



**НДПИ**

КАК ПРЕОДОЛЕТЬ НЕФТЕСТАГНАЦИЮ?

**2** стр



**ВЫСТАВКИ**

«АВТОСАЛОН-2006» ПРОПИСКУ НЕ МЕНЯЕТ

**13** стр

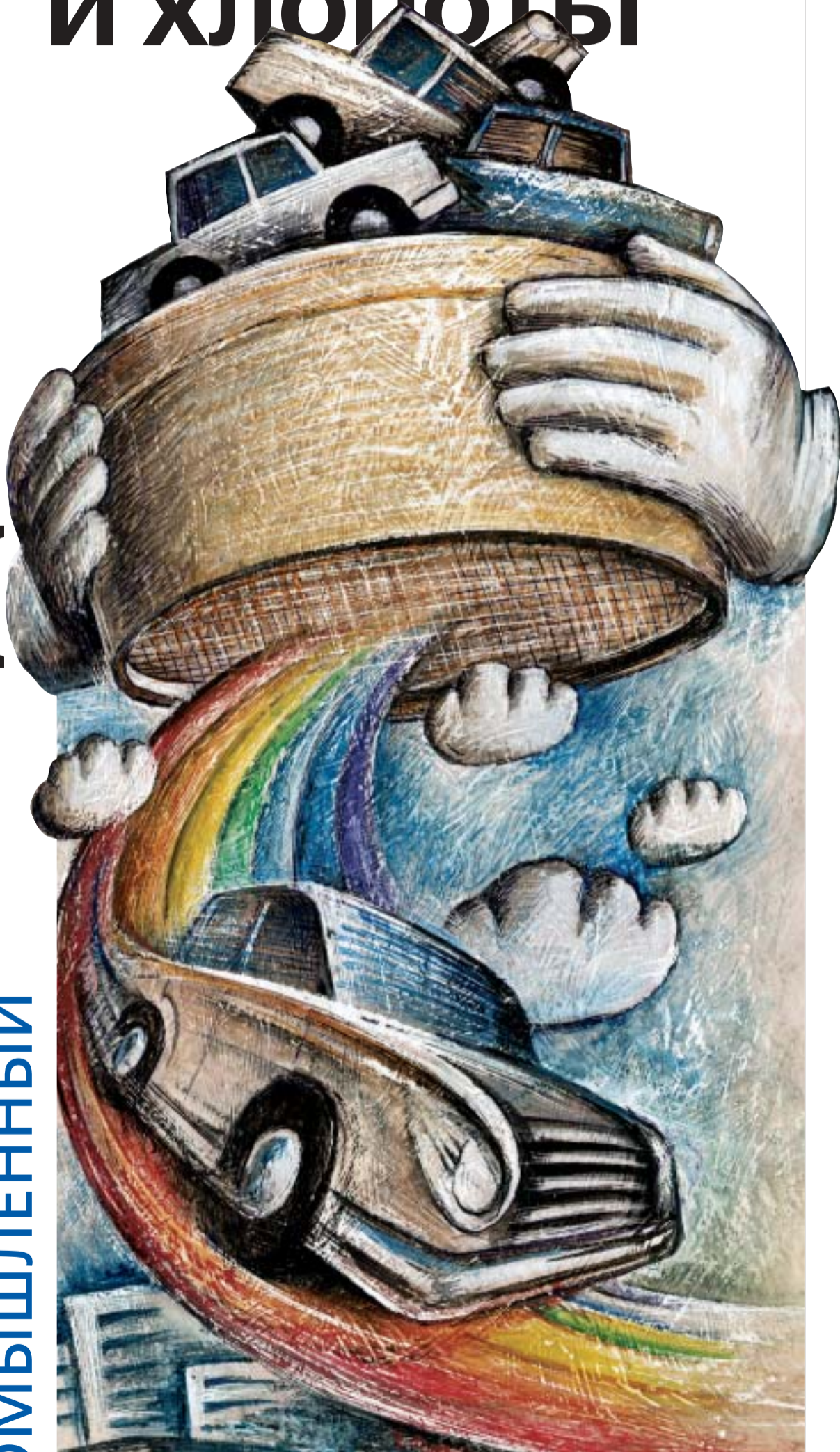


**СТИЛЬ ЖИЗНИ**

ПОРТО — ONLY FOR MEN

**15** стр

# Выхлопы и хлопоты



Евро-2, Евро-3 — и далее без остановок

**стр 4**

## Европе сделали предложение

Пора заняться энергоэффективностью российской экономики

**В ЛОНДОНЕ ЗАВЕРШИЛОСЬ ЗАСЕДАНИЕ «КРУГЛОГО СТОЛА» ПРОМЫШЛЕННИКОВ РОССИИ И ЕВРОСОЮЗА. НАВЕРНОЕ, ПРОШЕДШИЙ ФОРУМ НЕ РЕШИЛ ВСЕХ ПРОБЛЕМ, КОТОРЫЕ ВОЛНУЮТ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЕЙ И С ТОЙ И С ДРУГОЙ СТОРОНЫ, НО УЖ ТОЧНО ПОМОГ ЛУЧШЕ ПОНЯТЬ ДРУГ ДРУГА.**

Во всяком случае, господин Христенко уверен, что у России и СНГ в XXI веке есть все шансы стать центрами притяжения инвестиций. Главное, чтобы состоявшийся обмен мнениями заставил поверить в это иностранных инвесторов. Интересно, что в Лондон министр прибыл с Сахалина, где участвовал в празднике «первой нефти», добытой на проекте «Сахалин-1».

**стр 3**

## Владимир Скибин:



«Реформа авиации чересчур затянулась»

**стр 10**

## Ограничение ограничений

Иностранные инвесторы на российских рубежах

**В ПРОШЛОМ НОМЕРЕ «ПЕ» (№31, стр.10) ДИРЕКТОР ПРАВОВОГО ДЕПАРТАМЕНТА МИНПРОМЭНЕРГО ВЛАДИМИР ТАРАСКИН ЗАЯВИЛ НАМ, ЧТО «НЕОПРЕДЕЛЕННОСТЬ ДЛЯ ИНВЕСТОРА ХУЖЕ, ЧЕМ ОТКАЗ» И ЧТО НЕОБХОДИМ РАЗУМНЫЙ БАЛАНС МЕЖДУ НАЦИОНАЛЬНЫМИ ИНТЕРЕСАМИ И ПРИВЛЕЧЕНИЕМ КАПИТАЛОВ И ТЕХНОЛОГИЙ В СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ОТРАСЛИ.**

Интервью вызвало довольно много откликов среди экспертов и читателей. Один из них мы публикуем сегодня.

**стр 11**

# Кричащий дефицит

Нехватку мощностей в энергетике может решить механизм гарантирования инвестиций

**В МИНУВШИЙ ЧЕТВЕРГ НА ЗАСЕДАНИИ ПРАВИТЕЛЬСТВА БЫЛА УТВЕРЖДЕНА ИНВЕСТИЦИОННАЯ ПРОГРАММА РАО «ЕЭС РОССИИ» И КОНЦЕРНА «РОСЭНЕРГОАТОМ» НА СЛЕДУЮЩИЙ ГОД. ПРЕМЬЕР-МИНИСТР МИХАИЛ ФРАДКОВ ПОТРЕБОВАЛ ОТ ЭНЕРГЕТИКОВ «УВЕЛИЧИТЬ УСИЛИЯ ПО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ И ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ АВАРИЙ НА ЭЛЕКТРОСТАНЦИЯХ». В ОТВЕТ ЭНЕРГЕТИКИ СЕТОВАЛИ НА НЕХВАТКУ ИНВЕСТИЦИЙ В СТРОИТЕЛЬСТВО ГЕНЕРИРУЮЩИХ МОЩНОСТЕЙ.**

Обсуждение инвестпрограммы энергетиков, включая атомную промышленность, заранее обещало быть непростым – после крупной аварии на Чагинской подстанции правительство ждет от энергетиков эффективных мер, направленных на предупреждение подобных ситуаций впредь. Вот и премьер Михаил Фрадков, предваряя выступление министра промышленности и энергетики Виктора Христенко, основного докладчика по этому вопросу, прошелся, что называется, по самому «острию лезвия». «Последняя авария в Москве многое нам показала. Хотелось бы услышать, что сделано по наведению порядка в этой сфере и как инвестиционная программа решает эти вопросы», — подчеркнул глава правительства.

В ответ Виктор Христенко сообщил, что на декабрь намечено заседание совета директоров всех электро- и энергокомпаний, на которых будет «оценена деятельность по предупреждению и предотвращению аварий на электростанциях, подобных аварии в мае 2005 года». Касаясь непосредственно инвестиционных планов в сфере электроэнергетики на 2006 год глава Минпромэнерго сообщил, что общая сумма инвестиций составит 170-171 млрд руб. Это выше показателей прошлого года на 20 млрд руб.

Выступающий следом глава РАО «ЕЭС России» Анатолий Чубайс сразу же заявил



Анатолий Чубайс о стратегии и тактике

о необходимости пересмотра механизма установления предельных тарифов на электроэнергию. Главного энергетика страны понять можно: РАО устанавливает темпы роста тарифов ниже уровня инфляции. «Мы можем прожить и так, вместе с тем, я считаю, что это стратегически неправильно», — резюмировал Анатолий Чубайс. Премьер-министр Михаил Фрадков тут же предложил рассмотреть возможность выделения из бюджета на электроэнергетику дополнительных средств: «У нас есть деньги, и есть кричащая потребность, включающая рассуждения. Надо

что-то делать». Однако Анатолий Чубайс сообщил, что считает «стратегической ошибкой» дополнять этот разрыв за счет бюджета». Между тем, глава Минпромэнерго Виктор Христенко напомнил и о механизме, который способен решить проблему нехватки инвестиций в строительство генерирующих мощностей. По его словам, речь идет о создании механизма гарантирования частных инвестиций в электроэнергетику. Инвестору, решившемуся на строительство станций в регионе с дефицитом мощностей, будут компенсировать разницу между стоимостью электроэнергии и ценой, которая необходимая для окупаемости проекта.

Екатерина Самарова

Полную версию статьи см. на сайте [www.minprom.gov.ru](http://www.minprom.gov.ru)

## Как преодолеть нефтестагнацию?

Окончательное решение по НДСПИ, скорее всего, станет известно ближе к концу октября

**НА СОВЕЩАНИИ ПО ДИФФЕРЕНЦИАЦИИ НДСПИ ВЫЯСНИЛОСЬ, ЧТО РОССИЙСКАЯ «НЕФТЯНКА» ДОБЫВАЕТ ВСЕ МЕНЬШЕ НЕФТИ, ПРИ ЭТОМ В СТРАНЕ НЕ РАСТУТ ЗАПАСЫ СЫРЬЯ.**

Прогноз специалистов неутешителен: в 2005 году ожидается рост добычи всего в 2,5 процента по сравнению с 10-11 процентами в предыдущие годы. В такой ситуации, по всей видимости, будет решена одна из сложнейших проблем российской нефтяной отрасли – дифференциация НДСПИ. Дифференциация Налога на добычу полезных ископаемых (НДСПИ) уже давно является одной из самых актуальных и сложнейших проблем добывающих отраслей российской промышленности. Особенно остро этот вопрос стоит в нефтегазовой промышленности. По данным Минпромэнерго, уже несколько десятилетий в России наблюдается отрицательная динамика нефтеотдачи, а сложившаяся фискальная ситуация приводит к уходу нефтяных компаний со «сложных» месторождений, что, в свою очередь, сказывается

на общих запасах углеводородов в стране. В последние десять лет компании разведывают в два раза меньше запасов, чем добывают. Россия «проедает» свои запасы. Такая ситуация оказывает косвенное негативное воздействие на цены на нефтепродукты. В результате именно «перегретая» ситуация на рынке топлива и стала фактором, ускорившим принятие важнейших решений относительно системы налогообложения в «нефтянке». Главной целью правительства стал именно НДСПИ.

Итак, что делать с НДСПИ? По данному вопросу пока нет единой позиции как самих нефтяников, так и правительства, что вполне понятно, так как российская нефтегазовая отрасль включает в себя совершенно различные компании с точки зрения районов и объемов добычи, структуры акционерного капитала и состояния месторождений. Разнятся и задачи различных ведомств. В то же время в министерствах и ведомствах идут жаркие дебаты относительно возможного нового механизма фискального обременения нефтедобычи. Диапазон широк: от крайне

сложных схем дифференциации налога по сумме различных факторов до простого ухода от привязки НДСПИ к мировым ценам или фиксации этого налога на определенных условиях. Тем не менее, принятие окончательного решения назначено на осень-зиму этого года.

Скорее всего, введение нового механизма будет разделено на несколько этапов, так как это задача очень сложная технически и политически. Она находится на стыке интересов «больших» ВИНКов, малых компаний, МЭРТ, Минфина и Минпромэнерго. В любом случае, действовать возможные изменения начнут в лучшем случае, начиная с 2007 года. Можно перечислить основные требования к этому новому механизму: он должен не уменьшать налоговые поступления, не провоцировать повышения цен на нефтепродукты на внутреннем рынке, обеспечивать необходимые объемы экспорта нефти нефтепродуктов, не снижать капитализацию нефтяных компаний и, наконец, она должна быть очень проста в администрировании.

Василий Осьмаков

## Минпромэнерго на этой неделе

10-16 октября 2005 года

### 7-12 ОКТЯБРЯ, ПТ-СР

Представители Минпромэнерго примут участие в заседании российско-узбекской МПК.

### 8-12 ОКТЯБРЯ, СБ-СР

Пройдет презентация кораблей ФГУП ЦМКБ «Алмаз» в Индонезии.

### 10-12 ОКТЯБРЯ, ПН

Представители департамента ТЭК примут участие в парламентских слушаниях по вопросу правового обеспечения рационального, эффективного использования и охраны недр.

Состоится совещание по вопросам особенностей ценообразования на нефтепродукты в России и участия в форуме в Технологическом центре «Россия-ЕС».

### 10-14 ОКТЯБРЯ, ПН-ПТ

Представители Роспрома ознакомятся с учениями, проводимыми Организацией по запрещению химического оружия «AssisTex-02» на Украине.

Состоится совещание по специальному техническому регламенту «О требованиях к техническим средствам реабилитации инвалидов».

### 11 ОКТЯБРЯ, ВТ

Пройдут общественные слушания по техническому регулированию.

### 12 ОКТЯБРЯ, СР

Министр промышленности и энергетики В.Христенко проведет встречу с президентом EADS.

Представители Ростехрегулирования примут участие в научно-практической конференции, посвященной Всемирному дню стандартов.

### 13 ОКТЯБРЯ, ЧТ

Будет представлен на заседании правительства РФ проект Федеральной государственной программы развития ОПК на 2006-2010 гг.

