЛАДИМИР ПУТИН

президент Российской Федерации

«ХОЧУ ПОДЧЕРКНУТЬ, ЧТО МЫ НИКОГО НЕ ВЫДАВЛИВАЕМ ИЗ НАШИХ ЭНЕРГЕТИЧЕСКИХ ДЕЛ В ЕВРОПЕ»



Вадим Першин

После завершения строительства наша страна существенно снизит зависимость от Украины, через территорию которой ежегодно перекачивает три четверти экспортируемого газа. А от услуг Польши, через которую сегодня осуществляется около 25% всех поставок голубого топлива в Европу, можно будет совсем отказаться.

в Европе. Но мы оставляем за собой право защищать наши интересы».

Можно сказать, что договорившись с Германией о совместном строительстве газопровода, Россия фактически совершила прорыв в отношениях как с Западной Европой, так и с соседними странами.

Дешевле не бывает

Электроэнергия для граждан будет продаваться по льготным тарифам

Минпромэнерго (МПЭ) поддержало инициативу министра регионального развития Владимира Яковлева ввести дифференцированный расчет за потребляемую электроэнергию.

Правительство предлагает РАО лимитировано продавать энергию малообеспеченным группам населения по льготным, «нерыночным» ценам. Чиновники надеются, что это позволит снизить тарифную нагрузку, избавиться от проблемы перекрестного субсидирования, повысить прозрачность финансовых потоков и, в конечном счете, форсировать техническое перевооружение энергосистемы.

Суть проекта незамысловата. РАО «ЕЭС» начинает продавать определенное количество электроэнергии частным потребителям с 50%-ной скидкой. По этим ценам население сможет покупать электричество до тех пор, пока не исчерпает отведенный лимит. Он будет определяться

так называемой «нормой социального потребления (НСП)», величина которой будет зависеть от уровня обеспеченности региона. Ориентировочно: в европейской части — ниже, в районах Дальнего Востока и Крайнего Севера — выше. Все, что выше потребленного лимита — оплачивается по «экономически обоснованной» 100%-ной ставке.

В нынешнем году новый энергетический проект уже опробован на практике в ряде регионов России. Судя по заявлениям представителей РАО, положительный эффект есть. В середине сентября глава Департамента инвестиционной и структурной политики в промышленности и энергетике Минпромэнерго Вячеслав Кравченко заявил, что практика норм социального потребления электричества может распространиться на все регионы страны.

В РАО «ЕЭС» инициативу Минрегионразвития и Минпромэнерго одобряют. «Мы уже предлагали ввести зафиксированную норму потребления киловатт-ча-

сов для каждой семьи, в рамках которой оставить низкие цены на электроэнергию. Это естественная социальная защита незащищенных. Богатые потребляют больше, а бедные меньше, — отметил специалист департамента по взаимодействию со СМИ РАО «ЕЭС» Тимур Белов. — За счет введения лимитов мы рассчитываем не только создать более справедливую систему потребления электроэнергии и тарифов на нее, но и решить так называемую «проблему перекрестного финансирования», которая уже успела набить оскомину». Четкого ответа об ориентировочных размерах и технологии расчета социальных норм потребления пока дать никто не может. От источников в РАО известно лишь, что речь идет о цифре «не менее 100 кВт/час в месяц на квартиру». По прогнозам аналитиков, в ближайшем будущем они станут предметом серьезной дискуссии. По расчетам кубанских парламентариев, на одного потребителя с огневой плитой НСП должно быть не менее 250

Максим Коробов

— депутат Госдумы, член Комитета по энергетике, транспорту и связи

«Построив новый газопровод, Россия, во-первых, сможет значительно увеличить поставки топлива в Европу.»

Во-вторых, резко повысится надежность транспортировки, что даст нам большой выигрыш по сравнению с нестабильными поставками газа из Северной Африки. Третий плюс заключается в том, что это сделает нашу страну независимой от стран-транзитеров при торговле топливом. И в четвертых, безусловно, повысится сохранность газа. Ведь о масштабном его воровстве в некоторых соседних странах известно давно. Если смотреть на вещи объективно, то этот проект не ущемляет интересы государств, через территории которых сегодня идет экспорт российского газа. Они сами себя упустили, когда воровали его и ставили препоны в строительстве новых ниток газопровода. Например, Польша отказала несколько лет назад в сооружении дополнительной нитки. И с Киевом сложилась похожая ситуация — заявления о развитии сотрудничества по транспортировке газа были, а реальные соглашения так и не заключены.

Но в будущем отношения России с соседями не ухудшатся. Ведь когда в этих странах решают, что помимо наших поставок им нужен туркменский или ближневосточный газ, мы не обижаемся. Это их право. Право свободного выбора. Поэтому и у них в данном случае нет причин для обид. Если рассматривать совсем уж крайние варианты (например, гипотетическую возможность саботажа транспортировки российского топлива по нынешним трубопроводам со стороны стран-транзитеров), то на самом деле ничего подобного случиться также не может. Дело в том, что помимо чисто экономических санкций за такие проделки, обязательно последует резкая реакция государств Западной Европы, которые являются конечными потребителями нашего газа. А наши соседи сильно зависят от этих стран и смотрят на них со ртом, полным слюны.

Подписание данного соглашения подчеркивает доминирование в российской внешнеэкономической политике интересов державы. Мы стали без оглядки на кого-либо делать то, что выгодно нам. То есть нормальный здоровый национальный эгоизм здесь присутствует. И это правильно».

кВт/ч, с электрической — 350 кВт/ч. При превышении этой нормы абонент должен оплачивать по тарифу «1,45 руб. за кВт/ч». Вопрос сразу же вызвал бурное обсуждение и выставлялся на голосование дважды. При этом часть депутатов предлагала разграничить нормы социального потребления для зимнего и летнего периодов. В итоге НСП были утверждены в «сыром» варианте.

Впрочем, главная проблема, по мнению аналитиков, заключается в доверии к конечным потребителям. Как свидетельствуют отчеты районных сбытовых компаний, в тех же «экспериментных» регионах клиенты массово вписывали в свои квитанции только то количество киловатт-часов, которое укладывалось в нормативы. Эффективной системы контроля над этим процессом на сегодняшний день не существует, и это может свести на нет все инициативы по НСП, заключают эксперты «Проспекта».

Дмитрий Кудряшов

Правила аккредитации нужно ужесточить,

считает Григорий Элькин

В преддверии 80-летия Ростехрегулирования корреспондент «Промышленного еженедельника» встретился с руководителем Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии Григорием Элькиным и поговорил о поддельных сертификатах и молодых кадрах в агентстве.

«ПЕ»: Как вы оцениваете рынок центров сертификации? Достаточно ли он эффективен в деле защиты потребителей?

Григорий Элькин: В настоящее время насчитывается около 1200 органов по сертификации, более 2 тысяч испытательных лабораторий. То есть, в общей сложности, свыше трех тысяч служб занимаются подтверждением соответствия качества товаров и услуг. Если говорить об уровне их работы, то скажу прямо: он низкий. Многие организации выполняют свою работу недобросовестно. Часто сертификаты выдаются без проведения испытаний. Объясню почему. Как вы знаете, органы сертификации были переведены на коммерческие рельсы, теперь это — бизнес. И они конкурируют между собой, но зачастую недобросовестные предприниматели занижают цену на свои услуги. За счет чего? Как раз за счет отказа от испытаний — ведь в структуре цены основные расходы приходятся именно на них. Такие центры и диктуют рынок свои условия. Разумеется, я не хочу ставить всех под одну гребенку, естественно не все нарушают правила. Есть организации, которые работают добросовестно или хотели бы работать добросовестно, но не могут этого делать: они вынуждены также держать низкие цены, чтобы выстоять в конкурентной борьбе. Вот таково сегодняшнее положение.

Для контроля за ситуацией существуют механизмы аккредитации. С одной стороны, они выстроены в соответствии с международными нормами — я имею в виду аккредитацию в рамках нашего федерального агентства, с другой — они излишне демократичны. Например, мы аккредитуем лаборатории, которые не имеют своего оборудования, а арендуют его. Мне кажется, что правила аккредитации нужно сделать более жесткими и, наконец, навести порядок. У нас, правда, есть инспекционный контроль, который проверяет деятельность аккредитованных органов сертификации и испытательных лабораторий. Но в условиях реформирования системы аккредитации ему работать нелегко.

«ПЕ»: А в чем суть будущих изменений в области аккредитации?

ГЭ: В настоящее время подготовлен проект постановления об аккредитации в области оценки соответствия, которое должно привести аккредитацию в разных ведомствах к единому знаменателю. У нас около двух десятков систем аккредитации в различных органах исполнительной власти, и все они работают по-разному. А ведь есть еще международные правила, и мы стремимся к тому, чтобы обеспечить взаимное признание результатов оценки соответствия. То есть сделать так, чтобы наши сертификаты или протоколы испытаний признавались в других странах, а иностранные — у нас, что значительно упростит торговые отношения. Существует целый ряд международных стандартов в этой области, и мы должны, прежде всего, гармонизировать с ними наши национальные стандарты. Это постановление направлено, в первую очередь, на то, чтобы все имеющиеся системы аккредитации работали по единым правилам, соответствующим международным. Это, в частности, приведет и к улучшению ситуации на рынке сертификации.