Центр общественных связей проведет для представителей СМИ, бизнес-структур и экспертного сообщества презентацию нового Интернет-сайта министерства в здании Политехнического музея.

### 14 ОКТЯБРЯ, ПТ

Глава МПЕ примет участие в открытии линии Снежка-Сатурн.

Сотрудники Департамента ТЭК планируют участвовать в расширенном заседании Наблюдательного Совета Российского газового общества.

В течение недели: Сотрудники Департамента промышленности примут участие в заседании Координационного совета по развитию нанотехнологий при Комитете по науке, культуре, образованию, здравоохранению и экологии Совета Федерации.

Пройдет Конференция по вопросу рассмотрения проекта «Ведомственной программы работ по улучшению качества и освоению новых видов металлопродукции для ОАО «АвтоВАЗ».

Подробнее на сайте Минпромэнерго: [www.minprom.gov.ru/ministry/plan/](http://www.minprom.gov.ru/ministry/plan/)

# Европе сделали предложение

## Пора заняться энергоэффективностью российской экономики

(Окончание. Начало на стр. 1)

Но вот о нефти в своем выступлении на «круглом столе» он почти не говорил — именно потому, что Россия, по его словам, твердо хочет избавиться от нефтяной зависимости. «Российская экономика, хотя и несколько снизит свои темпы роста в этом году по сравнению с прошлогодними, все же растет весьма внушительными темпами», — заявил министр. И сделал вывод, что экономика страны уже «завершила восстановительный этап» и теперь готова перейти на новую ступень развития. «У России достаточно ресурсов, в том числе и инвестиционных, чтобы решать свои задачи самостоятельно».

Правда, масштаб этих задач требует таких же масштабных инвестиций — такова, например, задача модернизации ведущих отраслей промышленности и продолжения структурных реформ», — глава Минпромэнерго. И пригласил поучаствовать в решении этих задач западных партнеров. Только уже несколько в другом ключе — России, по его словам, сейчас необходимо «более глубокое промышленное сотрудничество». И указал партнерам актуальный инвестиционный вектор — стране нужно срочно переводить всю экономику на энергоэффективные рельсы, так как отечественная экономика «в три с лишним раза расточительнее по сравнению с аналогичными отраслями в странах Евросоюза». А сфера приложения подобных усилий отыскалась сама собой — например, электроэнергетика.

Именно на эту отрасль предложил коллегам обратить пристальное внимание вице-президент РСПП Игорь Юргенс. Он даже несколько укорил промышленников из ЕС за неторопливость — мол, про инвестиции в электроэнергетику Россия говорит уже не первый год, но ни один инвестор так и не откликнулся — все предпочитают нефть и газ. А ведь энергетика — это не просто ресурсы, но и новые технологии. Один ответ — от представителя одной из ведущих мировых энергетических компаний — главы московского представительства немецкой E.ON



фото: из архива «ПЕ»

Ruhrgas Рейнера Хартмана господин Юргенс все же получил: господин Хартман объяснил, что российская энергетика пугает западных инвесторов той самой неэффективностью, о которой говорил Виктор Христенко. И еще обилием перекрестного субсидирования.

Но если с перекрестным субсидированием способно бороться только российское правительство (о чем, кстати, оно говорит не один год), намекнул господин Хартман, то в победе над неэффективностью элект-

роэнергетического комплекса может сказать свое слово и Европа. И господин Хартман сходу предложил готовый рецепт — организовать венчурный инвестиционный фонд, который бы финансировался на паритетной основе Евросоюзом и Россией и занимался бы новейшими разработками в области энергоэффективности (господин Юргенс добавил туда еще и модную нынче водородную энергетику). Господин Хартмана поддержали и чиновники от Еврокомиссии: еврокомиссар по энергетике Андриис Пиебагис высказался за скорейшую синхронизацию работы двух энергосистем, что станет дополнительным источником надежности энергоснабжения и энергобезопасности для обеих сторон, а вице-президент Еврокомиссии Гюнтер Ферхойген поставил ряд рамочных условий. Главным из них было — чтобы Россия сформулировала «предсказуемую и ясную промышленную политику» и устранила все барьеры для развития бизнеса в стране. Виктор Христенко, между прочим, откликнулся на этот призыв незамедлительно: он сообщил, что обсудит с предпринимателями из ЕС те положения, которые Россия готова закрепить по законодательному ограничению присутствия иностранного капитала в капитале российских стратегических предприятий. «Потом мы сравним наш подход с подходом коллег», — пояснил глава Минпромэнерго.

Между тем, взгляды отечественных энергетиков на приход в отрасль иностранных коллег разошлись. Так, глава РАО «ЕЭС России» Анатолий Чубайс (он, кстати, является сопредседателем «круглого стола» с российской стороны) уверен, что это послужило бы на пользу реформируемой российской электроэнергетике. «Бы-

ло стратегически правильно, если контроль в 3-4 компаниях (ОГК и ТГК) из тех 21, которые будут выделены из состава РАО в ходе реформы, принадлежал бы крупным западным энергетическим компаниям», — подчеркнул глава РАО. Это, по его словам, принесло бы отрасли новые технологии функционирования и управления. А вот российские стратегические инвесторы, сделавшие ставку на развитие отечественного энергорынка, считают, что географическая принадлежность инвестиций не так уж важна. «России в принципе нужно больше инвестиций, в электроэнергетике в том числе. И пора уже отказаться от обязательного при этом определения «иностранного», — заявил «ПЕ» председатель совета директоров одного из миноритарных акционеров РАО ЕЭС — компании СУЭК Станислав Шекшня. По его мнению, «в самой России сейчас очень много денег, и пока эти деньги путешествуют в сторону Запада, но вкладываются они не только в виллы на Лазурном берегу, как принято думать, но и в реальные активы, реальные предприятия». «Так что пора сменить акцент», — заметил господин Шекшня. С ним согласен и представитель другого миноритария РАО ЕЭС — генеральный директор компании «Комплексные энергетические системы» (КЭС) Михаил Слободин. «Российской электроэнергетике нужны любые инвестиции, в том числе и иностранные. Однако проблема в том, что пока нет готовых объектов для продажи — если покупать энергоактивы на бирже, то контрольного или блокирующего пакета инвестор собрать не сможет. Он сможет получить их только после окончательного разделения РАО ЕЭС», — считает гендиректор КЭС. И все же, по его словам, становится портфельным инвестором в электроэнергетику стоит — это оптимальный выход для тех компаний, которые хотят заняться строительством новых генерирующих мощностей в России, но не обладают опытом в этой сфере.

Елена Юрьева, Лондон

## В БЛОКНОТ ЛОБИСТА

### АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Направлен ответ на коллективное обращение бывших заместителей министров промышленности по вопросу перспектив развития автомобильной промышленности России.

В ответе отмечается, что привлечение иностранных производителей автомобилей на российские предприятия является одним из принципиальных шагов, сделанных Правительством Российской Федерации.

### ХИМИЧЕСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Сформирована и направлена в МЭРТ позиция по поводу ввозной таможенной пошлины на оптические отбеливатели. По мнению специалистов Минпромэнерго, сохранение на постоянной основе ввозной таможенной пошлины будет способствовать укреплению позиций отечественных предприятий-производителей на внутреннем рынке за счет создания для них равных конкурентных условий с иностранными компаниями. Поддержано предложение В.Е. Шу-

дегова, председателя Комитета Совета Федерации по науке, культуре, образованию, здравоохранению и экологии Федерального Собрания Российской Федерации о включении в состав среднесрочной программы социально-экономического развития страны на период до 2008 года раздела «Формирование рынка экологически безопасных товаров и технологий».

### ЕЭП

Продолжается работа по стимулированию производственной кооперации со странами СНГ. Министрство разослало письма российским предприятиям с просьбой к 1 ноября представить заявку на участие в производственной кооперации предприятия с предприятиями стран СНГ в 2006 году. Хозяевам субъектов, участвующим в поставках продукции по производственной кооперации, предоставляются налоговые льготы.

В рамках производственной кооперации осуществляются поставки сырья, материалов, комплектующих изделий, технологически взаимосвязанных и необходимых для совместного изготовления конеч-

ной продукции, не производимых в России и странах СНГ, либо производимых в объемах, не обеспечивающих потребности внутреннего рынка. Минпромэнерго напоминает, что в заявку предприятий не включаются товары конечного потребления, подакцизные товары, а также продукция, ввоз и вывоз которой ограничен путем введения защитных мер.

### ТЕХНИЧЕСКОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ

Направлен на согласование в Минюст проект постановления Правительства Российской Федерации «О подписании Соглашения о применении Единого знака обращения продукции на рынке государств-членов Евразийского экономического сообщества».

### СУДОСТРОЕНИЕ

Направлено письмо в Минсельхоз, в котором поддерживается ходатайство Главы администрации Архангельской области по рассмотрению вопроса обеспечения в исключительном порядке заказчиков указанных траулеров необходимыми биоресурсами.

### ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Направлено письмо отечественным предприятиям с предложением представить информацию в каталог российской экспортной продукции, перспективной для поставок на рынок Индии.

### АВИАЦИОННАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Направлено письмо ряду предприятий авиационной промышленности, касающееся подготовки заседания российско-китайской рабочей группы по сотрудничеству в области гражданской авиационной техники.

На согласование в ряд ведомств федеральной исполнительной власти направлен проект Стратегии развития авиационной промышленности на период до 2015 года.

Направлено письмо ряду предприятий авиационной промышленности с предложением представить информацию для анализа состояния научной, технологической и экспериментальной базы отрасли.

### ОПК

В Правительство РФ направлен отчет о выполнении плана меро-

приятий по введению в Российской Федерации паспортно-визовых документов нового поколения.

Согласован представленный Мининформсвязи проект приказа об образовании Совета конструкторов государственной системы изготовления, оформления и контроля паспортно-визовых документов нового поколения.

### ТЭК

Рассмотрено обращение ООО «Транскомплекс» по вопросу установления норм выхода продуктов переработки для таможенных целей. Компании был направлен ответ, в котором сообщается, что Министрство промышленности и энергетики Российской Федерации завершает оформление внутренних регламентов по установлению стандартных норм выхода продуктов переработки для таможенных целей.

Председателю профсоюза работников нефтяной, газовой отрасли промышленности и строительства Российской Федерации Л. Миронову направлены информационные материалы по ценам на нефть, нефтепродукты и газ.

## КОММЕНТАРИИ К «КРУГЛОМУ СТОЛУ» В ЛОНДОНЕ

В прошлом номере «ПЕ» наша главная тема была посвящена «круглому столу» промышленников России и ЕС. Участники заседания довольно высоко оценили ее итоги (читай статью на стр.3). В этом разделе мы публикуем мнения участников лондонского форума, которую они озвучили уже после переговоров со своими западными партнерами.

### Владимир Якунин,

Президент ОАО «РЖД»

«Транспортная система является наиболее удобной базой для отработки интеграционных процессов. Поэтому необходима конкретная совместная работа для того, чтобы не только преодолеть имеющиеся предрас судки, но и ликвидировать имеющиеся узкие места, в частности в законодательстве, влияющем на перемещение грузов. ... Без наличия общего бизнеса мы очень мало будем знать друг о друге и не сможем полностью владеть ситуацией».

### Анатолий Чубайс,

глава РАО «ЕЭС России»

«Мы считаем, чтобы несколько генерирующих компаний, всего их будет 21 — ОГК и ТГК, примерно 3-4 компании, оказались с иностранными стратегическими собственниками. Я не говорю о банковских и финансовых структурах, а именно о стратегических инвесторах. ... Диалог или переговоры мы ведем всерьез и плотно практически со всеми ведущими европейскими энергокомпаниями. ... Первый шаг политиками сделан, а российские и европейские бизнесмены еще должны сказать свое слово для того, чтобы принципиальные договоренности стали не декларацией, а реальностью».

### Антон Лойтер,

директор по продажам и маркетингу  
ОАО «Архангельский ЦБК»

«Россия заинтересована в совместной работе с ЕС по разработке новых стандартов в области лесопромышленной продукции в целях гармонизации регулирования торговли. Мы ежегодно теряем около \$1 млрд из-за бездействия института сертификации леса. И если сегодня сертифицированная продукция занимает от 7 до 15%, то в ближайшие годы уровень спроса на продукцию «с паспортом» в мире может возрасти до 50%. ... Одной из первоочередных мер правительства должно стать принятие принципиального решения об обязательном инфраструктурном участии государства в лесном секторе по системе стабилизационного фонда».

### Гюнтер Ферхойген,

вице-президент Европейской Комиссии

«Для достижения серьезных целей, заявленных в «дорожной карте» по общему экономическому пространству, мы уже сейчас должны приступить к ... созданию реальных механизмов ведения диалога на правительственном уровне с участием представителей промышленности для достижения конкретных результатов. Мы очень близки к окончательному согласованию такого механизма по ведению с Россией диалога в отношении правил и стандартов на промышленную продукцию».

### Владимир Гутник,

руководитель Центра европейских исследований ИМЭМО РАН

«Что касается газового сотрудничества, то сейчас практически мы вышли на полное взаимопонимание с европейскими странами, со всеми, по всем вопросам, по поставкам и транзиту газа, и устойчивость этих отношений сейчас максимально возможная. Но это решается все-таки с каждой страной в отдельности, и для нас важны те партнеры, которые являются основными потребителями газа».

## Размежевались. Пора объединяться

Проблемы и перспективы развития ЕЭП



### Евгений Елисеев,

Представитель в Совете Федерации Федерального Собрания РФ от правительства Челябинской области

**ПОСЛЕ РАСПАДА СССР КАЗАЛОСЬ, ЧТО МЫ РАЗБЕЖАЛИСЬ НЕНАДОЛГО. КАК В ДАВНО СУЩЕСТВУЮЩЕЙ СЕМЬЕ: ПОССОРИЛИСЬ-ПОМИРИЛИСЬ. ДОЛГАЯ СОВМЕСТНАЯ ИСТОРИЯ СОВЕТСКИХ РЕСПУБЛИК, ОБЩИЙ ЯЗЫК, ЕДИНОЕ ИНФОРМАЦИОННОЕ И ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ ПРОСТРАНСТВО ДАВАЛИ НАДЕЖДУ, ЧТО ОСОБЫЕ ОТНОШЕНИЯ МЕЖДУ НЕКОГДА РОДСТВЕННЫМИ СТРАНАМИ БУДУТ СОХРАНЕНЫ.**

СНГ на сегодняшний день представляет собой неформальный клуб президентов, интеграцию нижнего уровня, то есть сотрудничество в сфере коммуникаций, авиации, а также наличие базы данных преступников, взаимного признания дипломов. Однако задача формирования Единого экономического пространства на территории постсоветских республик с повестки дня не ушла. Более того, в свете интеграционных процессов, происходящих в Европе, она стала еще более актуальна. Поэтому два года назад, 19 сентяб-

ря 2003 года, в Ялте президенты четырех стран: Белоруссии, Казахстана, России и Украины подписали договор о создании Единого экономического пространства.

Выгоды объединения очевидны и бесспорны. Формирование Единого экономического пространства расширяет емкость рынка, доступного для национальных товаропроизводителей, укрепляет экономику стран «четверки» и обеспечивает их гармоничное развитие.

Кроме дипломатий чиновников и политиков существует еще и народная дипломатия. Ни у кого не вызывает сомнения тот факт, что народы бывших братских республик тяжело переживают распад дружеских связей. Сохранились приятельские и даже родственные связи между гражданами наших стран. Сохранились и экономические связи, потому что экономика СССР была выстроена как единое целое. Не секрет, что промышленность каждого государства в отдельности пострадала от «размежевания» так сильно, что до сих пор не может оправиться от финансовых потерь, вызванных нарушением сложившихся связей. Поэтому не политики, а простые люди объединяются, создавая единое информационное, культурное, образовательное и экономическое пространство. Альтернативы объединению нет.

Евгений Елисеев

# ВЫХОДНЫМ ХЛЮПОТЫ

Евро-2, Евро-3 — и далее без остановок

**6 ОКТЯБРЯ ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ УТВЕРДИЛО ТЕХНИЧЕСКИЙ РЕГЛАМЕНТ «О ТРЕБОВАНИЯХ К ВЫБРОСАМ ВРЕДНЫХ (ЗАГРЯЗНЯЮЩИХ) ВЕЩЕСТВ КОЛЕСНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ВЫПУСКАЕМЫХ В ОБРАЩЕНИЕ НА ТЕРРИТОРИИ РФ». «ПЕ» В №30 УЖЕ ПРОГНОЗИРОВАЛ, ЧТО КАБМИН, СКОРЕЕ ВСЕГО, ОДОБРИТ ПРИНЯТИЕ ЕВРО-2. И ВОТ ДОЛГОЖДАННОЕ РЕШЕНИЕ СОСТОЯЛОСЬ.**

Решение это явно относится к числу тех, которые называют «не только давно назревшими, но и перезревшими». Утверждение регламента стало результатом длительных общественных дискуссий, которые тянулись уже как минимум 3 года. Фактически после вступления данного регламента в силу в российском автомобилестроении может начаться новая эпоха, не самая простая для производителей, но обещающая новые перспективы для развития отрасли. А результатами перехода на новые экологические стандарты должны быть: высокие темпы модернизации производства и ослабление экологических рисков для населения.

Впервые о необходимости приблизить экологические нормы автотранспорта в России к европейским заговорили в 2002 году — к тому времени история собственной европейской экологической стандартизации насчитывала более 20 лет. Принятый в тот период план действий предполагал введение Евро-2 на российской территории с 1 января 2004 года. Затем срок был перенесен на 2006 год, а теперь он будет фактически опять перенесен на несколько месяцев, поскольку по действующим правилам технический регламент вступает в силу через 6 месяцев после принятия. Таким образом, речь идет, видимо, о 1 апреля 2006 года.

За последние несколько лет на концептуальном уровне органами исполнительной власти уже несколько раз принималось решение о внедрении Евро-2. Однако, сам технический регламент правительство санкционировало только сей-

ЗА ТЕ ТРИ ГОДА, КОТОРЫЕ ПРОШЛИ СО ВРЕМЕНИ ПРИНЯТИЯ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ КОНЦЕПТУАЛЬНОГО РЕШЕНИЯ О ПЕРЕХОДЕ НА ЕВРО-2, РОССИЙСКИЕ АВТОМОБИЛЕСТРОИТЕЛИ НЕ СИДЕЛИ СЛОЖА РУКИ. МНОГИЕ ИЗ НИХ И, ПРЕЖДЕ ВСЕГО, АВТОВАЗ И КАМАЗ НАЧАЛИ ОСВОЕНИЕ ПРОИЗВОДСТВА МАШИН, СООТВЕТСТВУЮЩИХ НОВЫМ ТРЕБОВАНИЯМ.

час, хотя текст регламента был готов еще в феврале. Многие ожидали, что правительство одобрит его на заседании в мае, однако и тогда кабинет министров ограничился очередным «концептуальным» одобрением, предложив Минпромэнерго продолжить работу.

Технически задержки в подготовке нормативных документов объясняются межведомственными согласованиями. Однако фактически за любыми «техническими» трудностями стоят чьи-то интересы. В данном случае задержка во внедрении Евро-2 объяснялась вполне понятным страхом ряда предприятий автомобильной промышленности перед предстоящими затратами. Буквально сразу после того, как в 2002 году правительство приняло принципиальное решение о постепенном переходе на европейские экологические стандарты, в печати и на различных конференциях стали говорить о том, что предстоящие затраты на перепрофилирование производства будут неподъемными для российских автозаводов, и смогут едва ли не «похоронить» отрасль.



**А. Реус,**  
заместитель министра  
промышленности  
и энергетики РФ

Этот технический регламент является первым в России регламентом, принятым в соответствии с законом «О техническом регулировании». Основная его цель, с одной стороны, создание равных условий для конкуренции как для российских производителей, так и для иностранных, а с другой — защита населения и окружающей среды от воздействия выбросов вредных веществ». Данный регламент не ограничивает производителя в выпуске автомобилей, то есть на экспорт могут по-прежнему изготавливаться автомобили любых экологических классов. Регламент же действует только на территории России. Если же говорить об уже существующем российском автомобильном парке, то к нему этот регламент отношения не имеет — переоборудовать автомобили, уже находящиеся в пользовании, не надо. Нынешний автомобильный парк будет находиться в обращении до окончания своего жизненного цикла.



**В. Губа,**  
главный конструктор  
ОАО «АвтоВАЗ»

Специалисты «АвтоВАЗа» отлично понимают, что дружелюбность автомобиля к окружающей среде в самое ближайшее время станет определять рыночный успех той или иной продукции. В Европе, где уже применяются строгие нормы Евро-3, это уже стало реальностью. Скоро аналогичные стандарты начнут действовать и в России и к ним надо основательно подготовиться.

За последние пять лет «АвтоВАЗ» изготовил более миллиона автомобилей, соответствующих нормам Евро-2. С прошлого года все переднеприводные машины и внедорожник «Нива» выпускаются только в комплектации Евро-2. А все экспортные модели, и «Калина», соответствуют Евро-3. В этом году наш завод произведет более девяносто тысяч автомобилей, удовлетворяющих нормам Евро-3. Плюс к этому сейчас начинается выпуск «десяток» и внедорожников, выполняющих стандарт Евро-4. В следующем году к ним присоединится «Калина». Омологационные испытания успешно завершены во французской лаборатории УТАС. Другими словами, на сегодняшний день практически вся наша продукция соответствует международным экологическим стандартам и может продаваться на любом рынке.



**С. Когогин,**  
генеральный директор  
ОАО «КАМАЗ»

Сегодня «КАМАЗ» выпускает все автомобили для российского рынка с двигателями Евро-2, по заказу потребителей с Евро-3. Однако политика «двойных стандартов» в России (переход на Евро-2 до сих пор не совершен) приводит к значительным финансовым потерям. С каждой машины с двигателем Евро-2 компания теряет 100 тыс. руб. В целом затраты ОАО «КАМАЗ» по подготовке производства и внедрению двигателей уровня Евро-2 на сегодняшний день еще не окупались. Затягивание и постоянный перенос сроков принятия указанного технического регламента не только увеличивает сроки окупаемости вложенных средств, но и затрудняет работу с потребителями, отражается на рекламной и коммерческой деятельности. Вместе с тем «КАМАЗом» ведутся работы по дальнейшему совершенствованию двигателей в отношении выбросов.

## НОРМЫ ЭКОЛОГИЧЕСКИХ СТАНДАРТОВ

Экологический стандарт	Дата введения в России	Содержание в выхлопе окиси углерода (CO), г\км	Содержание в выхлопе углеводородов (CH), г\км	Содержание в выхлопе оксидов азота (NO), г\км
Евро-1	действует	2.72	0.72	0.27
Евро-2	1.04.2006 г.	2.2	0.29	0.2
Евро-3	1.01.2008 г.	1.3	0.2	0.15
Евро-4	1.01.2010 г.	1.0	0.1	0.08
Евро-5	1.01.2014 г.	0.05	ниже 0.1	ниже 0.08

Надо учитывать, что для приближения российского автомобиля к современным экологическим нормам, производителям придется отказаться от карбюраторов и заменить их системой впрыска топлива. Для доведения инжекторного двигателя до стандартов Евро-2 необходим катализатор, некоторые доработки выпускного тракта и современный блок управления. Все это делает каждый автомобиль дороже примерно на \$500.

Однако во всем этом следует видеть и противоположную сторону. Во-первых, отказ от перехода на экологические стандарты означает полный отказ от экспортных программ.

Без экологичных двигателей российский автопром рискует превратиться в «местечковую» отрасль, работающую только на внутренний рынок и обреченную на постепенное вымирание.

Во-вторых, экологические аспекты проблематики охраны здоровья достигли в последние годы особой остроты. Автомобильный транспорт является главным фактором экологического риска в большинстве крупных городов, в том числе в Москве. В столице в последние 25 лет в результате значительного роста автомобильного парка валовые выбросы вредных веществ автомобильными транспортными средствами возросли с 4,7 до 24,3 тыс. т, из которых доля оксида углерода составила 74%, углеводородов суммарно — 10%, оксидов азота — 13,4%, сажи — 0,4%, диоксида серы — 1,8%, свинца — 0,02%. По данным Санэпидемнадзора г.Москвы, в 2003 г. 3 млн жителей города перенесли заболевания органов дыхания, что в значительной степени связано с загрязнением воздушного бассейна.

По расчетам Минпромэнерго расчетный предотвращенный экологический ущерб в прогнозируемом парке автотранспортных средств России на период 2004-2010 гг. при переходе на выпуск автомобилей с экологического класса 0 (Евро-0) на экологический класс 2 (Евро-2) составляет 243,6 млрд руб., при переходе от Евро-2 к Евро-3 — 44,6 млрд руб., а при переходе от Евро-3 к Евро-4 — 40,4 млрд руб. Как отметил в своем выступлении на заседании правительства Виктор Христенко, Переход с 2000 года на нормы Евро-2 в России для автобусов и грузовых автомобилей обеспечил уменьшение вредных выбросов в 2,0-2,8 раза. Введение

норм Евро-2 для легковых автомобилей будет иметь 10-кратный эффект.

Наконец, за те три года, которые прошли со времени принятия правительством концептуального решения о переходе на Евро-2, российские автомобилестроители не сидели сложа руки. Многие из них, прежде всего, АвтоВАЗ и КАМАЗ начали освоение производства машин, соответствующих новым требованиям. В 2005 году ОАО «АвтоВАЗ» планирует произвести более 90 тысяч автомобилей, удовлетворяющих нормам Евро-3, заявил на состоявшемся 20 июля в Москве заседании Круглого стола автопроизводителей России главный конструктор ОАО «АвтоВАЗ»

**БЕЗ ЭКОЛОГИЧНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ РОССИЙСКИХ АВТОПРОМ РИСКУЕТ ПРЕВРАТИТЬСЯ В «МЕСТЕЧКОВУЮ» ОТРАСЛЬ, РАБОТАЮЩУЮ ТОЛЬКО НА ВНУТРЕННИЙ РЫНОК И ОБРЕЧЕННУЮ НА ПОСТЕПЕННОЕ ВЫМИРАНИЕ.**

Владимир Губа. Уже в этом году ОАО «АвтоВАЗ» начнет выпуск внедорожников LADA NIVA и автомобилей семейства LADA 110, соответствующих нормам Евро-4. С 2006 года автомобили LADA KALINA будут поставляться на экспорт в комплектации Евро-4.

Всего начиная с 2000 года в ОАО «АвтоВАЗ» произведено более миллиона автомобилей, соответствующих нормам Евро-2. С 2004 года все переднеприводные автомобили LADA и внедорожник LADA NIVA выпускаются только в комплектации Евро-2, а все экспортируемые в страны общего рынка модели семейств LADA 110 и LADA NIVA, а также новый автомобиль LADA KALINA

соответствуют уровню Евро-3. Но работали не только на ВАЗе. Например, Заволжский моторный завод (ЗМЗ) уже довольно давно выпускает двигатели, отвечающие Евро-2, и готовится к увеличению их производства. Ульяновский автозавод собирается ставить заволжские движки, отвечающие Евро-2, на всю свою продукцию, в том числе на «Буханки» — УАЗ 2206. Переход автомобилестроения на Евро-2 уже не представляется недостижимым.

Правда, Евро-2 — это только начало длительного пути экологизации автотранспорта. Евросоюз с 1 января 2006 году будет жить по стандарту Евро-4. В соответствии с планами Минпромэнерго, с 1 января 2008 года все выпускаемые в России автомобили должны будут отвечать нормам Евро-3, а с 2010-го — Евро-4. Евро-3, на 30-40% жестче уровня Евро-2, а Евро-4 жестче уровня Евро-3 на 65-70%. Еще через несколько лет в Европе уже будут действовать пока только разрабатываемые нормы Евро-5. Каждая такая ступень будет даваться российским предприятиям если не кровью, то большими затратами усилий и инвестиционных ресурсов. Но если сейчас российская промышленность не позаботится перейти на Евро-2, то переход на Евро-3 и Евро-4 будет для нее еще сложнее. Кстати, у «АвтоВАЗа» уже есть разработки, которые соответствуют уровню Евро-3. С 2006 года такими двигателями будет оснащаться двадцатая часть всех выпускаемых автомобилей — для экспорта в страны Западной Европы.

Подробнее с техническим регламентом «О требованиях к выбросам вредных (загрязняющих) веществ колесных транспортных средств, выпускаемых в обращение на территории РФ» и приложении к нему можно ознакомиться на сайте Минпромэнерго РФ.

Максим Шилов

## Новости компаний

### ЛОКАЛЬНАЯ ЭНЕРГЕТИКА ВМЕСТО ТРАДИЦИОННОЙ

На Дорогобужской ТЭЦ, входящей в Смоленскую генерирующую компанию, запущена в эксплуатацию новая газотурбинная электростанция (ГТЭС) мощностью 12 МВт. В основе ГТЭС-12 — два газотурбинных агрегата ГТА-6РМ производства НПО «Сатурн». Станция стала первым объектом в системе централизованного энергообеспечения РАО «ЕЭС России», созданном по технологиям локальной альтернативной энергетики. Перед вводом новых мощностей износ оборудования Дорогобужской ТЭЦ достигал 100%. Убытки ТЭЦ до техперевооружения превышали ежегодно 40 млн руб. Газотурбинное оборудование позволило снизить себестоимость производства электричества и тепла в среднем в два с половиной раза. В результате ТЭЦ сможет удержать рынок тепловой энергии в районе, контроль над которым дорогобужские энергетики стали терять.