«ПЕ»: Проблемы поддельных сертификатов перестают быть отвлеченными как только мы сталкиваемся с некачественными товарами, прошедшими такую «сертификацию». По вашему мнению, какая группа некачественных товаров больше всего присутствует на российском рынке?

ГЭ: Мы проводили целевые проверки на рынках ламповой и подшипниковой продукции, откуда поступали тревожные сигналы. Там было выявлено значительное количество нарушений сертификационных требований. Лампочки стали лопаться и разлетаться чаще. Такого раньше никогда не было. Оказывается, нить накаливания изготавливается не из вольфрама, а совсем из другого материала, непригодного для этих целей. А все это из-за чего? Из-за недостаточного контроля качества. Нарушения правил сертификации как раз и приводят к тому,



Г.Элькин

что «халтурно» сделанные китайские лампочки в больших количествах поступают на российский рынок. Поэтому мы должны выстраивать барьеры на пути некачественной и опасной продукции.

«ПЕ»: Существует мнение, что в России при выборе товара богатый потребитель ориентируется на брэнд, бедный — на цену. А на знаки качества мало кто обращает внимание. Почему?

ГЭ: Давайте возьмем в качестве примера Германию. Там люди очень хорошо разбираются в характеристиках товара. Перед покупкой они, тщательно изучая надписи на коробке и изображенные на ней значки, составляют для себя мнение о нем. То есть они понимают содержание обозначений на упаковке товара. У нас все иначе. Почему в нашей стране чаще всего отдают предпочтение брэндю? Да потому, что производитель вкладывает немало усилий и средств в его рекламу.

«ПРИЗНАЮСЬ, ПОНАЧАЛУ БЫЛО НЕПРОСТО, НО СО ВРЕМЕНЕМ МЫ, ЧТО НАЗЫВАЕТСЯ, ПРИТЕРЛИСЬ ДРУГ К ДРУГУ, ВОЗНИКЛО ВЗАИМОПОНИМАНИЕ ПО ОСНОВНЫМ ВОПРОСАМ»

С другой стороны, на упаковке товара может присутствовать знак, обозначающий, что он удостоен правительственной премии в области качества. Но немногие обращают на него внимание, поскольку он мало пропагандируется. А ведь такой знак дает большое преимущество производителю. Сейчас наметилась тенденция, когда бизнес сам пытается выстроить механизмы, которые позволили бы нашему потребителю лучше ориентироваться в мире товаров: что за продукция, какого качества, опасная или безопасная, надежная ли? Возникают разные программы. Думаю, самая масштабная — «Марка года». Суть программы заключается в том, что проводится добровольная сертификация продукта на соответствие самым высоким стандартам. Реализуя ее, выигрывают все — и потребитель, и бизнес, и государство. В том числе и наше агентство, поскольку таким образом пропагандирует-

ся продукция, соответствующая национальным и международным стандартам. Эта программа реализуется при поддержке Минпромэнерго, президентских структур, мы помогаем организационно и, так сказать, идейно, а предприниматели, которые также заинтересованы в ее успехе, — материально.

«ПЕ»: В прошлом году в рамках административной реформы вместо Госстандарта было учреждено Федеральное агентство по техническому регулированию и метрологии, которое вошло в структуру Министерства промышленности и энергетики России. Григорий Иосифович, что изменилось для вас, для всего коллектива? Как вам работаете в новых условиях?

ГЭ: Если раньше наше ведомство самостоятельно вырабатывало свою политику в области стандартизации, метрологии и оценки соответствия, то сейчас мы это делаем совместно с Минпромэнерго. Признаюсь, поначалу было непросто. Но со временем мы, что называется, притерлись друг к другу, возникло взаимопонимание по основным вопросам. Не скрою, что, конечно, спорные моменты бывают, однако они всегда разрешимы.

Например, Министерство разрабатывает те или иные нормативные акты, по которым предприятиям работать подчас будет сложно. Мы, понимая это, отстаиваем их интересы, пытаемся доказать, что новые механизмы будет трудно реализовать. В конце концов, в таких спорах и обсуждениях чаще всего рождается истина. Ну, а если не находим общий язык, то есть арбитр в лице руководства Министерства, которое всегда выслушает нас и примет решение на основании информации с обеих сторон. На мой взгляд, это

нормальный механизм, который, уверен, из года в год будет работать все более эффективно.

«ПЕ»: Изменился ли коллектив ведомства? Чем отличается чиновник Госстандарта и Ростехрегулирования?

ГЭ: И раньше в Госстандарте, и сегодня в Федеральном агентстве работали и работают профессионалы. Это люди, за плечами которых опыт, измеряемый десятилетиями. Проблема заключается в том, что человек, работавший долгие годы в определенных условиях, при их смене вынужден перестраиваться. А это тяжелый и порой болезненный процесс. И мы его не миновали. Я благодарен сотрудникам за то, что они приняли новую идеологию технического регулирования и очень серьезно и активно трудятся над ее претворением в жизнь. Большинство из них пришли к пониманию того, что страна работает в условиях рыночной экономики и техрегулирование должно этим условиям соответствовать.

Если уж мы заговорили о кадрах, то я не могу не сказать о том, что меня беспокоит. В последнее время практически иссяк приток молодых специалистов в нашу сферу. А ведь сегодня заниматься техническим регулированием и стандартизацией очень интересно и перспективно. Сейчас мы ведем переговоры с некоторыми вузами с тем, чтобы там была введена профильная специализация в этой области. Необходимо обеспечить подготовку новых специалистов, передать им наш опыт и знания.

«ПЕ»: В октябре вашему ведомству исполнится 80 лет. Как собираетесь отмечать эту дату?

ГЭ: Конечно, мы будем праздновать этот юбилей, поздравлять своих специалистов. Кстати, мы возобновили практику награждения сотрудников почетными знаками за заслуги в области стандартизации, за что большое спасибо Минпромэнерго, которое поддерживает нас в этом деле. Но праздник — это не только награды, но и повод для разговора о проблемах, перспективах, будущем развитии. В дни юбилея у нас пройдет научно-практическая конференция, на которой, в частности, мы будем говорить не только о прошлом российской стандартизации, но и о ее будущем, о том, как сохранить уважение к нашей службе в нынешних непростых экономических реалиях.

Беседовали Радик Вахитов,
Ирина Мальцева

Месть бензиновых королей

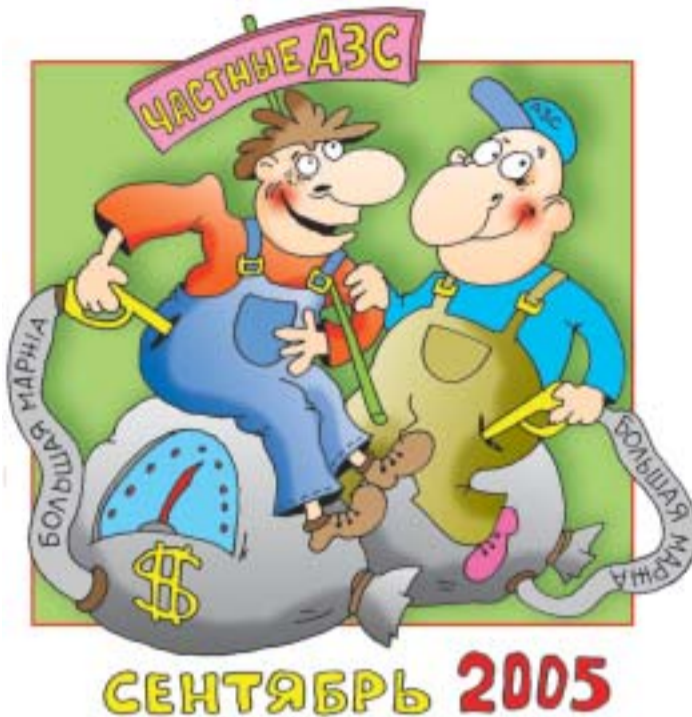
Или — чего боятся «независимые» владельцы АЗС?

В ПЕРВЫЙ ЖЕ РАБОЧИЙ ДЕНЬ ПОСЛЕ СВОЕГО ОТПУСКА глава Минпромэнерго России Виктор Христенко сделал подарок российским автолюбителям: руководители шести ведущих отечественных нефтяных компаний на совещании под руководством министра приняли добровольное решение не повышать цены на нефтепродукты до 1 января 2006 года.

Между тем, эффект от этого важного события оказался несколько скромным. Эксперты, ранее предсказавшие бензиновый апокалипсис, заговорили о том, что «цены и так бы упали», представители независимых бензиновых торговцев заявили об угрозе нового передела рынка со стороны ВИНКов, сами же нефтяники не могут определиться с инструментарием проведения новой политики: фиксировать оптовые («Сибнефть») или розничные («Лукойл») цены? А может, просто увеличить предложение на внутреннем рынке (ТНК-ВР)? Не забыли высказаться по набравшей проблеме и депутаты, выступившие в роли Кассандры и заявившие о неизбежном скачкообразном росте цен на топливо после Нового года.

Среди множества оценок произошедшего пока побеждает мнение о том, что «пакт Христенко-нефтяников» является достаточно удачной PR-акцией бизнеса и власти. Однако даже в этом случае следует помнить, что зачастую PR не исчерпывается собственно «пиаровской» составляющей и превращается в рычаг управления реальными процессами.