### ТРАКТОРНЫЙ БАЛЕТ

В Чебоксарах прошла корпоративная выставка концерна «Тракторные заводы» — «Четра-шоу-2005». В ходе программы была проведена презентация последних разработок концерна: колесного бульдозера «Четра-Б11», вилочного погрузчика «Четра-60Л», компактора «Четра-К11», бульдозера «Четра-11К1» и тяжелого трактора CHETRA H4 мощностью двигателя 590 л.с., выпускаемого под новым суббрендом CHETRA HEAVY. Результат тракторного шоу — существенный рост спроса на чебоксарскую технику. Так, в этом году непосредственно по итогам проведенного «Четра-шоу-2005» были получены заявки на приобретение техники на сумму более 2 млрд руб. Впервые участником выставки стал «Курганмашзавод» — производитель боевых машин пехоты, приобретенный концерном «Тракторные заводы». Впервые в этом году прошел первый российский конкурс бульдозеристов — «Кубок Четра». Кульминацией двухдневной программы стал ночной «Тракторный балет». Многоотные трактора вальсировали под музыку и проделывали фирменные трюки с навесным оборудованием.

### САМЫЙ БОЛЬШОЙ В МИРЕ

На промышленной площадке «Северстали» в г. Череповце Вологодской области началось строительство комплекса блока разделения воздуха мощностью 3 тыс. т жидкого кислорода в сутки в рамках совместного предприятия Air Liquide – Severstal. Общий объем инвестиций в объект составит около €100 млн. Доля Air Liquide в новом совместном предприятии — 75% минус одна акция, доля «Северстали» — 25% плюс одна акция. Планируется, что объект вступит в строй в первой половине 2007 г. Установка станет самым большим воздухоразделительным блоком не только в России, но и в мировом металлургическом производстве. Она обеспечит комбинат кислородом высокого давления и высокой чистоты, а также азотом, аргоном в рамках контракта о поставке газов. Основным потребителем продукции нового блока будет конвертерное производство, поскольку кислород, обладающий высокой степенью чистоты, необходим для выплавки сталей с низким содержанием азота типа IF. Пуск новой установки позволит снизить энергозатраты на выработку газа и повысить безопасность производства за счет использования технологии внутренней компрессии.

## СОЦИАЛЬНЫЕ ПРЕОБРАЗОВАНИЯ ВОЗМОЖНЫ ТОЛЬКО НА ПРИНЦИПАХ СОЦИАЛЬНОГО ПАРТНЕРСТВА

11-12 октября в Твери пройдет семинар «Развитие социального партнерства в регионах России», организованный Координационным советом объединений работодателей России (КСОРР). Одна из главных проблем, которую будут обсуждать участники, — роль бизнеса в социальных преобразованиях.

«Сегодня социальная политика во многом не соответствует реалиям рыночной экономики и тормозит ее развитие, — говорит председатель КСОРР Олег Еремеев. — Она должна эффективно обеспечивать доступность социальных услуг и надежную социальную защиту в рыночных условиях. Сегодня это главная задача государства и общества. Бизнес оценивает ее не с позиции наблюдателя, а с позиции реального участника процесса».

Однако, по данным исследований КСОРР, объединения работодателей пока не ощутили заинтересованности государства в проведении жизненно важных преобразований на принципах социального партнерства. Профсоюзам и работодателям отводится, в лучшем случае, совещательная функция. В то же время в таких вопросах, как пенсионная реформа, социальное страхование, трудовая миграция, ре-



Олег Еремеев

форма образования, государству не справиться в одиночку. И опыт применения механизмов социального партнерства уже есть.

В частности, это совместная работа правительства, работодателей и профсоюзов в подготовке согласованного варианта Трудового кодекса.

Однако практика показала, что социальное партнерство эффективно только тогда, когда четко обозначена ответственность его участников. Поэтому в 2005 г. Генеральное соглашение между общероссийскими объединениями работодателей, профсоюзов и правительством было дополнено специальным протоколом. В нем прописаны обязательства, которые берет на себя каждая из сторон. О том, как подобные вопросы урегулирова-

ны за рубежом, участникам семинара расскажут представители Международной организации труда (МОТ).

Интересны наработки в сфере социального партнерства и в российских регионах. «Регионы — это та среда, в которой непосредственно реализуется социальное партнерство, — считает председатель КСОРР. — Именно здесь данные конкретные трудовые коллективы ведут переговоры с данными конкретными работодателями при участии региональных властей. И в этой связи опыт Центрального федерального округа для нас особенно ценен». В Твери актуальные проблемы социального партнерства будут обсуждать представители общероссийских объединений работодателей, профсоюзов и правительства. Среди участников семинара: губернатор Тверской области Дмитрий Зеленин, председатель Тверского союза промышленников и предпринимателей Сергей Потапов, главный федеральный инспектор по Тверской области Юрий Цеберганов, председатель КСОРР Олег Еремеев, председатель Федерации независимых профсоюзов России (ФНПР) Михаил Шмаков, директор департамента трудовых отношений министерства здравоохранения и социального развития Александр Сафонов, начальник департамента стратегии социально-экономических реформ Минэкономразвития Саид Баткибеков.

Алексей Попонин,  
пресс-секретарь КСОРР

СООБЩАЮТ ПРЕСС-СЕКРЕТАРИ

## СПА-капсула и лазеротерапия

### «Центромед» открывает на Китай-городе дневной стационар

**СТРЕСС — НЕОТЪЕМЛЕМАЯ ЧАСТЬ РАБОТЫ СОВРЕМЕННОГО ГОССЛУЖАЩЕГО. ПОСТОЯННЫЕ ЭМОЦИОНАЛЬНЫЕ НАГРУЗКИ СНИЖАЮТ ИММУНИТЕТ И ПОВЫШАЮТ ВЕРОЯТНОСТЬ ЗАБОЛЕВАНИЙ. ПОЭТОМУ БЕЗ РЕГУЛЯРНЫХ ОБСЛЕДОВАНИЙ И ПРОФИЛАКТИКИ БОЛЬШИНСТВО ЧИНОВНИКОВ РИСКУЮТ ПОЛУЧИТЬ БУКЕТ ХРОНИЧЕСКИХ БОЛЕЗНЕЙ ЗАДОЛГО ДО ВЫХОДА НА ПЕНСИЮ.**

Чтобы сохранить здоровье работников, ведомственная медсанчасть планирует оборудовать в здании на Китайгородском проезде современный медицинский центр. О планах технического развития медсанчасти «Центромед» рассказывает ее директор и главный врач Александр Бастрон.

Получение сотрудниками министерства квалифицированной медицинской помощи сегодня связано с неоправданной потерей рабочего времени. Например, для проведения обследования или комплексного анализа крови сотрудникам приходится тратить несколько часов, а иногда и несколько рабочих дней. Чтобы исключить эти потери и сделать доступнее возможности современной медицины, мы предложили руководству министерства оборудовать прямо в здании на Китайгородском проезде экспресс-лабораторию, дневной стационар и лечебно-реабилитационный физиотерапевтический комплекс.

Какие новые возможности получат сотрудники Минпромэнерго после организации нового центра в здании министерства? Во-первых, с помощью новой роботизированной экспресс-лаборатории практи-

чески любой сложный анализ крови можно будет сделать за считанные минуты — буквально не выходя из кабинета врача. При этом роботизированный комплекс не только устранит субъективное влияние медиков, но и позволит отыскать так называемые маркеры многих заболеваний. Маркер — это первый признак появившейся болезни или даже угрозы болезни. Современное оборудование позволяет оперативно выявлять признаки множества заболеваний — в том числе онкологических. А раннее выявление заболевания или угрозы заболевания — это важное условие для последующего успешного лечения или профилактики.

Задаче профилактики заболеваний отвечает и наш план оборудования лечебно-реабилитационного кабинета. В этом кабинете мы планируем, в частности, разместить так называемую СПА-капсулу, которая уже сегодня обслуживает сотрудников Министерства обороны. Процедуры в СПА-капсуле направлены на оздоровление и релаксацию всего организма в целом. Воздействуя через кожный покров, лечебные компоненты активизируют процессы обмена веществ, улучшают кровообращение, выводят токсины из организма и улучшают общее самочувствие. СПА-капсула — это современный лечебный аппарат, который позволяет проводить спектральное лечение с использованием режимов горячей сауны, вибрационного массажа, подачи кислорода, ароматерапии, музыкальной терапии, инфракрасного излучения и даже системы дезинфекции.

Дневной стационар позволит проводить нам широкий спектр лечебных процедур — от инъекций до лазерной терапии и даже микроопераций.

Еще одно направление нашего развития — это помощь министерству в разработке государственной промышленной политики. Дело в том, что состояние здо-

ровья работающих промышленных предприятий — не последний фактор, который нужно учитывать при формировании государственной промышленной политики. Однако полноценная система мониторинга состояния здоровья работающих в промышленности в настоящее время еще не создана. Не существует также центра анализа текущих статистических данных о состоянии здоровья работающих — даже на крупных промышленных предприятиях. Таким центром анализа может стать Федеральное государственное учреждение «Центромед», специалисты которого обладают необходимыми для этого опытом и квалификацией.

Записал Михаил Сергеев

#### СПРАВКА:

ФГУП «Центромед» — это медицинское учреждение со славной историей и серьезной репутацией. Очередной юбилей нашего учреждения мы отметим 6 октября — в этот день в 1949 году приказом министра здравоохранения РСФСР была организована Медико-санитарная часть при тресте «Мосгазопроводстрой» для обслуживания строителей трассы газопровода. Однако с момента организации наша медсанчасть осуществляла медицинское обслуживание строителей не только московских сетей, но и всех крупных газопроводов — от Ямбурга, Надыма, Уренгоя до Бухары, Белгорода. В 1993 году распоряжением Госкомитета по управлению государственной собственностью на базе медсанчасти было создано «Государственное предприятие медико-санитарная часть «Центромед» Министерства топлива и энергетики РФ. А в 1998 году приказом Министерства топлива и энергетики Медсанчасть «Центромед» определена, как базовое медицинское учреждение ТЭК, где сегодня работники Минпромэнерго могут получить квалифицированную медицинскую помощь.

НА ЗДОРОВЬЕ

# Вширь, но не вглубь

## Рентабельность металлургического комплекса в Пермской области продолжает оставаться низкой на фоне роста производства

**ЧЕРНАЯ МЕТАЛЛУРГИЯ ПЕРМСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАКОНЧИЛА ПЕРВОЕ ПОЛУГОДИЕ 2005 Г. С ПРИРАЩЕНИЕМ ОБЪЕМА ПРОИЗВОДСТВА НА 85%. ПРИ ЭТОМ РЕНТАБЕЛЬНОСТЬ СЕКТОРА В ЯНВАРЕ-МАЕ ТАК И НЕ ПРЕВЫСИЛА 10%.**

По итогам 2004 г. интегральная оценка уровня развития металлургической отрасли Прикамья, по мнению экспертов управления стратегического развития Пермской финансово-промышленной группы, достаточно высокая. В частности, черная металлургия по общему рейтингу заняла третье место, подойдя вплотную к топливной промышленности и химическому комплексу. Менее благополучная ситуация сложилась в цветной металлургии области. Ей по итогам 2004 г. удалось занять лишь шестое место из тринадцати.

Индекс физического объема производства в 2004 г. в черной металлургии, включая горнорудные предприятия, вырос по сравнению с предыдущим годом на 110,5%. В цветной металлургии индекс, напротив, снизился до 90,8%.

Объем производства товарной продукции в черной металлургии достиг 16 млрд руб., что составляет 7,1% в областном промышленном производстве товарной продукции, в цветной — 8,8 млрд руб. или 3,9%. Если в производстве чугуна доля Пермской области достигала по результатам 2004 г. 2,6%, то за первое полугодие 2005 г. она снизилась до 1,7%. В то же время доля Пермской области в производстве стали (1,2%), готового проката черных металлов (1%) и стальных труб (0,04) практически не изменилась в первом полугодии 2005 г. по сравнению с результатами за 2004 г.

Что же касается цветной металлургии, то объем производства магния и магниевых сплавов, а также губчатого титана в области в первом полугодии 2005 г. по сравнению с первым полугодием 2004 г. практически не изменился.

Доля налоговых поступлений металлургических предприятий в общих поступлениях во все уровни бюджета составила по черной металлургии 2,5%. Предприятия цветной металлургии имели задолженность по налогам в размере 33,6 млн руб.

Средняя заработная плата на одного работника в декабре 2004 г. составила в черной металлургии 9 тыс. руб., в цветной — 9,9 тыс. руб., что выше средней заработной платы по стране (8,7 тыс. руб.).

Сальдированный финансовый результат металлургического комплекса Пермской области в 2004 г. — 1,9 млрд руб. (4,9% областного сальдированного результата промышленности), в т.ч. 1,1 млрд руб. в черной металлургии и 0,8 млрд руб. в цветной.

Инвестиции в основной капитал в 2004 г. составили в черной металлургии 480 млн руб. или 2,7% инвестиций по всей промышленности, в цветной металлургии — 519 млн руб. или 2,9%.

Что же касается динамики производства по предприятиям металлургического комплекса области, то на Чусовском металлургическом заводе темпы роста за 6 месяцев 2005 г. снизились по сравнению с первым полугодием 2004 г. Так, по производству чугуна они составили 71,1%, по стали — 92,2%, по прокату черных металлов — 86,2%. При этом товарная продукция в действующих ценах выросла на 170% по сравнению с первым полугодием



фото: из архива «ПС»

2004 г., а балансовая прибыль снизилась (90,3% к уровню первого полугодия 2004 г.). Отмечается, кроме того, снижение рентабельности (67,8%). В рамках инвестиционной программы Чусовского металлургия ведутся реконструкция сталеплавильного производства путем замены мартеновских печей на конвертер, строительство МНЛЗ, «печи-ковша», модернизация прокатного производства, внедрение ряда инноваций в рессорное производство, частичная модернизация стана «550» и капремонт второго разряда доменной печи №2.

Планируемый объем инвестиций в 2004-2006 гг. — \$50-60 млн. Инвестиционная программа нацелена на снижение себестоимости продукции, повышение ее качества, освоение выплавки новых марок стали и производства новых видов продукции, улучшение экологии города, а также увеличение годового объема производства стали до 700 тыс. т. На Лысьвенском металлургическом заводе также отмечается в первом полугодии 2005 г. прирост товарной продукции в действующих ценах на 37,1% по сравнению с первым полугодием 2004 г.