Рынок получил сигнал, что правительство готово принимать крутые меры, нефтяники вовремя и без принуждения этот сигнал услышали и показали свою социально-ответственную позицию, потребители топлива радуются, что цены хотя бы временно перестанут расти. «Джентльменское соглашение» министра и нефтяников означает переход диалога крупного бизнеса с властью на качественно новый уровень: в результате «непростого» разговора была выработана консолидированная позиция российской деловой элиты — в конце концов, компании согласились с необходимостью стабилизировать цены без всяких предварительных условий, не привязывая свое решение к каким-либо решениям правительства. Интересы всей российской экономики оказались выше сиюминутной выгоды, и правительство получило «передышку» для завершения работы над комплексом мер по долгосрочной стабилиза-



ции рынка нефтепродуктов. Что интересно, все ныне обсуждаемые предложения, а именно: отъездка НДС от мировых цен на нефть, введение налоговых послаблений при разработке новых и выработанных месторождений, изменение порядка расчета экспортной пошлины на нефть и нефтепродукты, комплекс антимонопольных мер (кстати, «зависший» в словоохотливой Думе) предлагались чиновниками Минпромэнерго еще осенью прошлого (sic!) года. Затем на выступлениях в Госдуме «держали ответ» и министр, и

25%-Й РАЗРЫВ МЕЖДУ ОПТОВЫМИ И РОЗНИЧНЫМИ ЦЕНАМИ НА БЕНЗИН В РОССИИ, К СЛОВУ СКАЗАТЬ, РЕКОРДНЫЙ ДЛЯ ВСЕХ СТРАН МИРА.

его заместитель Иван Матеров. Однако любые изменения в этой сфере сопряжены с множеством трудностей, связанных, прежде всего, с многочисленными конфликтами интересов как ведомственных, так и коммерческих. Пока действует лишь решение о стабилизации уровня акциза-2006 на нефтепродукты на уровне текущего года, а в Думу внесен проект ФЗ «О конкуренции», предусматривающий ужесточение штрафов за случаи монопольного сговора нефтяников в регионах. Так что временную передышку на рынке требуется использовать с максимальной эффективностью. Однако этому может помешать очередная «волна исте-

рии» на топливном рынке. Если ранее экспертное сообщество говорило о перспективе заморозки половины России из-за высоких цен на нефтепродукты, то теперь новая напасть — пресса и аналитики озабочены перспективой удушения независимых торговцев бензином в случае фиксации только розничных цен. Причем, выводы делаются по принципу «кто громче голосит — тот и прав». «Голосят» же громче всех «независимые», и кричат они, на самом деле, простое «маленьких обижают!», вот только не таких уж и маленьких.

Напомним, что «независимые» компании занимают 65% рынка АЗС. Тут на ум приходит еще одна цифра, а именно: 25%-й разрыв между оптовыми и розничными ценами на бензин в России (к слову сказать, рекордный для всех стран мира). Понятно, что ВИНКи находятся в более выгодной ситуации, имея возможность маневра (впрочем, изрядно ограниченную ныне действующим налоговым законодательством). Но если Христенко и нефтяники договорились лишь о «PR-акции» и цены сами расти прекратят, то чего боятся «независимые»? Неужели ограничения их спекулятивных возможностей? Ведь «короли бензоколонок», в отличие от ВИНКов, не имеют дифференцированного пакета активов, их мало заботит ситуация в экономике в целом.

Опять же не совсем понятны утверждения некоторых представителей законодательной власти о возможном резком росте цен на нефтепродукты после снятия моратория в 2006 году. Во-первых, не ясно, откуда были взяты цифры про рост цен на 25-

30%. Во-вторых, похоже, что многие такие заявления делаются по принципу «лишь бы покритиковать». В настоящий момент уже заканчивается действие объективных факторов, влияющих на бензиновую инфляцию, и мораторий призван зафиксировать эту тенденцию и не допустить искусственного перегрева рынка. И нефтяники, и власть, и потребители получают небольшую передышку, за время которой не должны особо пострадать ни ВИНКи, ни «независимые». Правительство же сможет спокойно завершить давно начатую работу по реструктуризации налогового бремени в отрасли. Следует помнить еще и о подготовке к зиме, крайне осложненной ажиотажем на рынке топлива.

Одновременно и слабым, и сильным местом моратория является то, что он не оформлен в виде документа, конкретизирующего техническую сторону вопроса и создающую хоть какую-то систему обязательств нефтяников. Именно поэтому компании говорят о разных подходах к фиксации цен. С другой стороны, это соглашение является продуктом консенсуса «флагманов отрасли», а не признаком возвращения к административным методам управления экономикой, и в случае его выполнения может стать доказательством зрелости российского крупного бизнеса. Пока же в Минпромэнерго рассчитывают на то, что к решению, принятому ведущими российскими нефтяными компаниями, присоединятся и «другие участники рынка нефтепродуктов». Улышат ли?

Василий Осьмаков

АКТУАЛЬНО



Андрей Клепач,

— директор Департамента макроэкономического прогнозирования Минэкономразвития России

«Если рост цен на бензин продолжится, инфляция не сможет остаться в пределах, определенных правительством — 11%. Хотя ГСМ занимают 1,5% в потребительской корзине, но с учетом влияния на цены продовольствия и отопления их вклад в инфляцию выше 5%».



Евгений Гавриленков,

— главный экономист «Тройки Диалог»

«Хуже то, что псевдоадминистративными мерами стимулируется еще

большая неэффективность расходования топлива. Посмотрите: в Москве невозможно ездить из-за пробок и цены на бензин никого не смущают. Здесь, наоборот, нужно повысить их в два-три раза. А в некоторых регионах цены действительно становятся тормозом на пути развития экономики».



Евгений Аркуша,

— вице-президент Российского топливного союза

«Инициатива нефтяных компаний заморозить цены на своих заправках будет иметь положительный эффект при условии, если нефтяники не будут повышать оптовые цены. Тогда и независимые продавцы смогут нормально работать на рынке. На мировом рын-

ке в последние недели отмечается некоторая стабилизация цен на нефть, внутри России нефть подешевела. Кроме того, с октября вводятся еще более высокие экспортные пошлины, а также скоро закончится сезон навигации, что ограничит экспорт сырья. Все эти факторы должны способствовать стабилизации цен на нефтепродукты внутри России»



Евгений Ясин,

— научный руководитель государственного университета Высшая школа экономики

«С одной стороны, конечно, все готовы приветствовать подобное решение, потому что уже от одного мелькания цифр на заправках просто рябит в глазах, не говоря уже про кошельки и карманы.

С другой стороны, волнуют последствия. Для населения, кроме плюсов, я ничего не вижу. Для сельского хозяйства, которое завершает уборку урожая и сельскохозяйственный год — тоже важно.

А сами нефтяные компании, я думаю, переносят это, хотя инвестиции в нефтяную промышленность довольно резко упали. Нужно было бы их стимулировать, нужно было бы как-то поднимать, но там другие факторы играют более важную роль... К тому же в большинстве регионов просто есть определенное прикрепление нефтяных компаний к данному региону. И эта компания в данном регионе является, по существу, единственным поставщиком. Поэтому они могут, в принципе, повышать цены, компенсируя те недоборы доходов, упущенные выгоды, которые недополучают от повышения мировых цен на нефть».

БЛИЦ-ОПРОС

Вперед, к победе!


**Голиков
Олег Павлович**

 —заместитель генерального директора и
генеральный директор УК «ТКЗ-Менеджмент»

Родился 29 мая 1964 года в Тольятти (Самарская область). В 1987 году окончил Харьковское высшее военное училище тыла МВД СССР по специальности «инженер-экономист». 1987-1995 годы - служба в рядах ВВ МВД СССР и РФ.

1995-2000 годы - заместитель генерального директора фирмы «Стройтэкс Ризл Эстейт». Занимается строительством жилых многоэтажных домов в Москве и Московской области.

2000-2003 гг. - работа в группе МДМ. Генеральный директор ЗАО ТД «Кузнецкие Ферросплавы» (г. Новокузнецк, Кемеровская область). Генеральный директор ОАО «Кузнецкий ферросплавный завод». С 23.12.04 г. по настоящее время - генеральный директор ООО «УК «ТКЗ-Менеджмент».


**Даниленко
Виктор Георгиевич**

 —заместитель генерального директора
и генеральный директор ОАО «ЗиО-Подольск»

Родился 24 января 1955 года в Мурманске. В 1977 году окончил факультет «Промышленная энергетика» Ивановского энергетического института.

Сразу после окончания института по распределению начал работу на Подольском машиностроительном заводе им. Орджоникидзе. С 1997 года является генеральным директором этого предприятия. Имеет ученые степени кандидата технических наук и кандидата экономических наук.


**Марат
Девлет-Кильдеев**

—первый заместитель генерального директора

Родился 12 декабря 1964 года в Ленинграде. В 1987 году окончил филологический факультет Ленинградского государственного университета. В 1988-1990 годы работал переводчиком на оружейном заводе в Тиручираппалли (Индия). В 1991-1993 годы учился на степень MBA в области финансов в университете Торонто. С 1993 по 1997 год работал в Канаде и занимал различные управленческие посты в банках Barclays Bank и HSBC Group. В январе 1998 года вернулся в Россию и возглавил департамент по управлению рисками, а позднее и финансовое управление в инвестиционной компании «Ренессанс Капитал». В октябре 1999 года перешел на должность первого заместителя генерального директора группы «Ренессанс Страхование». В марте 2001 года был назначен генеральным директором ЗАО «Афиша Индастриз». С 2003 года — управляющий директор инвестиционной компании «Ринако». В 2005 году назначен первым заместителем генерального директора ОАО «ЭМАльянс».