На заводе источники инвестиций пока не определены. Среди основных проблем предприятия отсутствие сталеплавильного и прокатного производств. По этой причине завод закупает холоднокатанный листовой прокат у ММК, Новолипецкого меткомбината, Карагандинского меткомбината.

Корпорация ВСМПО-АВИСМА — крупнейший поставщик высококачественных изделий из титановых и алюминиевых сплавов — увеличила производство губчатого на 5,7% в первом полугодии 2005 г. по сравнению с 2004 г., магния и магниевых сплавов — на 2,7%, хотя производство товарного магния снизилось на 3,2%. Производство же титанового проката выросло на 9,6%. При этом в 2,3 раза выросла балансовая прибыль корпорации и на 22% — рентабельность. Инвестиционная программа корпорации нацелена на увеличение мощностей по производству губчатого

титана в 2006-2010 гг. на 45%. Проблемные вопросы: обеспечение титановым концентратом из Украины, развитие собственной сырьевой базы, решение вопросов энергообеспечения предприятий. Для производства титана и продукции из него необходимо решить вопросы о вводе новых перспективных месторождений в Тамбовской (Центральное) и Омской областях (Тарское).

Соликамский магниевый завод в первом полугодии 2005 г. не вышел на темпы производства 2004 г. (темп роста — 97,8%). Балансовая прибыль снизилась, как и рентабельность производства.

Итак, наиболее сильными сторонами черной металлургии Пермской области в 2004-2005 г. стали сохранение темпов роста произведенной продукции и инвестиций в основной капитал, а также численности занятых. Слабыми сторонами по-прежнему остаются низкая производительность труда и рентабельность основной деятельности, несмотря на благоприятный с точки зрения развития год. Первые два месяца нового 2005 г. также были удачными для черной металлургии Пермской области.

По итогам января-февраля объем выпуска продукции увеличился на 61% по сравнению с соответствующим периодом прошлого года. В целом черная металлургия Пермской области закончила первое полугодие 2005 г. с увеличением объема производства на 85%, однако при этом рентабельность сектора в январе-мае не превышала 10%.

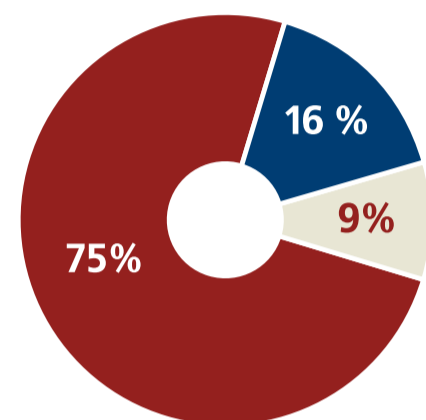
Динамика производства на предприятиях цветной металлургии области связана в первую очередь с низкими показателями рентабельности и сокращением объема производства. Прирост объема производства в цветной металлургии Прикамья в первом полугодии 2005 г. по сравнению с первым полугодием 2004 г. был гораздо скромнее, чем в черной металлургии, и сложился на уровне 17%. Рентабельность отгруженной продукции при этом незначительно превысила 10%.

Подготовила Ольга Дмитриева

### ЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ СТРАТЕГИЯ РОССИИ

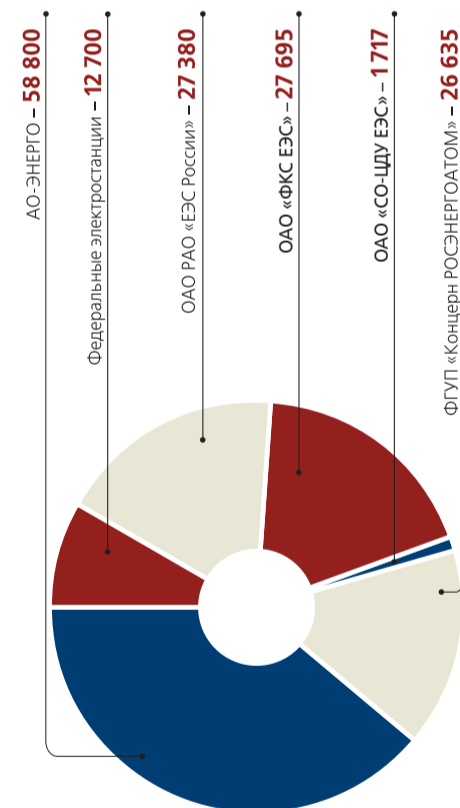
Эксперты Минпромэнерго РФ подготовили специальный материал, характеризующий важнейшие параметры Энергетической стратегии страны до 2020 г. Кроме того, в нем приводятся данные о выработке электроэнергии основными субъектами отрасли, сравниваются структуры российской энергетики «вчера» и «сегодня», а также рассматриваются показатели инвестиционных программ и финансовых планов крупнейших энергопроизводителей страны в 2004-2006 гг. Полностью с документами можно ознакомиться на сайте Минпромэнерго России: [www.minprom.gov.ru](http://www.minprom.gov.ru).

#### Выработка электроэнергии по субъектам отрасли, 2005 г.



■ ФГУП «Концерн РОСЭНЕРГОАТОМ»  
■ НЕЗАВИСИМЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛИ  
■ ОАО РАО «ЕЭС РОССИИ» (включая ДЗО)

#### Общие инвестиции в электроэнергетику России в 2005 г. / млн руб.



#### ФЕСТИВАЛЬ ПРОМЫШЛЕННОЙ ФОТОГРАФИИ

С 18 января 2006 года «Промышленный еженедельник» при поддержке Минпромэнерго РФ впервые проводит в московском «Фотоцентре» ФЕСТИВАЛЬ ПРОМЫШЛЕННОЙ ФОТОГРАФИИ. В фестивале могут принять участие индивидуальные авторы и предприятия. От одного автора принимается до пяти работ форматом от 20x30 до 50x60. Формирование корпоративных стендов - по договоренности с Оргкомитетом.

Желаем успехов!

Оргкомитет Фестиваля:

(095) 778-1447, 778-1805, 779-924-1856

# Броня крепка, а танки?..

## Недофинансирование отрасли может привести к утере уникальных технологий

**ЭТО ПИСЬМО ПРИШЛО В РЕДАКЦИЮ, КОГДА НОМЕР ФАКТИЧЕСКИ БЫЛ СВЕРСТАН. НО ВОПРОСЫ, КОТОРЫЕ ПОДНЯТЫ В НЕМ, НАМ ПОКАЗАЛИСЬ ЧРЕЗВЫЧАЙНО ВАЖНЫМИ. ОСОБЕННО В ПРЕДВЕРИИ ОБСУЖДЕНИЯ ПРОБЛЕМ ОПК НА ЗАСЕДАНИИ ПРАВИТЕЛЬСТВА, КОТОРОЕ НАМЕЧЕНО НА 13 ОКТЯБРЯ. О ТОМ, КАК СЕГОДНЯ ЖИВЕТ, ДА И СУМЕЕТ ЛИ ВЫЖИТЬ ОБОРОНКА — НЕКОГДА ПРЕДМЕТ ОСОБОЙ ГОРДОСТИ РОССИЯН — РАССКАЗЫВАЕТ НИКОЛАЙ МАЛЫХ, ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ФГУП «ПО УРАЛВАГОНЗАВОД», ПРЕЗИДЕНТ СОЮЗА ПРЕДПРИЯТИЙ ОБОРОННЫХ ОТРАСЛЕЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ, ДЕПУТАТ ПАЛАТЫ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ ЗАКОНОДАТЕЛЬНОГО СОБРАНИЯ СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ ПО 16-МУ ИЗБИРАТЕЛЬНОМУ ОКРУГУ.**



фото: УВЗ

Николай Малых

Когда наш танк Т-90 участвует в выставках, вижу, с каким напряженным вниманием специалисты и зрители наблюдают за ним. Следят за маневрами на импровизированном поле боя, аплодируют точным выстрелам из всех видов оружия, которыми снабжена эта умная боевая машина, дружно ахают во время ее «полета» с трамплина. Как директора и как человека, 30 лет проработавшего на Уралвагонзаводе, меня в такие моменты просто переполняет чувство гордости. Уникальный делаем танк! Продолжаем создавать и новую технику. В прошлом году, например, на международной выставке вооружений в Нижнем Тагиле представляли боевую машину поддержки танков. За боевые качества пресса сразу же окрестила ее «Терминатором». Но гордость-то моя пополам с горечью. Почему? Да потому, что хорошо знаю, в каких условиях выпускается современная военная техника.

На стыке XX и XXI веков танковое производство России спас индийский контракт. Мы его успешно завершили и вправду были рассчитывать, что Российская Армия увеличит госзаказ. Тем более, что военные уже давно на всех уровнях говорят о необходимости замены морально и физически устаревшего вооружения, в том числе бронетанкового.

Однако государство не спешит. Сегодня доля госзаказа составляет 1,5% от возможностей танкового производства Уралвагонзавода. С завода уходят квалифицированные кадры, простаивает оборудование, теряются уникальные технологии. Может случиться так, что мы вновь, как в 1941-м во время войны или как в 2001-м, когда выводили завод из кризиса, будем учиться делать танки.

А ведь наше объединение осталось единственным предприятием России, способным серийно производить эту технику. Если бы речь шла только об Уралвагонзаводе, наверное, не стоило бы поднимать эту тему. Но так сегодня живет практически вся российская оборонка — некогда предмет особой гордости советского народа.

### Как собрать «летающий» танк

Сейчас идет борьба за будущее России. Самостоятельным вектором в ней выступают интересы машиностроительного комплекса и ОПК. Российские машиностроители пытаются «докричаться» до правительства, чтобы сказать: без интенсивного развития отрасли страна не сможет оставаться сильной державой.

Наши добывающие и перерабатывающие предприятия пока находятся в эйфо-

рии, подпитываемой экспортными поставками, надеются на покупку импортных технологий и оборудования. Оборонно-промышленный комплекс — высокотехнологичный, науко- и металлоемкий сектор экономики. В отличие от сырьевых и перерабатывающих отраслей он не имеет укороченного, а значит, более выгодного периода окупаемости вложенных средств.

На оборонной отрасли трагично сказались результаты приватизации предприятий. Для многих отсутствие госзаказа сделало невыгодным и хлопотным содержание военного производства и выпуск спецпродукции. Продажа ее по заведомо низкой цене, закрытие либо репрофилирование предприятий — вот результат непродуманной экономической политики, который мы имеем сегодня.

Чтобы собрать танк, наши снабженцы в поисках комплектующих ездят по всей матушке России. Труднее с электронной начинкой, особенно с оптикой. Именно в приборостроительной отрасли, наиболее дорогой и наукоемкой, произошли самые негативные изменения. Это неудивительно: в сфере электроники и средств связи, например, заработная плата составляет две трети от среднего уровня по промышленности. Невыгодной получается и работа на государство, которое вдобавок не всегда вовремя рассчитывается за заказ.

### Рынок — не панацея

В 90-е годы, когда правительство отдало экономику на откуп рынку, положение осложнилось отсутствием у страны национальной идеи, объединяющей общество. Все это вместе с отсутствием разумной протекционистской политики привело к тому, что отечественных производителей во многих сферах деятельности вытесняют зарубежные, более опытные игроки бизнеса.

Одна из этих сфер — машиностроение. Специфика отрасли в частности и многих предприятий оборонно-промышленного комплекса заключается в том, что их невозможно переориентировать на выпуск гражданской продукции. Отсюда все беды. Отсутствие заказов у промышленности боеприпасов, например, ведет к обнищанию трудовых коллективов, росту задолженности перед бюджетами и, как следствие, банкротству.

Не лучше ситуация у остальных. Многолетнее сложное финансовое положение предприятий привело к тому, что более 80% станочного парка у оборонщиков морально и физически устарело, эксплуати-

руется более 20 лет. Какое на нем возможно качество продукции, какие объемы ее выпуска? На Уралвагонзаводе за последние восемь лет нам удалось сократить этот показатель до 60%, но на техническое перевооружение и модернизацию производства пришлось направлять практически всю прибыль, все банковские кредиты.

Причиной техногенной катастрофы, случившейся 25 мая в Москве и Подмосковье, специалисты РАО «ЕЭС» назвали износ оборудования. У энергетиков оно эксплуатировалось 40 лет. Что же тогда говорить о ТЭЦ Уралвагонзавода, работающей с 1935 г.? Пока она исправно обеспечивает потребности в энергоносителях объединения и Дзержинского района Нижнего Тагила с населением 130 тыс. человек. Но рекон-

струкция этого важнейшего объекта незрела, и принята федеральная программа. Для замены оборудования ТЭЦ только на первом этапе нам надо четыре миллиарда рублей. Пока вложили только 398 млн и лишь 64 из них дал госбюджет.

Как президент Союза предприятий оборонных отраслей промышленности Свердловской области, хорошо знаю ситуацию на них. Большинство остро нуждается в техпереворужении. Заработная плата оборонщиков — в 3-5 раз ниже, чем

**РОССИЙСКИЕ МАШИНОСТРОИТЕЛИ ПЫТАЮТСЯ «ДОКРИЧАТЬСЯ» ДО ПРАВИТЕЛЬСТВА, ЧТОБЫ СКАЗАТЬ: БЕЗ ИНТЕНСИВНОГО РАЗВИТИЯ ОТРАСЛИ СТРАНА НЕ МОЖЕТ ОСТАВАТЬСЯ СИЛЬНОЙ ДЕРЖАВОЙ. А В УСЛОВИЯХ ВТО, КУДА ВСЕ РАВНО ПРИДЕТСЯ ВСТУПАТЬ, РОССИЯ ПО-ПРЕЖНЕМУ БУДЕТ ВЫПОЛНЯТЬ РОЛЬ СЫРЬЕВОГО ПРИДАТКА ИНДУСТРИАЛЬНО РАЗВИТОГО МИРА**

в ресурсных и энергетических компаниях. Идет старение трудовых коллективов, средний возраст которых 50 и более лет, а рабочие высших разрядов, конструкторы, ученые — как правило, уже пенсионеры.

Существующая система налогообложения и таможенных сборов не способствует развитию предприятий и увеличению выпуска наукоемкой высокотехнологичной продукции. Процедура согласования цен с МО РФ занимает значительный промежуток времени. При этом цена не соответствует конечной стоимости изделия, срок изготовления которого занимает 6-12 месяцев. Необходимо пересмотреть существующую методику ценообразования на продукцию военного назначения, поскольку она не обеспечивает баланс экономических интересов госзаказчиков и изготовителей. К примеру, цена на конечный продукт может определяться по аналогу, как это успешно практикует ФГУП «Рособоронэкспорт».

Положение, в котором оказался ОПК, создалось во многом из-за того, что, пережив серию реорганизаций, управленческая структура практически отсутствует. Большинство предприятий вошло в состав Федерального агентства по промышленности Минпромэнерго РФ, где и находится среди заводов по производству продукции биотехнологической, медицинской, лесной, легкой, целлюлозно-бумаж-

ной и т.д. отраслей. Не думаю, что это в полной мере обеспечивает обороноспособность страны.

Исходя из интересов дела, управление оборонно-промышленным комплексом должно осуществляться отдельным министерством с прямым подчинением премьер-министру Правительства России. Необходимо использовать исторический опыт собственной страны, который сегодня с успехом перенимают на Западе, чтобы вторую индустриализацию провести с новой научно-технической идеологией и на рыночных отношениях.

### С чем идем в ВТО

Предприятия ОПК могут стать локомотивами процесса, возглавив концерны и холдинги по основным направлениям. Например, есть необходимость создания вертикально интегрированных структур по выпуску сельхозтехники, подвижного состава, автотранспорта и т.д. Фактически у нас, как единственного производителя танков в России, уже сложился холдинг с партнерами и производителями комплектующих. Структура его разработана и оформлена на бумаге давно, но у госчиновников пока, по-видимому, не дошли руки, чтобы вникнуть и разобраться в сути дела. Процесс создания подобных структур идет медленно из-за отсутствия законодательной базы, межведомственных интересов, личных амбиций руководителей, неповоротливости чиновников.

Между тем, строительство холдингов, в том числе и вертикально-горизонтального подчинения, с проекцией на регионы, могло бы подготовить нашу экономику к вступлению в ВТО. Повинуясь рыночному хаосу, производители то и дело сталкиваются лбами, пытаются разработать «золотую жилу» спроса. Лихорадочно перестраиваются производства, набираются люди, интенсивно выбрасывается товар на рынок. Так было в нашей отрасли год назад с цистернами, в этом году — с грузовыми полувагонами. Потребитель, конечно, выбирает более дешевый товар. Как правило, это устаревшие серийные модели, которые проще изготовить. Значит, тот, кто рискнул вложить в науку, конструкторские разработки, применяет более качественные и износостойкие материалы, может остаться в проигрыше? Эта политика порочна, она лишает нас будущего. Между тем, грамотное регулирование рынка могло бы развести производителей и использовать их потенциал более продуктивно.

Исходным и расхожим тезисом правительства зачастую является недостаток финансовых средств в стране. С этим трудно согласиться. Есть возможность воспользоваться средствами различных фондов, золотовалютного запаса страны на развитие ОПК на тех же условиях, на которых они предоставляются зарубежным фирмам и государствам. Мы готовы взять на 10-15 лет под 3% годовых. Эффективным было бы использование таких финансовых схем и инструментов, как привлечение средств населения и частных инвесторов на развитие производственной сферы, создание определенных ресурсных блоков, обеспечивающих стратегию и тактику научно-исследовательской и конструкторской работы для целей обороны, а также выполнения гражданских задач на транспорте, в сельском хозяйстве, ЖКХ, медицине и т.д.

### Смена аббревиатуры смысла не меняет

Глава Минэкономразвития РФ Герман Греф во всеуслышание заявил, что ФГУ-





Российские «летающие» танки продолжают удивлять зарубежную публику

Пов в стране больше не останется. А поскольку федеральные унитарные предприятия — это в основном оборонка, то именно ей дан старт к приватизации. Опыт новейшей российской истории дает основание утверждать, что эффективным может быть производство любой формы собственности, будь оно ОАО, ФГУП и т.д. Важно, какой хозяин и насколько умело, профессионально осуществляется менеджмент.

Отказываясь от государственной собственности, правительство тем самым расписывается в собственном бессилии, в неумении управлять доверенным ему имуществом. Которое, между прочим, создавалось на средства сообщества и руками тех, чьи потомки в третьем поколении работают сегодня. За почти 70 лет существования Уралвагонзавода в его цехах и отделах работали и продолжают трудиться 360 тыс. человек — это население сегодняшнего Нижнего Тагила.

Ведь всем же понятно, что АО, созданное со 100%-м участием государства, — это только первый этап, за которым последует второй и третий, когда завод попадет в частные руки. Немало желающих поучаствовать в выгодном сегодня производстве грузового подвижного состава, найдутся претенденты и на танковый завод, особенно если наметится экспортный заказ.

Но наше предприятие сильно именно тем сложившимся научно-производственным комплексом, который, с одной стороны, обеспечивает практически замкнутый цикл производства, с другой — дает возможность разрабатывать и воплощать в металле новые виды техники. С этим согласились и побывавшие недавно на Уралвагонзаводе руководители Минобороны РФ и Счетной палаты РФ.

Общеизвестно, что ОПК России является материальным, научно-техническим, кадровым донором для всех отраслей. Это главный резерв государства и его главы, гарант политической стабильности в

стране, экономической и национальной безопасности государства. Тот, кто не хочет содержать свой оборонный комплекс, будет содержать чужой и на кабальных условиях. Между тем, на каждый вложенный в ОПК рубль государство получает дополнительно прибыли 10-12 руб. В середине 80-х на \$1 в США получали \$7. Приватизация ОПК приведет к сокращению объемов донорства бюджета, резервов и гарантий власти государства. В других странах правители понимают это хорошо и не сжимают этот сектор.

По данным ООН, в конце XIX века в развитых капиталистических странах 13% собственности находилось в руках государства, в конце XX — уже 40%. Тенденция вполне очевидная. Правительства стран Запада полностью берут на себя расходы на военные НИОКР, прикладные исследования и разработку технологий военного и двойного назначения. В 2003 г. в общих объемах производства американской аэрокосмической корпорации «Локхид Мартин» доля государственного заказа составляла 94,7%, в то время как в РСК «МиГ» — не более 3%, в компании «Сухой» — 5.

### В оборонку вкладывать выгодно

Анализ мировой практики свидетельствует, что наращивание государственных расходов на техническое оснащение вооруженных сил замедляет экономический рост стран-импортеров вооружения и, наоборот, стимулирует его в странах-производителях. Причем при увеличении военных расходов до 3,5-4% ВВП идет дополнительный экономический рост с развитием всех отраслей, поскольку они прямо или косвенно задействованы на выполнении оборонных заказов.

В России расходы на НИОКР не превышают 1% ВВП, и лишь к концу десятилетия прогнозируется рост до 2%, в то время как в странах Евросоюза — с 2-2,5 до 3% ВВП. Тем самым закладываются основы нарастающего разрыва в уровнях научно-

НЕОБХОДИМО ПЕРЕСМОТРЕТЬ СУЩЕСТВУЮЩУЮ МЕТОДИКУ ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ НА ПРОДУКЦИЮ ВОЕННОГО НАЗНАЧЕНИЯ, ПОСКОЛЬКУ ОНА НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТ БАЛАНС ЭКОНОМИЧЕСКИХ ИНТЕРЕСОВ ГОСЗАКАЗЧИКОВ И ИЗГОТОВИТЕЛЕЙ. К ПРИМЕРУ, ЦЕНА НА КОНЕЧНЫЙ ПРОДУКТ МОЖЕТ ОПРЕДЕЛЯТЬСЯ ПО АНАЛОГАМ, КАК ЭТО УСПЕШНО ПРАКТИКУЕТ ФГУП «РОСОБОРОНЭКСПОРТ»

технического и технологического развития России и стран Запада. До сих пор лишь на уровне обсуждения находятся проблемы смягчения налогового режима для предприятий ОПК и снижения таможенных пошлин в отношении НИОКР, в частности использования добавочной амортизации, предусматривающей при проведении НИОКР отнесение на себестоимость 100% соответствующих расходов. Даже с авансом на работы по оборонному заказу взимается НДС.

Важно законодательно закрепить основные параметры финансирования национальной обороны. По мнению председателя Совета Федерации Сергея Миронова, которое он высказал в «Российской газете» в ноябре прошлого года, средства, накопленные в Стабилизационном фонде и Центральном банке России, для текущих нужд финансовой стабилизации явно избыточны: «Для них необходимо найти выгодные долгосрочные сферы вложений. Нужно направить десятки миллиардов долларов ... в аэрокосмический комплекс, ядерную промышленность и другие отрасли, где наша страна еще сохраняет передовые позиции в мире. И в производство, связанные с ним исследования, которые создают новые технологии. Тогда к 2010 г. вполне реально не просто решить задачу удвоения ВВП, а сделать это на но-

вой технической базе, возвратив России позиции передовой научно-технической державы, одного из главных участников мирового рынка высоких технологий».

Одним из наиболее эффективных способов использования Стабилизационного фонда является долгосрочное государственное кредитование закупок современных технологий и высокотехнологичного оборудования, необходимого для серийного производства вооружений. Аналогично может осуществляться льготное кредитование экспортно-импортных операций в области ВТС и продвижения на внешние рынки высокотехнологичной продукции двойного и гражданского назначения. Американцы, например, кредитуют страны, закупающие у них оружие. А фактически государственные средства получают собственные компании — производители вооружения.

Мощный импульс интеграционным процессам в ОПК и форсированию программ диверсификации производства могло бы придать освобождение создающихся интегрированных структур от уплаты налогов в федеральный бюджет на срок до 3-5 лет. Налоговая политика государства должна быть направлена на стимулирование предприятий, выполняющих гособоронзаказ и поставки по линии ВТС.

Одним из рыночных механизмов, способствующих инновационному развитию и продвижению идей и технологий ВПК в мировое экономическое пространство, является создание технопарков и технополисов. Солидный опыт Европы, Америки и Азии по созданию таких зон не имеет ярких примеров в нашем ОПК. Схема российских технопарков такого класса должна концентрироваться в конкретных региональных модификациях с адресным характером предоставляемых льгот и стимулов. В том числе по пользованию землей и налогообложению. Именно на предприятиях оборонки благодаря связке науки и мощного производственного блока объективно существуют условия для создания площадки по отработке эффективного рыночного механизма реализации высоких технологий. Уралвагонзавод в настоящее время работает над внедрением идеи, которая условно называется «предприятие-техноград». Это не музей, а самодостаточное, развивающееся предприятие, обеспечивающее комплексное внедрение и сервисное обслуживание современных высоких технологий во всех направлениях, по которым работает объединение — от конструкторских разработок до изготовления самого широкого спектра продукции

\*\*\*

Напрашивается вывод: необходимо сформировать активную государственную промышленную политику, направленную на развитие высокотехнологичного сектора российской экономики и обеспечивающую переход к несырьевой модели экономического развития. Я рад, что Президент уже повернулся лицом к коллегам из авиапромышленного комплекса, дав поручения правительству, в том числе снимающие ряд проблем. В оборонке трудятся люди, которых по праву называют государственниками. Таков спектр проблем, которые мы решаем. И то, что ОПК оказался в зоне невнимания, может обернуться большой бедой для России.

# «Реформа авиации чересчур затянулась»,

— считает Владимир Скибин

**АВИАЦИОННОЕ ДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЕ ВО ВСЕМ МИРЕ ОТНОСЯТ К ЧИСЛУ НАИБОЛЕЕ КАПИТАЛОЕМКИХ ОТРАСЛЕЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ, РАЗВИТИЕ КОТОРЫХ НАХОДИТСЯ ПОД ПРИСТАЛЬНЫМ ВНИМАНИЕМ ПРАВИТЕЛЬСТВ — ДАЖЕ В УСЛОВИЯХ РАЗВИТЫХ ЭКОНОМИК. КАК ЖЕ В НАШИХ УСЛОВИЯХ ГОСУДАРСТВО ПОМОГАЕТ ОТРАСЛИ? НА ЭТОТ И ДРУГИЕ ВОПРОСЫ ОТВЕЧАЕТ ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ЦЕНТРАЛЬНОГО ИНСТИТУТА АВИАЦИОННОГО МОТОРОСТРОЕНИЯ ИМ. П.И.БАРАНОВА.**

■ «ПЕ»: Владимир Алексеевич, как развивается ответственное авиационное двигателестроение? Какова предистория вопроса?

— В период 60–70-х годов прошлого века, когда государство уделяло большое внимание развитию авиационной промышленности, в условиях практически безлимитного финансирования был создан научно-технический потенциал, который обеспечил создание двигателей 3-го и 4-го поколений, не уступающих по своим основным показателям зарубежным аналогам. Эти двигатели будут верой и правдой служить еще долгие годы.

К сожалению, предпринятый в 90-е годы государством шоковый перевод промышленности от состояния плановой директивной экономики в рыночные условия привел авиационное двигателестроение в состояние глубокого кризиса из-за практического прекращения закупок и резкого снижения финансирования разработок новых двигателей.

В результате этого в настоящее время более 70% парка пассажирских самолетов эксплуатируются с морально устаревшими типами авиационных двигателей, имеющими высокий расход топлива и не удовлетворяющими требованиям перспективных норм ИКАО по уровням шума и эмиссии вредных веществ. Это делает их неконкурентоспособными с зарубежными аналогами.

В России более 20 лет практически не велась работы по закладке новых авиационных двигателей. Это время вполне соизмеримое с потерей культуры проектирования. Особенно большое отставание произошло в производственной сфере, связанное со старением станочного парка и невозможностью внедрения новых технологических процессов.

■ А что происходит за рубежом?

— Программы создания новых и модернизации находящихся в эксплуатации двигателей как военного, так и гражданского назначения взаимно дополняют друг друга, имеют много общего. К примеру, методы расчета, конструкторские решения, конструкционные материалы, технологические процессы во многом совпадают для одного и другого типа двигателя, причем степень совпадения составляет величину в пределах 60–70%. В мире насчитывается около десяти крупных программ, по которым разрабатываются перспективные технологии, необходимые для создания двигателей нового поколения. Разработанные технические решения проходят экспериментальную проверку на демонстрационных газогенераторах и двигателях, на которых отрабатываются перспективные концепции узлов и деталей, исследуются новые конструкционные материалы, проверяются методы расчета и проектирования.

Разработанные перспективные технологии обеспечили возможность зарубежным фирмам создать двигатели 5-го поколения и приступить к работам над 6-м поколением. При этом следует отметить, что ни один базовый двигатель нового поколения не создавался без ключевой роли государства, которое осуществляло финансирование программ военного и гражданского назначения.

Работы, связанные с созданием перспективных технологий, требуют больших финансовых затрат. Однако подобный подход позволяет зарубежным фирмам существенно поднять уровень технического совершенства новых двигателей, обеспечить их высокую конкурентоспособность на мировом рынке — по оценкам экспертов выручка от продаж только двигателей для гражданской авиации за период 2005–2024 гг. составит около \$550 млрд.

■ Какие задачи стоят перед создателями авиационных двигателей в России?