**Линников
Егор Владимирович**

 —заместитель генерального директора
и генеральный директор ОАО «ЗИОМАР»

Родился в 1964 году в Сочи. В 1987 году окончил Московский инженерно-физический институт по специальности «физико-энергетические установки». Начал работу на Подольском машиностроительном заводе в 1992 году в должности заместителя начальника цеха. К 2001 году стал заместителем генерального директора. С июня 2005 года работает в должности генерального директора ИК «ЗИОМАР» (инжиниринговая компания, осуществляющая маркетинговую деятельность в интересах ЗиО).


**Овчар
Владимир Герасимович**

—генеральный директор

Родился в 1940 году. В 1963 году окончил Томский политехнический институт, получив квалификацию инженера - промтеплоэнергетика. На Подольский машиностроительный завод Овчар В.Г. поступил в 1965 году инженером-конструктором. В 1989 году был избран директором Подольского машиностроительного завода имени Орджоникидзе. С 1997 года – председатель Совета директоров ОАО МЗ «ЗиО Подольск». При его непосредственном руководстве на заводе было осуществлено техническое перевооружение и реконструкция предприятия. С 2005 года является генеральным директором ОАО «ЭМАльянс». Имеет правительственные награды и почетные звания: орден Трудового Красного Знамени, Лауреат Государственной Премии СССР, Лауреат Премии Совета Министров СССР, звание «Заслуженный машиностроитель РСФСР», орден «Дружбы народов», почетное звание «Почетный гражданин Московской области», орден «За заслуги перед Отечеством» IV степени.

«Не сдаваться»

Таков девиз председателя Совета директоров ЭМАльянса
Евгения Туголукова

НА ОДНОМ ИЗ НАИБОЛЕЕ ЭФФЕКТИВНЫХ И БЫСТРО РАЗВИВАЮЩИХСЯ РОССИЙСКИХ РЫНКОВ - ЭНЕРГЕТИЧЕСКОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ - ПОЯВИЛСЯ НОВЫЙ КРУПНЫЙ ИГРОК. ИМЯ ЕМУ – ЭМАЛЯНС. В ПЛАНАХ РУКОВОДСТВА КОМПАНИИ В ТЕЧЕНИЕ БЛИЖАЙШИХ ТРЕХ ЛЕТ ДОВЕСТИ ОБЪЕМ ПРОДАЖ ДО 500 МЛН ДОЛЛАРОВ.

Амбициозные цели и задачи поставила перед собой команда опытных управленцев и специалистов машиностроительной индустрии ОАО «ЭнергоМашиностроительного Альянса», созданного в 2005 году на базе активов Таганрогского котлостроительного завода «Красный Котельщик» и Машиностроительного завода «ЗиО-Подольск» с его инжиниринговой компанией «ЗИОМАР». Председатель совета директоров ЭМАльянса Евгений Туголуков уверяет, что объединенная компания «будет сопоставима с «Силовыми машинами», считавшимися до недавнего времени самым крупным российским производителем энергетического оборудования всех типов и масштабов, достойно представлявшим нашу страну на мировом рынке.

Все последние годы на предприятиях, входящих в состав альянса, осуществлялся переход к высоким технологиям в инженерно-конструкторской и производственной сферах. Генеральный директор ЭМАльянса Владимир Овчар отмечает, что сегодня реализуется целый комплекс мер по созданию единой корпоративной инфраструктуры. Если прибавить к этому богатейший опыт заводов, насчитывающий не один десяток лет, мощную инжиниринговую школу, высокое качество продукции, поставляемой предприятиям РАО «ЕЭС России», Газпрома, атомным электростанциям, металлургическим заводам и энергосистемам стран ближнего и дальнего зарубежья, можно говорить о реальности воплощения в жизнь амбициозных планов.

Открытое акционерное общество «ТКЗ «Красный котельщик» — один из крупнейших в России и Европе производителей паровых котлов, котельного и вспомогательного оборудования – завод был основан в 1896 году. Около 60% мощностей тепловых электростанций России оснащено котельным и (90%) теплообменным оборудованием производства ТКЗ. Основные направления экспорта – страны Юго-Восточной Азии, Ирак, Восточная Европа. В начале 2005 года «Красный котельщик» заключил самый крупный контракт за свою более чем столетнюю историю. Предприятие обязуется обеспечить проектирование, изготовление, поставку, монтаж и пуск в эксплуатацию трех котлов паропроизводительностью 2200 тонн пара в час, предназначенных для работы на сверхкритических параметрах пара, для ТЭС «BARH» (Индия). Завод с легкостью обошел таких известных на международном энергетическом рынке конкурентов, как Alstom, Doosan, BHEL.

Бывший конкурент, а ныне второй основной игрок альянса — Машиностроительный завод «ЗиО Подольск» чуть младше, он основан в 1919 году. Ровесник Государственного плана электрификации России (ГОЭЛРО), завод проектирует и изготавливает оборудование для тепловых и атомных электростанций России и зарубежья более 50 лет, начиная с первой в мире атомной электростанции, запущенной в 1953 году в городе Обнинск.

В настоящее время на предприятиях, входящих в состав ЭМАльянса, работает около 14 тысяч человек под руководством профессиональной команды управленцев. Ожидаемый объем продаж в 2005 году составит более 250 млн долларов, доля экспорта – 60%. В планах руководства компании в течение ближайших трех лет довести объем продаж до 500 млн долларов. Намерение руководства открытого акционерного общества «ЭМАльянс» укреплять свои позиции на рынках России и зарубежных стран, осваивать производство новой продукции и налаживать поставку энергетического оборудования «под ключ» приве-



фото: автора

I Е. Туголуков

**Туголуков
Евгений Александрович**

—председатель совета директоров

Родился в 1970 году. Высшее образование получил в Уральском государственном техническом университете по специальности «Экономика и управление на предприятии». Трудовую карьеру начал в товариществе с ограниченной ответственностью «КАРРЕ» в должности заместителя генерального директора. В 1993 году пришел на работу в МДМ-банк, где прошел путь от эксперта отдела внебиржевых операций до заместителя начальника управления анализа проектов. С 2001 года занимал руководящие должности в группе МДМ - сначала в качестве заместителя исполнительного директора, а затем вице-президента ЗАО «Управляющая компания Группы МДМ». В конце 2002 года Евгений Туголуков возглавил инвестиционную компанию «Ринако». С декабря 2003 года занимает пост председателя Совета директоров открытого акционерного общества «ТКЗ Красный Котельщик». В 2005 году избран председателем совета директоров открытого акционерного общества «ЭМАльянс». Евгений Туголуков входит в генсовет общественной организации «Деловая Россия».

до к заключению генерального соглашения о сотрудничестве с входящими в транснациональный холдинг Alstom компаниями Alstom Power Boiler GmbH (Германия) и Alstom Switzerland Ltd (Швейцария). Зарубежные компании получили в лице открытого акционерного общества «ЭМАльянс» надежного российского партнера, располагающего крупными производственными мощностями. В свою очередь российская сторона приобретет передовые технические знания и промышленно не освоенные в России технологии, которые выведут нашу страну на новые перспективные рубежи.

Россия–Украина

Интеграция в новом формате

Сегодня отношения России и Украины в энергетической сфере достигли низшей точки за последние пять лет и фактически зашли в тупик. Национальные газовые компании Украины и России, обмениваясь взаимными обвинениями, фактически находятся в состоянии «холодной войны».

Атмосфера взаимного уважения и партнерства, в которой я как глава «Нефтегаза Украины» три года проработал с командой Алексея Миллера, руководителя «Газпрома», на сегодня отошла в прошлое.

Практически поставлен крест на проекте Международного газотранспортного консорциума, который можно без преувеличения назвать ярким примером утраченного потенциала сотрудничества. Трехсторонний формат проекта: Россия-Украина-Германия решал долгосрочную проблему снабжения европейских потребителей природным газом российского происхождения с максимальным учетом интересов владельца ресурсов (России), транзитера (Украины) и потребителя (Германия). Эти отношения выстраивались на долгосрочной 20-летней основе, на принципах взаимной выгоды и уважения.

Сегодня, когда этот проект исчез с повестки дня правительств Украины и России, каждая из сторон вынуждена самостоятельно решать вопросы, ответы на которые уже были даны проектом Консорциума. Украина ищет иранский газ для гарантированной загрузки своих магистралей, Россия ищет новые пути поставки своего газа на мировой и европейский рынки, причем намного превосходящие по затратности путь через Украину. Германия вынуждена искать альтернативных поставщиков этого топлива.

Поднятая Российской Федерацией тема удорожания газа, который поставляется для нужд Украины, несмотря на кажущуюся привлекательность, тоже может обернуться дополнительными проблемами и для России в том числе. Не вызывает сомнения, что украинский рынок

«МЫ БЛАГОДАРНЫ РОССИЙСКОЙ СТОРОНЕ ЗА ПРОДОЛЖЕНИЕ ЗАГРУЗКИ ТРУБОПРОВОДНОГО МАРШРУТА ОДЕССА-БРОДЫ».