— Необходима модернизация существующего парка авиационных двигателей, чтобы поддерживать на высоком уровне параметры безопасности и надежности работы,



*В России более 20 лет практически не велась работы по закладке новых авиационных двигателей. Это время вполне соизмеримое с потерей культуры проектирования.*



фото: из архива «ПЕ»

увеличивать ресурс и удовлетворять перспективным требованиям по уровням шума и эмиссии вредных веществ.

В рамках создания переходного продукта в короткие сроки на базе отработанных технологий ОАО «НПО «Сатурн» совместно с французской фирмой СНЕКМА разрабатывает двигатель для семейства российских региональных самолетов (RRJ). Проводимые в настоящее время работы, бесспорно, подтверждают правильность выбранного курса на международную кооперацию, в рамках которой растет технологический потенциал отечественных фирм, участвующих в ней. Для того, чтобы госу-

дарство осталось авиационной державой, следует значительно больше внимания уделять перспективным разработкам.

Они связаны с созданием двух перспективных двигателей: в области гражданской авиации — для ближне-среднемагистрального самолета, в военной — перспективного авиационного комплекса фронтовой авиации — ПАК ФА. В конструкции этих двигателей будут сосредоточены наиболее сложные технические решения, справившись с которыми в дальнейшем будет по плечу создание всех типов авиационных двигателей.

■ Вы упомянули «современную методологию». В чем ее суть?

— В авиационном двигателестроении, как ни в одной другой отрасли промышленности, отработан технологический процесс создания двигателя. Методологию нельзя считать новой, поскольку она используется ведущими зарубежными авиадвигателестроительными фирмами более десяти лет.

Еще недавно при создании двигателя в России отработка новых технических решений осуществлялась в процессе проведения опытно-конструкторских работ, что приводило к изготовлению большой партии опытных двигателей (иногда до 80–90 экземпляров) и сопровождалась продолжительной экспериментальной «доводкой» двигателя. При высокой стоимости разработки современных двигателей такой подход становится экономически неприемлемым. Если для двигателей 4-го поколения стоимость НИЭР в общем объеме финансирования проекта составляла 15–25%, то для двигателей 5-го поколения она составляет порядка 60%, а для 6-го поколения — еще больше.

■ Рассматривая процессы модернизации существующих двигателей, следует остановиться на ситуации с двигателем ПС-90А...

— Это двигатель 4-го поколения, к разработке которого приступили во второй половине 80-х годов. На тот период времени в него были заложены самые передовые технические решения. К сожалению, из-за кризиса в экономике страны в конце 80-х — начале 90-х годов, приведшего к сокращению объема перевозок и падению спроса на новые самолеты и, соответственно, двигатели, работы по доводке ПС-90А затормозились. В настоящее время ведутся работы по модернизации этого двигателя, направленные на повышение надежности, увеличение ресурса и уменьшение уровней эмиссии и шума. Думаю, что после завершения этих работ модификация двигателя ПС-90А будут верой и правдой служить ближайшие 20–30 лет.

■ Ваше отношение к реформированию структуры авиационной промышленности?

— На мой взгляд, этот процесс слишком затянулся. Считаю, что государство может более активно «стимулировать» его. Для двигателестроителей конечная цель реформы — создание в России одной-двух авиадвигателестроительных корпораций, способных успешно конкурировать на мировом рынке с ведущими зарубежными производителями.

Беседовал Игорь Поляков

## БИОГРАФИЧЕСКАЯ СПРАВКА:

Генеральный директор ФГУП «ЦИАМ им. П.И. Баранова», доктор технических наук, профессор. Окончил Московский авиационный институт им. С. Орджоникидзе, в 1964 году поступил на работу в ЦИАМ им. П.И. Баранова. Работал инженером, старшим инженером, ведущим инженером, ведущим конструктором по сложным объектам, начальником отдела. В 1984 году назначен на должность заместителя начальника ЦИАМ, начальника НИЦ ЦИАМ. В 1998 году назначен начальником ЦИАМ, а в 2001 году — генеральным директором ФГУП «ЦИАМ им. П.И. Баранова». Академик Российской космической академии им. К.Э.Циолковского. Награжден рядом правительственных наград. Имеет почетные звания «Заслуженный машиностроитель РФ», «Заслуженный машиностроитель СССР», «Почетный авиационный инженер».

# Ограничение ограничений

## Иностранные инвесторы на российских стратегических рубежах

(Окончание. Начало на стр. 1)

Владимир Тараскин безусловно прав. Действительно, с одной стороны, в условиях образования глобальной экономической системы с ее свободой движения капиталов, товаров и услуг каждая страна заинтересована в привлечении иностранного капитала. С другой — наш мир сегодня далеко не таков, чтобы забывать об интересах национальной обороны, суверенитета и контроля над стратегическими отраслями экономики, ресурсами и технологиями.

### Требуется рынок инвестиций

К сожалению, каждая из сторон указанной дилеммы сама не однородна. Так, «первая сторона» (привлечение иностранного капитала) сама распадается еще на две. Одна — это приток средств, повышение рентабельности, возможности модернизации и выхода на глобальные рынки. Другая — «внешнее управление» российскими предприятиями, возможность монополизации рынка, приоритет транснациональных интересов над национальными и т.д. Не надо забывать, что инвестирование — это не благотворительность.

Не исключено, что с приходом иностранного капитала Россия может потерять как технологии, так и целые отрасли. Сложные наукоемкие производства могут превратиться лишь в производителя комплектующих для западных корпораций, а рынки будут монополизированы. Все это в конечном счете может грозить России утратой ее экономической — а значит, и политической — независимости.

Если говорить об инвестициях, то с государственной точки зрения российской экономике сегодня уже не нужны инвестиции для «затыкания дыр». Российской экономике нужен рынок инвестиций. При таком расширении поля зрения становится очевидно, что вопрос о неограниченном допуске иностранных инвесторов — далеко не единственный.

**ВОПРОС О ГОСУДАРСТВЕННОМ РЕГУЛИРОВАНИИ УЧАСТИЯ ИНОСТРАННЫХ АКЦИОНЕРОВ В КАПИТАЛЕ РОССИЙСКИХ СТРАТЕГИЧЕСКИХ ОРГАНИЗАЦИЙ — ЭТО ВАЖНЕЙШИЙ И СЛОЖНЕЙШИЙ ВОПРОС ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ В ЦЕЛОМ.**

Ожидаемое вступление России в ВТО еще более обостряет данную проблему. Необходимо привести инвестиционное законодательство России в полное соответствие с международными стандартами и требованиями ВТО.

### Что нужно защищать?

Ситуация с национальными интересами также не однозначна. На первый взгляд, всё ясно: безусловно, должен существовать контроль государства за доступом, эксплуатацией и, в отдельных случаях, хозяйственным оборотом стратегически важных объектов. Но что понимать под «стратегическими объектами»? Нередко под такими объектами понимают не только объекты прямого оборонного назначения, но и «критические» технологии, стратегически важные природные ресурсы, объекты инфраструктуры, имеющие стратегическое значение, и производственные комплексы, основанные на уникальных технологиях и оборудовании, не имеющем аналогов.



Стратегическую значимость имеют практически все «естественные монополии».

Исторически сложилось так, что многие отрасли, предприятия и АО выпускают продукцию двойного назначения. Нередок вариант, когда они наряду с военной продукцией выпускают и гражданскую. Очевидно, выполнение оборонного заказа на предприятиях не должно зависеть от иностранных акционеров, но участие иностранных инвесторов в «гражданской части» можно только приветствовать.

### Национальная конкурентоспособность

Таким образом, просто предоставив полную свободу иностранному капиталу, мы не решим даже чисто экономических проблем, а жестко встав на «охранительную» позицию защиты национальных интересов, мы реально не сможем обеспечить интересы хотя бы только национальной обороны.

В идеале решение должно устанавливать связь исключительно между позитивными полюсами обеих альтернатив, изолируя отрицательные. Иностранный капитал должен быть поставлен в такие условия, в которых его участие будет носить только позитивный для российских национальных интересов характер. Представляется, что основание для выстраивания такой связи дает идея и концепция национальной конкурентоспособности (НК).

Основополагающее значение для НК имеет способность страны поддерживать высокие темпы экономического роста, выражающиеся в постоянном приросте уровня ВВП на душу населения. Отсюда нетрудно сделать вывод, что основой конкурентоспособности страны служат конкурентоспособные национальные предприятия. Однако в действительности конкурентоспособность предприятия зависит от целого ряда внешних для него факторов, контролировать или влиять на которые под силу только государственной власти.

В оценку конкурентоспособности входят факторы, о которых заходит речь при обсуждении государственного регулирования участия иностранного капитала: это и «открытость», которая характеризует степень интеграции в мировую экономику, выраженную через экспортную ориентацию производства и степень либерализации внешней торговли и инвестиций; это и роль правительства, влияние фискальной политики, степень вмешательства государства в экономику и качество работы правительственных служб; это и технологии, включая условия развития НИОКР, научно-технический задел, эффективность использования иностранной технологии (использование лицензий, трансферт технологий через иностранные инвестиции), уровень технологии, достигнутый в стране и т.д.

Безусловно, не следует абсолютизировать показатель НК (получаемый агрегированием отдельных показателей), как и место в международном рейтинге (Россия располагается в шестом десятке стран), однако сама идея интегрального охвата столь разнородных факторов показывает нам правильное направление. И это направление — к системному подходу. К пониманию тех взаимосвязей, которые имеют место между разными экономическими, политическими, социальными, культурными и другими факторами. К пониманию, например, того, что даже импорт современных технологий — не говоря уже о выносе устаревших производств под видом «импорта технологий» — вещь далеко не однозначно позитивная.

С точки зрения повышения национальной конкурентоспособности нужны не просто технологии, но такие технологии, которые дают толчок общему технологическому развитию отрасли, т.е. «тянут» за собой развитие уже собственными силами других технологий, НИОКР и профессиональное образование. И это — гораздо более сложная задача, чем та, которую решает компания, купив и установив у себя иностранную производственную линию.

### Двухуровневый критерий

Можно ли решить данную проблему только «запретительными» либо только «разрешительными» мерами? Думается, что нет. Необходимо сочетание жесткости и гибкости, то есть априорные определения через исчерпывающий реестр стратегических организаций должны сочетаться с механизмом принятия решений по конкретным инвестиционным проектам.

В противном случае, если ограничиться только исчерпывающим перечнем стратегических организаций, то практически невозможно не впасть в «перестраховочный» уклон при его составлении либо, напротив, что-то «недоглядеть». Если же предоставить принятие решений по инвестиционным проектам только некоторой инстанции (которая с необходимостью должна быть межведомственной и включать высший правительственный уровень), то это не позволит ни сократить сверх всякой меры затянутую процедуру принятия решений, ни радикально снизить политические риски.

«Ограничения ограничений» — вот путь выхода из этой ситуации. Реализацией такого пути могла бы стать разработка двухуровневой системы критериев.

Один уровень — «жесткие критерии», на основе которых будет сформирован исчерпывающий реестр стратегических организаций с априорным запретом или ограничениями на участие любого иностранного капитала.

Второй уровень — «мягкие критерии», на основании которых может быть определен реестр организаций — или, как вариант, отраслей и объектов — национального значения. В основу определения этого набора критериев должны быть положены интересы национальной конкурентоспособности. Для участия иностранного капитала в такого рода организациях должен быть предусмотрен диапазон ограничений.

# Малый вперед

## Изгибы и перегибы трубной промышленности

**ДОЛГОСРОЧНЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРУБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ ЗАВИСЯТ ОТ ТЕХНИЧЕСКОЙ И ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ ОСНАЩЕННОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ. КРОМЕ ТОГО, МНОГОЕ ЗАВИСИТ ОТ ТОГО, КАКИМИ ТЕМПАМИ БУДУТ РАЗВИВАТЬСЯ «ТРАНСПОРТНЫЕ АРТЕРИИ» СТРАНЫ.**

В Челябинске завершила работу XIII Международная научно-практическая конференция «Трубы-2005». Несмотря на свой мистический порядковый номер, форум прошел более чем спокойно. Достаточно сказать, что в его работе приняли участие более 200 известных в России производителей трубной продукции, поставщиков заготовки, ученых, политиков, а также их зарубежные коллеги из Германии, Украины, Италии, Австрии, Израиля, Бразилии. Солидно также выглядело представительство «профильного» для металлургической промышленности Министерства промышленности и энергетики, которое направило на конференцию четырех высокопоставленных чиновников из различных департаментов. Повышенное внимание к такому собранию со стороны власти, бизнеса и науки объясняется тем, что металлургический комплекс играет важную роль в экономике России.

### ТРУБНАЯ ОТРАСЛЬ СЕГОДНЯ — ЭТО:

- 18% ОБЪЕМА ПРОМЫШЛЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА В РОССИИ В ЦЕЛОМ.
- 12% ВАЛЮТНЫХ ПОСТУПЛЕНИЙ В БЮДЖЕТ СТРАНЫ.
- 1 МИЛЛИОН 200 ТЫСЯЧ РАБОТАЮЩИХ, А ЕСЛИ УЧИТЫВАТЬ И «СМЕЖНИКОВ», ПОЛУЧАЕТСЯ, ЧТО В ОТРАСЛИ ЗАНЯТО НЕ МЕНЕЕ 5-6 МИЛЛИОНОВ ЧЕЛОВЕК.

В первый день конференции состоялся брифинг с участием члена Совета Федерации РФ Андрея Комарова, директора департамента промышленности Минпромэнерго России Андрея Дейнеко, председателя совета директоров ОАО «ТМК» Дмитрия Пумпянского, генерального директора ЗАО «Группа ЧТПЗ» Виталия Садыкова, президента ЗАО «ОМК» Анатолия Седых, председателя Совета директоров ОАО «ЧТПЗ» Александра Федорова. Выяснилось, что сегодня топливно-энергетический комплекс стоит перед необходимостью сооружения трубопроводов нового поколения, срок эксплуатации которых составит 60-70 лет, что практически вдвое выше нынешних. Это позволит повысить эффективность капиталовложений и значительно уменьшит затраты на транспортировку газа и нефти. Однако лист российского производства по своему качеству уступает аналогам из Японии, Германии и даже Украины. И пока отечественные металлурги не снимут этой проблемы, чтобы производить трубы по самым высоким стандартам, Россия вынуждена покупать металл за рубежом.

«Российские металлурги ориентированы на крупносерийное производство средней по качеству продукции, — говорит Анатолий Седых. Для труб же сегодня нужна сталь, удовлетворяющая самым высоким требованиям, часто мелкосерийными партиями».