не выдержит ни в 2006, ни в 2009 году цену газа на уровне 160 долларов, как это предлагает «Газпром». Повышение цены вернет в наш лексикон слова «неплатежи» и «несанкционированные отборы газа» и наверняка вызовет у украинской стороны необходимость экономить на всем – включая поддержание надежности газотранспортной системы. Это, в свою очередь, может привести к авариям, срыву поставок газа европейским по-



Диалог Москвы и Киева необходимо строить на взаимовыгодной основе

требителям и в результате – к потерям и Украины, и России.

Мы благодарны российской стороне за продолжение загрузки трубопроводного маршрута Одесса-Броды – не будь российских ресурсов, этот нефтепровод простаивал бы до сих пор.

Однако нормальная работа этого проекта является, скорее, последним рудиментом наших некогда теплых отношений. Признаки охлаждения и конфронтации видны уже и на нефтетранспортном направлении. С начала года резко снижена транспортировка российской нефти по всем остальным направлениям нефтетранспортной системы и, насколько мне известно, эта тенденция будет усугубляться.

Продолжается удорожание российской нефти для украинских НПЗ. В результате снижается переработка нефти на украинских заводах, которые в большинстве своем принадлежат российским компаниям, а вместо этого начался импорт готовых нефтепродуктов из Беларуси, Литвы и Румынии. В результате Россия теряет рынок сбыта нефти, российские нефтяные компании теряют объемы производства на

Украине и позиции на нашем рынке, а выигрывает белорусский и литовский производитель.

Причин возникновения этих проблем несколько. Одна из них – структурная: если раньше отношения наших стран курировали группы во главе с премьер-министрами, то переход этого направления в ведение комиссии во главе с руководителями советов безопасности свернул работу с налаженной колеей.

К сожалению, украинская сторона усугубила хаос в отношениях обилием переговоров по газовым вопросам – в какой-то момент россияне просто перестали понимать, с кем же все-таки надо иметь дело. Немало проблем создала и популистская политика правительства Юлиуса Тимошенко. Сыграл свою роль и неприятный осадок, оставшийся после выборов президента Украины.

Однако именно сейчас у нас появился уникальный шанс дать новый толчок отношениям России и Украины в энергетической сфере. После отставки правительства Тимошенко президент Украины Виктор Ющенко взял курс на прагматичную политику и привлечение кадров не по по-

литическим убеждениям, а по профессиональным качествам. Украина постепенно перестает быть «оранжевой». Усиление влияния политических сил центристской ориентации создает условия для нормализации отношений наших стран.

Есть ряд направлений, где можно и нужно развивать сотрудничество России и Украины. Во-первых, необходимо вернуться к идее создания Газотранспортного консорциума (Россия – Украина – Германия). Во-вторых,

ВМЕСТО «БЕГСТВА» ОТ ЕЭП, УКРАИНЕ СЛЕДУЕТ ПРЕДЛОЖИТЬ НОВУЮ ВЕРСИЮ ПРОЕКТА ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ

считаю необходимым формирование энергетического альянса двух стран с целью наращивания экспорта вторичных энергоносителей (нефтепродукты, электроэнергия) на рынки стран ЕС.

Могут быть перспективными совместные инвестиционные проекты «Газпрома» и «Нафтогаза Украины» по расширению объемов транспортировки туркменского газа в Европу.

А согласованная политика в переговорах наших стран с Туркменистаном по ценам на газ (чего, к сожалению, не было в текущем году) поможет удерживать цены на туркменский газ на приемлемом уровне.

Мы вполне можем продолжить опыт по созданию российско-украинских консорциумов для участия в конкурсах на приобретение объектов энергетики в странах Восточной Европы. Не до конца проработано такое перспективное направление сотрудничества, как совместный выход на новые рынки нефтегазодобычи – такие, как Ливия, ОАЭ и т.д..

Основой для всех этих проектов должна стать активизация

проекта ЕЭП. Вместо «бегства» от ЕЭП, Украине следует предложить новую версию проекта экономической интеграции. Существующая версия ЕЭП – это торгово-экспортная модель экономической интеграции, закрепляющая за нашими странами роль поставщика сырья. Нашим странам необходим экономический прорыв. И для этого мы должны двигаться к экономической интеграции на базе промышленно-инвестиционной кооперации и сотрудничества в сфере инноваций и технологий.

Юрий Бойко
председатель правления
НАК «Нафтогаз Украины» в 2002-2005 гг.

В ближайших номерах «ПЕ» мы продолжим дискуссию по проблеме взаимоотношений России и Украины не только в аспекте энергетического диалога, но и по многим другим ключевым проблемам. При этом слово будет предоставлено всем читателям нашей газеты – как простым гражданам двух государств, так и чиновникам высокого ранга. Свои отклики и статьи просьба направлять по электронному адресу редакции: kkk@mte.gov.ru

Выходные данные

Учредитель и издатель: ООО «Редакция газеты «Промышленный еженедельник». Издание зарегистрировано в Министерстве Российской Федерации по делам печати, телерадиовещания и средств массовой информации

ПИ № 77-12380 от 19.04.2002 г. Перерегистрировано в связи со сменой учредителя ПИ №77-14566 от 07.02.2003 г. Перерегистрировано в связи со сменой учредителя ПИ № ФС77-19251 от 23.12.04 г. в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия.

Генеральный директор

Валерий Стольников

Шеф-редактор проекта

Каха Кахиани

Коммерческий директор

Виктория Чикирева

Выпускающий редактор

Михаил Сергеев

Помощник главного редактора

Юлия Гужонкова

Креативный директор

Петр Банков

Арт директор

Михаил Лоськов

Редактор экономновостей

Ольга Дмитриева

Отдел спецпроектов

Дмитрий Кудряшов

Отдел компаний и рынков

Вадим Муханов

Информационное обеспечение

Светлана Головань

Дизайн-макет

«ДизайнДепо», www.designdepot.ru

Дизайн, верстка

Павел Горшенин

Менеджер по рекламе

Анна Дворянчикова

Подготовка газеты осуществляется совместно с Центром общественных связей Минпромэнерго России. Распространяется по подписке и прямой рассылке.

Подписаться на «Промышленный еженедельник» можно в любом отделении связи Российской Федерации и стран СНГ по каталогам «Роспечать» и Общероссийскому каталогу «Пресса России»: индекс для индивидуальных подписчиков — 45774, индекс для предприятий и организаций — 83475; по каталогу российской прессы «Почта России»: индекс для индивидуальных подписчиков — 10887, индекс для предприятий и организаций — 10888. Стоимость подписки зависит от региона, в котором вы находитесь. Также на «ПЕ» можно подписаться непосредственно в редакции.

Адрес редакции и издателя:

123104, Москва, а/я 29

Телефоны для справок:

(095) 729-3977, 778-1805, 778-1447

Тел./факс: (095) 924-1687

E-mail: editor@minstp.ru

При цитировании ссылка на издание обязательна.

Номер подписан 26.09.2005 г.

Тип. № 512330. Газета отпечатана в типографии ООО «ОИД «Медиа-Пресса», 125993, г. Москва, ул. «Правды», 24. Номер заказа 512329.

Тираж 3000



Официальный
публикатор
Минпромэнерго России

Министерство промышленности и энергетики Российской Федерации
ПРИКАЗ №227 от 18 августа 2005 года.

«Об организации в Минпромэнерго России работы по подготовке и проведению в Москве в 2006 году седьмого Российского международного автомобильного салона «Автосалон-2006»

С целью проведения активной государственной политики в области автомобилестроения и реализации в среднесрочной перспективе (2005-2008 гг.) приоритетных задач, предусмотренных Концепцией развития автомобильной промышленности России, приказываю:

1. Образовать Организационный комитет по подготовке и проведению в Москве в 2006 году седьмого Российского международного автомобильного салона «Автосалон-2006» и утвердить его состав согласно приложению.

2. Оргкомитету «Автосалона-2006» в срок до 25 сентября 2005 года определить:

■ официального выставочного оператора по организации «Автосалона-2006»;

■ выставочную площадку для проведения «Автосалона-2006»;

■ в срок до 30 ноября 2005 года подготовить и утвердить:

■ концепцию формирования экспозиции «Автосалона-2006»;

■ программу мероприятий, проводимых в рамках «Автосалона-2006»;

■ календарный план выполнения работ по организации и проведению «Автосалона-2006»;

■ в срок до 1 июня 2006 года подготовить и утвердить список предприятий-экспонентов для участия в «Автосалоне-2006».

3. Определить Департамент структурной и инвестиционной политики в промышленности и энергетике (Дементьев А.В.) ответственным координатором работ по подготовке и проведению «Автосалона-2006».

4. Определить Департамент промышленности (Дейнеко А.Д.) ответственным организатором по подготовке и проведению «Автосалона-2006».

5. Центру общественных связей (Верников Е.Н.) совместно с Департаментом промышленности,

Распромом, Департаментом структурной и инвестиционной политики в промышленности и энергетике и уполномоченным выставочным оператором обеспечить информационное сопровождение «Автосалона-2006» и проводимых в его рамках мероприятий.

6. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на заместителя министра промышленности и энергетики А.Г.Реуса.

Министр
В.Б. Христенко

УТВЕРЖДЕН приказом Минпромэнерго России от 18 августа 2005 г. № 27

СОСТАВ

Организационного комитета по подготовке и проведению 7-го Российского международного автомобильного салона «Автосалон-2006»

Реус Андрей Георгиевич — заместитель министра промышленности и энергетики Российской Федерации, председатель Совета НП «ОАР», председатель Оргкомитета

Дейнеко Андрей Дмитриевич — директор Департамента промышленности, заместитель председателя Оргкомитета

Жаботинский Константин Анатольевич — начальник отдела Департамента структурной и инвестиционной политики в промышленности и энергетике Минпромэнерго России, заместитель председателя Оргкомитета

Белобородов Василий Петрович — заместитель начальника Госавтоинспекции МВД России (по согласованию)

Капустин Владислав Валентинович — начальник Управления гражданских отраслей промышленности Роспрома

Министерство промышленности и энергетики Российской Федерации
ПРИКАЗ №254 от 13 сентября 2005 года.

О внесении изменений в приказ Минпромэнерго России от 18 августа 2005 г. № 227 «Об организации в Минпромэнерго России работы по подготовке и проведению в Москве в 2006 году седьмого Российского международного автомобильного салона «Автосалон-2006»

В частичное изменение состава Организационного комитета по подготовке и проведению седьмого Российского международного автомобильного са-

лона «Автосалон-2006» (далее – Оргкомитет), утвержденного приказом от 18 августа 2005 г. № 227, приказываю:

Министерство промышленности и энергетики Российской Федерации
ПРИКАЗ №238 от 29 августа 2005 года.

Об утверждении состава Общественного совета по техническому регулированию при Министерстве промышленности и энергетики Российской Федерации

В частичное изменение приказа Минпромэнерго России от 15 апреля 2005 г. № 83 утвердить состав Общественного совета по техническому регулированию при Министерстве промышленности и энергетики Российской Федерации согласно приложению.

Врио Министра
А.Г. Реус

УТВЕРЖДЕН приказом Минпромэнерго России от 29 августа 2005 г. № 238

СОСТАВ

Общественного совета по техническому регулированию при Министерстве промышленности и энергетики Российской Федерации

Комаров А.И. — сопредседатель НО «Фонд развития трубной промышленности» (председатель Совета) (по согласованию)

Фонарева Н.Е. — председатель Комитета ТПП РФ по вопросам регулирования предпринимательской деятельности (заместитель председателя Совета) (по согласованию)

Абдуллин И.Ш. — председатель экспертного совета НО «Союз ассоциаций и предприятий медицинской промышленности» (по согласованию)

Авдеев В.В. — заместитель исполнительного директора НО «Ассоциация прессовщиков алюминия» (по согласованию)

Апанасенко Б.П. — председатель Ассоциации «ЦНТСоЛЬ» (по согласованию)

Баранов А.С. — президент общенациональной Ассоциации генетической безопасности (по согласованию)

Баранов В.Н. — президент НКО «Союз независимых производителей газа» (по согласованию)

Батков А.М. — президент Межрегиональной общественной организации «Общество авиастроителей»

Беляева С.А. — вице-президент Российского союза производителей одежды (по согласованию)

Богомолов Ю.А. — председатель Комитета Российского союза научных и инженерных общественных организаций по проблемам качества (по согласованию)

Бухаров И.О. — президент Федерации рестораторов и отельеров (по согласованию)

Був В.В. — президент АНО «Информационно-консультационный центр «Бизнес-Тезаурус» (по согласованию)

Глазатова М.К. — директор Департамента технического регулирования и метрологии Минпромэнерго России

Гранев В.В. — председатель научно-технического комитета Российского общества инженеров строительства (по согласованию)

Гречев Д.Д. — президент Национальной ассоциации ювелирной торговли (по согласованию)

Гусаров А.П. — исполнительный директор Ассоциации автомобильных инженеров (по согласованию)

Давлетчин В.Р. — технический директор Российского союза машиностроителей пищевого и перерабатывающего оборудования (по согласованию)

Каульбарс Алексей Александрович — директор Департамента государственного регулирования внешнеторговой деятельности и таможенного дела Минэкономразвития России (по согласованию)

Москвичев Евгений Сергеевич — директор Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России (по согласованию)

Наумов Станислав Александрович — помощник министра промышленности и энергетики Российской Федерации

Сорокин Николай Тимофеевич — заместитель директора Департамента промышленности Минпромэнерго России

Трубин Вадим Владимирович — советник Департамента структурной и инвестиционной политики в промышленности и энергетике Минпромэнерго России, ответственный секретарь Оргкомитета

Христензен Владимир Георгиевич — начальник Управления по координации работ с предприятиями машиностроения Мэрии г.Москвы (по согласованию)

Шакум Мартин Люцианович — председатель Комитета по промышленности, строительству и наукоемким технологиям Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации (по согласованию)

Блохин Михаил Владимирович — исполнительный директор Ассоциации НАПАК (по согласованию)

Долгов Леонид Евгеньевич — руководитель Дирекции стратегического маркетинга ОАО «РусПромАвто» (по согласованию)

Ковригин Александр Сергеевич — председатель Совета директоров ОАО «АСМ-холдинг», заместитель Руководителя Комитета ТПП РФ (по согласованию)

Когонин Сергей Анатольевич — генеральный директор ОАО «КамаАЗ» (по согласованию)

Лаптев Константин Викторович — генеральный директор АМО «ЗИЛ» (по согласованию)

Нахманович Петр Абрамович — директор по связям с общественностью ОАО «АвтоВАЗ» (по согласованию)

Левичев Евгений Борисович — президент НП «ОАР»

Швецов Вадим Аркадьевич — генеральный директор ОАО «Северсталь-Авто»

1. Внести в состав Оргкомитета следующие изменения:

а) включить в состав Оргкомитета следующих лиц:

Зинченко Александр Иванович — заместитель начальника отдела маркетинговой политики и координации выставочной деятельности Департамента структурной и инвестиционной политики в промышленности и энергетике Минпромэнерго России;

Страшко Владимир Петрович — вице-президент Торгово-промышленной палаты Российской Федерации (по согласованию).

б) исключить из состава Оргкомитета Жаботинского Константина Анатольевича.

Врио Министра
А.Г. Реус

Дударенко О.Н. — директор Ассоциации изготовителей алюминиевых строительных конструкций (по согласованию)

Домбровский Ю.А. — президент Ассоциации предприятий, занимающихся развитием и эксплуатацией сетей сотовой связи в стандарте GPRS-800 «Ассоциация 800» (по согласованию)

Духанов С.П. — исполнительный директор Ассоциации производителей парфюмерии, косметики и бытовой химии (АППИК БХ) (по согласованию)

Елисеев Ю.Н. — президент Всероссийской Ассоциации металлостроителей (по согласованию)

Еремеев Н.С. — президент Ассоциации организаций лесного машиностроения России (по согласованию)

Жибурт Е.Б. — председатель совета Российской ассоциации трансфузиологов (по согласованию)

Жилин О.Ф. — вице-президент НП «Российское газовое общество» (по согласованию)

Жуков Н.Н. — президент Российской ассоциации водоснабжения и водоотведения (по согласованию)

Зверев В.И. — президент Ассоциации предприятий мебельной и деревообрабатывающей промышленности России (по согласованию)

Злочевский А.Л. — президент Российского зернового союза (по согласованию)

Земцов С.П. — вице-президент Российского научного общества анализа рисков (по согласованию)

Иванов В.В. — исполнительный директор НО «Хризотилевая ассоциация» (по согласованию)

Карабасов Ю.С. — ректор Московского государственного института стали и сплавов (по согласованию)

Кислый В.В. — заместитель председателя правления Общероссийского научно-технического общества бумажной и деревообрабатывающей промышленности (по согласованию)

Козлов С.Н. — председатель правления «Союзпромпкож» (по согласованию)

Колпаков В.С. — генеральный директор Международного союза металлургов России (по согласованию)

Продолжение см. в след. номере «ПЕ»

Проверка на честность

До половины информации в резюме — неправда



фото: автора

Е. Стулова

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ДЕТЕКТОРА ЛЖИ ЗАКОНОДАТЕЛЬНО ЗАКРЕПЛЕНО ТОЛЬКО В ЯПОНИИ И НЕКОТОРЫХ ШТАТАХ США. ТЕМ НЕ МЕНЕЕ, ТЕСТИРОВАНИЕ НА ПОЛИГРАФЕ ШИРОКО ПРАКТИКУЮТ БОЛЕЕ ЧЕМ В 60 СТРАНАХ, В ТОМ ЧИСЛЕ И В РОССИИ. АТТРИБУТ ИЗ АРСЕНАЛА СПЕЦСЛУЖБ СТАЛ ЭЛЕМЕНТОМ СОВРЕМЕННОГО КОРПОРАТИВНОГО СТИЛЯ РОССИЙСКИХ КОМПАНИЙ.

Сотрудник втихую работает на конкурирующую фирму? Берет взятки? Или приторговывает коммерческими тайнами родной фирмы в свободное от основ-

ной работы время? Чтобы выяснить это, сегодня достаточно прибора размером с ноутбук, нескольких проводков и датчиков. Сперва психологи задают безобидные вопросы – проверяют реакцию, следя за показаниями на экране. Потом переходят к сути. Метод кажется простым до примитивности: прибор фиксирует физиологические реакции на вопрос, полиграфолог делает выводы. На самом деле задача куда сложнее: нужно не просто механически снять показания и написать отчет, а правильно расшифровать сухие данные.

«Для нас главное — не поймать нарушителя за руку, а докопаться до правды, — говорит директор компании «Омега Консалтинг» Роман Устюжанин. — Мы не ставим целью мгновенно найти и обличить. Очень велик риск навредить, ведь от выводов полиграфологов может зависеть карьера и судьба человека. Поэтому мы тщательно, по несколько раз, перепроверяем ответ на каждый значимый вопрос».

Чаще всего специалистов зовут, когда проблема уже возникла. Полиграфологи проводят полноценное служебное расследование, по итогам выдают отчет и рекомендации, дальше — дело заказчика. Даже если человек действительно совершил нечто противозаконное, не факт, что его уволят. А вот если он — патологический врун и обманщик, то после проверки на полиграфе, скорее всего, уволится сам. Полиграфологи советуют не спешить с ре-

шением — бывает, что сотрудник, укравший десяток-другой тысяч долларов, приносит компании сотни тысяч. Воровство из общего котла он воспринимает как заслуженный бонус за ударную работу. В таких случаях компании рекомендуют наказать проштрафившегося, но не увольнять — нет гарантии, что новый сотрудник не займется тем же самым.

Чтобы не доводить до кризисной ситуации, многие предпочитают перестраховаться заранее — проверить реальность информации в резюме. Заказчик формулирует вопросы, на которые хотел бы получить достоверные ответы. Знать хотят, как правило, одно и то же — не употребляет ли кандидат наркотики, не запойный ли он алкоголик, были ли судимости и не работал ли раньше на конкурентов.

«Практика показывает — в резюме до половины информации может быть неправдой. А по мелочам привирает почти каждый. Важно понять, в чем и насколько. Мы садимся вместе с соискателем и проверяем каждый пункт. Обычно люди врут, говоря о причинах увольнения с предыдущей работы», — рассказывает Роман Устюжанин.

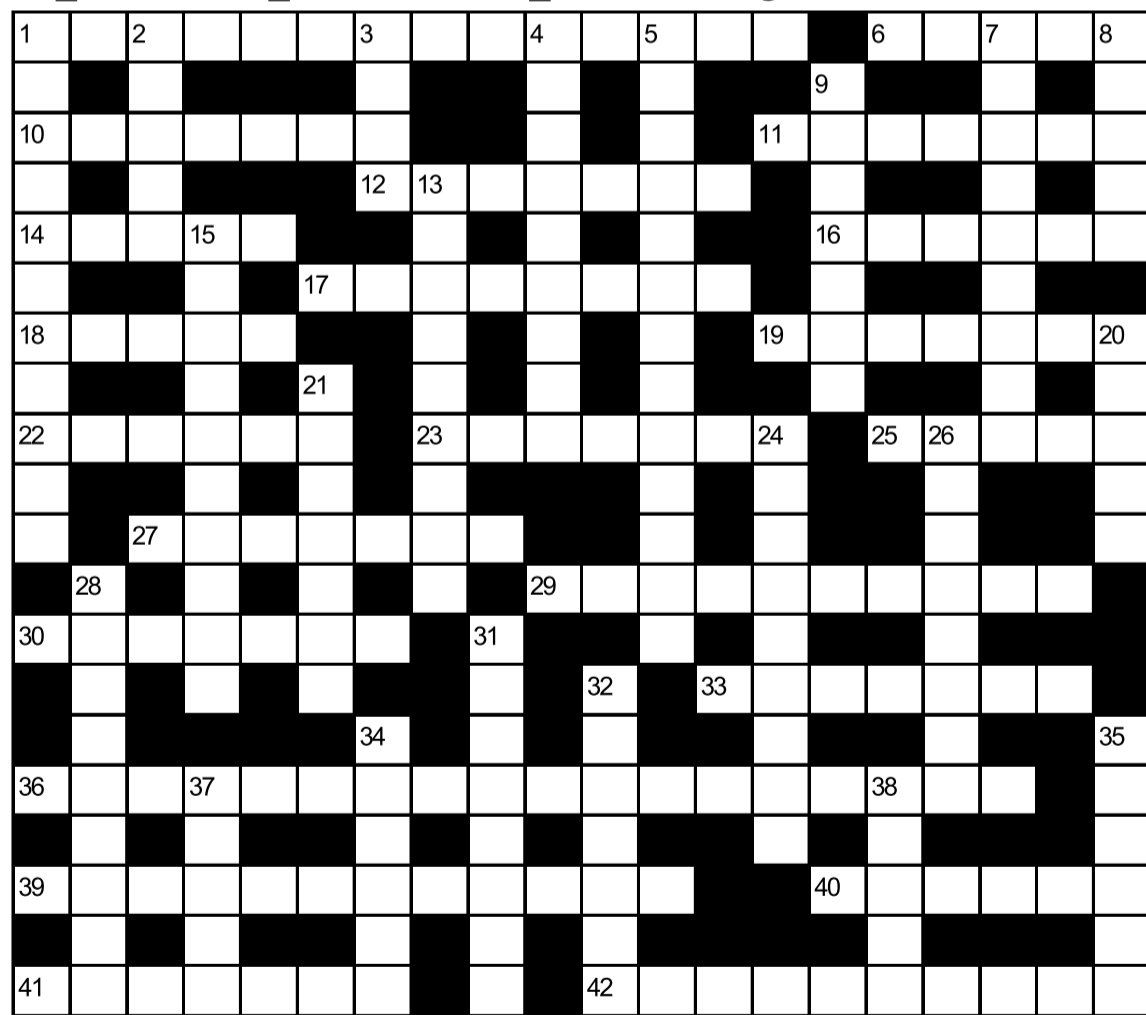
Можно также провести плановое тестирование персонала на предмет текущих нарушений. Действует профилактически — зная, что в компании периодически проводятся такие проверки, служащий тысячу раз подумает, прежде чем сделать что-нибудь незаконное.

Не менее важно проверить того, кто увольняется — дабы избежать потерь в будущем от так называемого «законсервированного» вреда и предотвратить хищение коммерческой информации, документов и баз данных. Этим, как правило, грешат менеджеры высшего звена. Уходя, они могут прихватить на память клиентскую базу родной компании или переманить клиентов. Еще в списке грехов топ-менеджмента — растрата казенных денег, игра в казино и употребление наркотиков. Как бы дико это не звучало, но, по словам полиграфологов, процент наркоманов среди яппи не меньше, чем среди завсегдаев дискотеки в спальном районе. Но если директор отделения банка, сидящий на героине, однозначно опасен для компании, то курящего марихуану креативного дизайнера или фотографа полиграфологи вряд ли станут рекомендовать к увольнению.

Попадание тестирования в точку — примерно девяносто семь процентов из ста. Таких результатов не даст ни одно, даже самое профессиональное интервью. Но сначала сотрудник должен согласиться пройти тестирование. Проверка на полиграфе — дело добровольное. И не самое приятное. Если человек наотрез отказывается от нее, это вовсе не значит, что ему есть что скрывать.

Евгения Стулова,
ведущая программы «Бизнес-стиль» (РБК-ТВ)
специально для «ПЕ»

Кроссворд для продвинутых



ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 1. Отрасль тяжелой промышленности, имеющая в Общероссийском Классификаторе Отраслей Народного Хозяйства код 14100. 6. Колебания курса на бирже. 10. Порт в Приморском крае, один из крупнейших транспортных и рыбопромысловых центров Дальнего Востока. 11. Приобретение чего-либо. 12. Договор, по которому одна сторона безвозмездно передает определенное имущество в собственность или оперативное управление

другой стороне. 14. Одна из форм оплаты морской перевозки грузов, пассажиров либо использования судов на протяжении определенного времени. 16. Требования, условия, навязываемые сильной стороной слабой стороне для безусловного исполнения. 17. Один из видов продукции рыбоконсервных комбинатов. 18. Единица измерения, применяемая для обозначения одной упаковки товара. 19. Специалист с высшим техническим образованием.

22. Выраженные в денежной форме потери, уменьшение материальных и денежных ресурсов в результате превышения расходов над доходами. 23. Предприятие, продукция которого потребляется другими предприятиями внутри или вне данной отрасли. 25. Объединение, в котором входящие в него предприятия теряют свою производственную и коммерческую самостоятельность, а руководство их деятельностью осуществляется из единого

центра. 27. Нефть, уголь, природный газ, торф, древесина. 29. Совокупность механизмов и устройств, полностью или частично освобождающих человека от участия в производственных процессах. 30. Системы условных показателей оценки ценных бумаг по степени их надежности, разработанные специализированными фирмами. 33. Место строительства и ремонта судов. 36. Способность предприятия своевременно и полностью выполнять свои финансовые обязательства. 39. Технологический процесс превращения сырого каучука в резину. 40. Невяка на работу без уважительных причин в течение всего рабочего дня, а равно и отсутствие на работе более трех часов (непрерывно или суммарно) без уважительных причин. 41. Технологический процесс обработки минералов в ювелирной промышленности. 42. Специалист по газопламенной обработке металлов.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Фабрика по производству текстиля (устар.). 2. Горнопромышленное предприятие по добыче полезных ископаемых при помощи подземных горных выработок. 3. Ослабление хозяйственной деятельности, общественной активности. 4. Наименование структурного подразделения в некоторых организациях. 5. Неспособность ценных бумаг компании быстро и легко реализоваться. 7. Проверка функционирования объекта в конкретной окружающей среде или в конкретных заданных условиях, а также соответствия продукции техническим условиям. 8. Безвозмездная субсидия предприятиям на проведение научных или других исследований. 9. Акционерная компания, использующая свой капитал для приобретения контрольных пакетов акций других компаний с целью установления контроля над ними. 13. Местное отделение

какого-либо учреждения. 15. Невыполнение или ненадлежащее выполнение должностным лицом своих обязанностей вследствие небрежности или недобросовестности, причинившее вред государственными или общественными интересам. 20. Вращающаяся деталь электродвигателей, турбин. 21. Денежная единица Кении, Танзании, Сомали, Уганды. 24. Небольшое неспециализированное предприятие, работающее на мгновенное удовлетворение небольших по объему, нестандартных, разовых, местных потребностей. 26. Лицо, в пользу которого выписан переводной вексель, первый векселедержатель. 28. Специалист по производству чугуна, стали и других сплавов. 31. Вознаграждение за труд. 32. Подбор кандидатур на вакантные рабочие места, производимый специализированными фирмами по заявкам организаций. 34. Комиссионное вознаграждение, выплачиваемое биржевым маклером лицу, выступающему посредником между маклером и покупателями ценных бумаг. 35. Текстильный материал, продукт валяльных производств. 37. Точно установленная расценка товаров или размер оплаты труда и услуг. 38. Добытый или произведенный материал, предназначенный для дальнейшей промышленной переработки.

ОТВЕТЫ НА КРОССВОРД: 1. Машиностроение. 2. Д. 3. Стадия. 4. Отделение. 5. Неликвид. 6. Валютный курс. 7. Исчезновение. 8. Грант. 9. Холдинг. 10. Владивосток. 11. Мануфактура. 12. Шахтер. 13. Арендатор. 14. Порт. 15. Опрокидывание. 16. Плачевное состояние. 17. Включительный. 18. Колон. 19. Инженер. 20. Убыток. 21. Фракт. 22. Диктант. 23. Препарирующая. 24. Комбинат. 25. Трест. 26. Рема. 27. Шлиппинг. 28. Комбинат. 29. Ремингтон. 30. Автоматизация. 31. Зарплата. 32. Тент. 33. Зарплата. 34. Рема. 35. Войлок. 37. Такса. 38. Сырье.

Выйдет Лада с автоматом

Какой русский не любит комфортной езды

АКПП RL608

Основной целью при разработке конструкции было обеспечение высокой надежности элементов при максимальном использовании простых высокотехнологических решений. Оценка статической и динамической прочности, жесткости и тепловой напряженности элементов конструкции проводилась с помощью современных программных комплексов.



1. Технические характеристики

АКПП предназначена для эксплуатации на легковых автомобилях массой до 3,5 тонны с продольным расположением силовой установки, развивающей крутящий момент до 300 Н*м при частоте вращения коленчатого вала двигателя 3500 об./мин. и максимальную мощность 150 кВт при частоте вращения коленчатого вала двигателя 6000 об./мин.

Макс. момент на турбинном колесе: при движении вперед — не более 540 Н*м; при движении задним ходом — не более 240 Н*м.

Ресурс — не менее 300 000 км пробега.

2. Передаточные числа:

1 — 3.928; 2 — 2.405; 3 — 1.673; 4 — 1.327; 5 — 1.000; 6 — 0.777; R — 3.483.

Диапазон АКПП — 5.055

3. КПД механической части АКПП

1 — 0,963; 2 — 0,964; 3 — 0,979; 4 — 0,993; 5 — 1,000; 6 — 0,993; R — 0,970.

4. Конструктивные особенности.

Все современные трансмиссии оснащены блокируемыми гидротрансформаторами. Блокировка позволяет ощутимо понизить расход топлива на высших передачах. В большинстве случаев блокировка реализуется одной парой трения и ресурс гидротрансформатора определяется ресурсом этой блокировочной муфты. Гидротрансформатор трансмиссии RL608 оснащен многодисковой фрикционной муфтой, которая за счет большой теплоемкости позволяет осуществлять блокировку во всем диапазоне относительных частот вращения турбинного и насосного колес. Такое решение увеличивает долговечность узла, а также позволяет повысить эксплуатационные характеристики автомобиля.

Управляющее давление не превышает 10 атм, в то время как в зарубежных конструкциях встречаются значения порядка 20–25 атм.

Компоновка элементов управления и конструкция сервоприводов обеспечивают на наиболее эксплуатируемых высших передачах падение требуемого управляющего давления в гидравлической магистрали — следовательно, снижается отбираемая масляным насосом мощность. Эти особенности в совокупности с относительно низкими окружными скоростями фрикционных ставят данную трансмиссию в один ряд с самыми перспективными зарубежными аналогами по показателям эффективности в целом.



Ладе «Калина» коробка-автомат не мешает

КОМПАНИЯ «КАТЕ» БУДЕТ ВЫПУСКАТЬ АВТОМАТИЧЕСКИЕ КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ (АКП) СОБСТВЕННОЙ РАЗРАБОТКИ. НОВИНКАМИ ПЛАНИРУЮТ ОСНАСТИТЬ АВТОМОБИЛИ ВАЗ, ГАЗ, УАЗ И КАМАЗ.

«Какой русский не любит быстрой езды», — писал классик еще в XIX веке. Любовь к скорости у россиян осталась, а к ней добавилось желание кататься не только с ветерком, но и с комфортом. Советские серийные машины этому требованию ни в коей мере не отвечали. Сегодня отечественные автопроизводители стремятся удовлетворить все запросы потенциальных покупателей. И объясняется это просто: некачественный автомобиль никому не продашь. Конкуренция обостряется, и это только на руку нам, автомобилистам.

Большинству россиян никогда не приходилось управлять машинами с автоматической коробкой передач. Таковых в Советском Союзе просто не производили. Видимо, считали излишней роскошью. Но прогресс не стоит на месте. Возможно, уже в ближайшем будущем большая часть отечественных машин будет комплектоваться этим «чудом инженерной мысли». Ведь, как показали исследования, российские потребители готовы заплатить за удобство и комфорт дополнительно до 10% от стоимости автомобиля. Но при этом они хотят покупать машины с АКП высокого уровня надежности и качества и не увеличивать при этом эксплуатационные расходы.

До сегодняшнего дня промышленное производство автоматических коробок передач оставалось бизнесом с весьма ограниченным количеством участников. Число фирм-производителей АКП в мире не дотягивает и до десяти.

Ни одной российской компании среди них не было. Однако скоро ситуация изменится. Политика Минпромэнерго, нап-



фото: из архива «ПЕ»

равленная на интеграцию российского автопрома в мировой автомобильный рынок, приносит свои плоды. Одно из последних подтверждений — презентация фирмой «КАТЕ» проекта по производству АКП для серийных отечественных машин.

К разработке такого сложного агрегата, каким является «автомат», фирма подошла основательно. Большинство инженеров, принимавших участие в его создании — выпускники МГТУ им. Н.Э.Баумана. Факультеты и кафедры этого технического университета участвуют в проекте на договорной основе.

Таким образом, кстати, оказывается востребован российский научный потенциал, а у студентов и молодых специалистов появляется стимул к повышению уровня знаний. Для выполнения необходимых работ в компании «КАТЕ» было создано собственное конструкторское бюро и опытное производственное. Новый продукт полностью оригинален и защищен авторскими патентами.

Производить автоматические коробки передач «КАТЕ» будет на сборочном заводе в Калининграде, а часть деталей получать от зарубежных партнеров. Выбор самой западной точки России для организации производства не случаен и объясняется преимуществами, которые дает про-

екту режим Особой экономической зоны. Партнером «КАТЕ» и крупнейшим поставщиком комплектующих для новой АКП стала тайваньская компания «Tsang Yow».

Специально для участия в российском проекте эта фирма увеличивает свои производственные мощности в Китае. Таким образом, создаваемое производство опирается на широкую международную ко-

БОЛЬШИНСТВО ИНЖЕНЕРОВ, ПРИНИМАВШИХ УЧАСТИЕ В ЕГО СОЗДАНИИ, — ВЫПУСКНИКИ МГТУ им. Н.Э.БАУМАНА.

операцию. Финансируется этот новаторский проект частным капиталом, а часть средств инвестирует «Внешторгбанк».

Проект предусматривает в течение нескольких лет ежегодное освоение производства АКП для всех типов транспортных средств, выпускаемых в России. От автомобилей особо малого класса до грузовых автомобилей большой грузоподъемности. Модельный ряд коробок-автоматов будет достаточно широк. Планируется освоить выпуск высококачественных агрегатов с числом передач 6–9, недорогих «автоматов» с небольшим числом узлов и деталей, а также экономичных коробок с повышенным КПД. В первую очередь, «КАТЕ» хочет освоить производство АКП для автомобилей УАЗ и ГАЗ, переднеприводных моделей ВАЗ и КАМАЗ.

Первые испытания опытной партии пройдут уже в нынешнем году. Открытие сборочного завода намечено на вторую половину 2006 года. А выход на ежегодную проектную мощность в 260 тысяч автоматических коробок передач должно произойти через пару лет.

Василий Гришанков