### Рывок с помощью ТЭКа

Между тем, что касается перспектив, то серьезного прорыва в трубопотреблении в



Илья Кривоносов

фото: из архива «ПЕ»

■ В случае реализации инвестиционных проектов емкость трубного рынка увеличится на 20-30%

ближайшие годы наблюдаться не будет. По словам Дмитрия Пумпянского, оптимистический прогноз — 10% роста рынка темпами 2-3% в год. Правда, в том случае, если не будут осуществлены заявленные серьезные инвестиционные проекты, такие, как, например, «Восточная Сибирь-Находка». Российские производители готовы в них участвовать. Техническая возможность есть. Проекты могут серьезно увеличить емкость трубного рынка на 20-30%.

Также, по словам сенатора Андрея Комарова, концепция развития трубной отрасли должна быть неразрывно связана с концепцией топливно-энергетического комплекса. Сейчас Фонд развития трубной промышленности готовит документы по этому вопросу для правительства.



**Андрей Дейнеко,**

директор департамента промышленности Минпромэнерго России

Безусловно, такие конференции, как сегодняшняя, очень полезны. Металлургия вообще консолидированная отрасль, и при всей широте географии это достаточно узкий круг, где все специалисты друг друга знают. Еще в советские времена была хорошая традиция проводить совещания директоров предприятий, главных инженеров. Люди делились опытом, рассказывали о своих достижениях. Сейчас такие конференции носят прежде всего информативный характер, ведь отрасль вырабатывает подходы к своему развитию. Это одна из эффективнейших обратных связей для Министерства промышленности и энергетики России, благодаря которой мы можем получить импульсы от

### ЕЭП не помеха

Объявленное создание единого экономического пространства многими было истолковано неправильно. Расхожим стало мнение, что с началом процесса открываются все границы и исчезнут многие проблемы. Это не так, говорит Андрей Дейнеко. Во-первых, прежде, чем перейти к либеральной ценовой политике, необходимо снять деформацию в части недобросовестной конкуренции. Во-вторых, потребуются «гармонизация» законодательства. Только после этого можно приступать к открытию границ...

Предыдущее расследование условий, в которых работают украинские производители труб, доказало

существование государственных субсидий. В таких условиях россиянам конкурировать крайне сложно. По словам Андрея Дейнеко, расследование закончилось расчетом антидемпинговой маржи с последующим введением антидемпинговых пошлин на поставку труб из Украины в Россию.

Но 1 января текущего года закончился срок его действия. В настоящее время проводится новое расследование в отношении украинских производителей.

### Дружба с Китаем лучше ссоры

Бразилия, Россия, Индия и Китай (так называемые страны BRIC) к 2050 г. увеличат выпуск труб в 3 раза. Такой прогноз сделал Дмитрий Пумпянский. По его словам, к 2050 г. производство труб в мире составит 170 млн т, из которых 60% будет приходиться на долю стран BRIC. В настоящее время объем производства труб в Бразилии, России, Индии и Китае составляет около 40% мирового производства. Глава ТМК отметил, что долгосрочные перспективы развития трубной отрасли зависят от технологической и технической оснащенности предприятий. Обеспеченность сырьем, географическое положение трубных предприятий, структура отрасли и уровень конкуренции — именно эти факторы будут влиять на принятие решений о долгосрочном развитии трубной отрасли в последующие годы.

Сказать, что трубки спокойно взирают на складывающуюся ситуацию, нельзя. На вопрос, какова вероятность экономической экспансии со стороны активизировавшегося в последнее время Китая и какие меры необходимо предпринять трубникам в первую очередь, Андрей Комаров ответил: «Мы уже сегодня готовимся к такому повороту. Важно ближе наладить отношения к своим потребителям. Я считаю, что бороться с Китаем не нужно. Это прекрасная возможность для российских компаний и поставлять в Китай свою продукцию, и работать с этой страной. А чтобы остаться на рынке, отечественная трубная отрасль должна завершить начатые мероприятия по реконструкции».

Ольга Вертлюгова,

«Уральский трубник», специально для «ПЕ»

4 стр.

Читайте продолжение темы

бизнеса, услышать мнения о проводимой нами промышленной политике, что-то скорректировать, вместе обсудить и потом выработать совместные решения. Министерство всегда поддерживало такие мероприятия и будет поддерживать. Например, данная конференция приобрела уже международный статус и ее авторитет достаточно высок, чему мы очень рады.



**Дмитрий Пумпянский,**

председатель совета директоров ОАО «ТМК»

Основная проблема, которая сегодня стоит перед трубными компаниями и перед отраслью в целом — это скорейшее завершение программы реконструкции предприятий. Последние несколько лет, благодаря экономической обстановке в стране, макроэкономичес-

кой ситуации, спросу на углеводородное сырье, сложились благоприятные предпосылки для того, чтобы трубные компании укрепили фундамент на ближайшие 5-10 лет. В основном все наши устремления помимо текущих процессов производства, поддержания объемов и завоевания новых рынков связаны с приведением в порядок эксплуатируемых мощностей.



**Андрей Комаров,**

член Совета Федерации РФ

В России существует проблема нецивилизованного импорта. Мы наблюдаем ситуацию, когда украинский производитель может поставлять на территорию нашей страны продукцию низкого качества и по демпинговым ценам. Такие обстоятельства вызывают тревогу.

# Сезонные перепады

## Станет ли рабочая неделя на Волжском автозаводе шестидневкой?

**МЕНЕДЖМЕНТ «АВТОВАЗА» ВЕРНУЛСЯ В СЕНТЯБРЕ К ШЕСТИДНЕВНОЙ РАБОЧЕЙ НЕДЕЛЕ. ПОСЛЕ ПОЧТИ ДВУХМЕСЯЧНОГО ПЕРЕРЫВА СОТРУДНИКИ ТОЛЬЯТТИНСКОГО ЗАВОДА ВНОВЬ РАБОТАЛИ ПО СУББОТАМ. ТЕМ САМЫМ, СЧИТАЮТ АНАЛИТИКИ, ВОЛЖСКИЙ АВТОЗАВОД ПЫТАЛСЯ СГЛАДИТЬ НЕГАТИВНЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ ВЕСЕННЕГО «ПРОВАЛА» НА ВНУТРЕННЕМ РЫНКЕ, А ТАКЖЕ ПОЛУЧИТЬ ФОРУ ПЕРЕД ОЖИДАЕМЫМ ПРИХОДОМ В РОССИЮ КИТАЙСКИХ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ. В ПЕРСПЕКТИВНОСТЬ ЭТИХ ШАГОВ ПОКА ВЕРЯТ НЕ ВСЕ.**

Дополнительные рабочие смены были введены 3, 10, 17 и 24 сентября на главном конвейере, где сейчас собирается новая модель завода — Lada Kalina, а также на линиях монтажа вернувшегося на поток Lada Niva. Подобный график уже действовал на предприятии в июне. Решение увеличить число смен менеджмент «АвтоВАЗа» мотивировал ростом спроса на продукцию. Формально «дополнительные» рабочие дни никакими дополнительными не являются. Волжский автозавод отменил их в мае этого года после того, как начал испытывать серьезные трудности с реализацией. Виновником кризиса сбыта на предприятии признают сезонное падение спроса.

Эксперты автомобильного рынка, говоря о факторах спада продаж, одними лишь сезонными колебаниями конъюнктуры не ограничиваются. По данным «АСМ-Холдинга», наиболее «провальными» являются июль и сентябрь. В этом году кризис пришелся на зиму-весну. «Нынешний кризис сбыта, — считает член-корреспондент национальной Академии проблем качества (АПК) Ефим Добринский, — был во многом спровоцирован общей ситуацией на внутреннем рынке: с начала 2004 года в России начали активно наращивать свои продажи иностранные



На конвейере Lada Kalina

автомобилестроительные компании». Рост реализации иномарок, как неоднократно указывали аналитики, был мотивирован появлением умеренно дорогих — в рамках \$10-12 тыс. — моделей, а также активным расширением предпродажных и сервисных услуг, главным образом кредитования под покупку автомобилей. Общие продажи иномарок выросли на 14,5%, тогда как у «АвтоВАЗа» рост не вышел за рамки 0,8%.

Отдельные аналитики прямо указывают на грубые маркетинговые просчеты тольяттинцев. В частности, действия кор-

поративных специалистов по продвижению на рынок новой модели Lada Kalina. Машина стала активно «раскручиваться» сразу же после начала ее серийной сборки в середине ноября прошлого года. В результате отложенного спроса «АвтоВАЗ» заметно «перегрел» рынок, сместив внимание потенциальных покупателей в то время «основной» — «десятой» модели на еще не поступившую в продажу «Калину». В связи с многочисленными трудностями некоторые специалисты сомневаются, что возвращение субботних смен станет окончательным. «Их количество, — считает

Ефим Добринский из АПК, — будет напрямую определяться продажами машин.

«Для того, чтобы в дальнейшем не испытывать трудностей со сбытом, — говорит Добринский, — «АвтоВАЗу» необходимо провести ряд давно ожидаемых шагов. Стоимость тольяттинских автомобилей неумолимо ползет к отметке в \$9-9,5 тыс., тогда как наиболее предприимчивые иностранцы уже сегодня предлагают на рынке машины сходных классов ценой \$8,5-9 тыс. — те же Renault Clio Symbol, Daewoo Matiz». «Чтобы удержать продажи в условиях усиливающейся конкуренции, менеджменту завода придется еще активнее наращивать темпы технологического развития, а владельцам — умерять амбиции в отношении норм прибыли».

Кроме того, Добринский видит перспективность программы развития так называемых «технопарков», которую в последние несколько лет реализует «АвтоВАЗ». Тем не менее, специалист Академии проблем качества серьезно сомневается, что «здоровая идея» будет реализована в ближайшие годы. «Времени остается немного. В отрасли уже появились предчувствия скорого прихода китайских автопромышленников, которые могут обеспечить в России сборку более дешевых машин класса Lada, серьезно пошатнув позиции вазовцев. Кроме того, российско-китайские СП уже сегодня созданы в Новосибирске и на Алтае. Пока автомобилестроители Поднебесной ориентируются лишь на диапазон в \$12-15 тыс. и \$20-22 тыс., однако участники рынка не исключают и приход их в более низкие ценовые ниши.

Дмитрий Кудряшов

## «Автосалон-2006» прописку не меняет

### За право проведения выставки развернулась серьезная борьба

**ПОДВЕДЕНЫ ИТОГИ ТЕНДЕРА ПО ВЫБОРУ ВЫСТАВОЧНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ НА ПРАВО ПРОВЕДЕНИЯ 7-ГО РОССИЙСКОГО МЕЖДУНАРОДНОГО АВТОМОБИЛЬНОГО САЛОНА «АВТОСАЛОН-2006». ПОБЕДИТЕЛЕМ ТЕНДЕРА БЫЛО НАЗВАНО ОАО «АСМ-ХОЛДИНГ», КОТОРОЕ ТРАДИЦИОННО ПРОВОДИТ ЭТУ ВЫСТАВКУ В ВЫСТАВОЧНОМ ЦЕНТРЕ «ЭКСПОЦЕНТР» НА КРАСНОЙ ПРЕСНЕ.**

Автомобильные выставки проходят в «Экспоцентре» уже 12 лет. По четным годам здесь проходит выставка «Автосалон», которая имеет международным статус, а по нечетным — «Мотор Шоу», которое такого статуса не имеет.

До последнего времени других претендентов на право проведения «Автосалона» особо не было. Однако за право принять у себя «Автосалон-2006» развернулась серьезная борьба.

Помимо «Экспоцентра» в тендере, организованном Минпромэнерго и некоммерческим партнерством «Объединение автопроизводителей России» (ОАР), принял участие «Крокус Int», который планировал провести выставку в комплексе «Крокус Экспо» на МКАД. Также в конкурсе приняли участие выставочные опера-

торы — компании ITE Group и IFA. Наиболее вероятным соперником «Экспоцентра» был «Крокус Экспо», который уже давно заявлял о намерении переманить «Автосалон» к себе. В качестве демонстрации и пробы сил «Крокус Int» в сентябре этого года провел автомобильную выставку «Интеравто», на которой в отличие от «Мотор Шоу» на Красной Пресне выставлялось большинство мировых автопроизводителей. Вполне естественно, что «Крокус» остался недовольным решением тендерной комиссии. Международные автомобильные выставки проходят под эгидой оператора автомобильных выставок OICA, который делегирует права по выбору площадки местным национальным автомобильным ассоциациям, таким как ОАР. В России «Автосалон» также проходит под патронажем и Минпромэнерго, которое, собственно говоря, и организовало этот тендер.

Позицию министерства по проведению этого тендера озвучил заместитель министра Андрей Реус, который также является и председателем совета ОАР. По его словам, «проведение открытого тендера позволило выбрать наиболее выгодные условия для участников предстоящего автосалона и обеспечить международный уровень организации этой выставки».



**Владимир Торин,**  
директор департамента  
внешних связей  
«Руспромавто»

У каждой из выставочных площадок — и «Крокус Экспо», и «АСМ-Холдинг» — есть свои плюсы. У «Крокуса» более удобные пути подъезда для посетителей, есть большая парковка, и вообще у них достаточно современная площадка. У «АСМ-Холдинга» другие преимущества. Это прежде всего традиции — Московские международные автосалоны неоднократно проводились в «Экспоцентре» на Пресне. А это — центр города, что очень важно. Наша компания может выставляться и на той и на другой площадке. Сейчас мы рассматриваем различные варианты, и позже решим, какая из них нам больше подходит.

**Александр Громков,**  
заместитель директора по связям  
с общественностью «АвтоВАЗа»

Мы голосовали за «Крокус Экспо», поскольку преимуществ у «Экспоцентра» на Красной Пресне мы не видим. Мы считаем площадку «Крокуса» более выигрышной по всем позициям: начиная от цены выставочного места и заканчивая структурой.

Однако представили «ОАР» остались недовольны результатами тендера. Несмотря на то, что тендер, собственно говоря, проходил и под их эгидой, президент ОАР Евгений Левичев так и не смог понять, что же в конечном итоге произошло. Забыв, что помимо ОАР у «Автосалона» есть и другие организаторы, Е.Левичев посчитал, что тендер прошел не по правилам OICA и совету ОАР. Безусловно, и «Экспоцентр» и «Крокус Экспо» имеют свои достоинства и недостатки. Плюсом выставочного центра на Красной Пресне многие признают удобное расположение комплекса в центра города, многолетний опыт в проведении выставок подобного рода. Существенным недостатком — ограниченные площади, проблемы с парковкой, да и «любезность» персонала «Экспоцентра» ни для кого не секрет. В качестве достоинств «Крокуса» можно назвать современную инфраструктуру, большие площади под парковку автомобилей. Существенный минус — удаленность от метро и частые пробки на МКАД. Выбор по площадке, где пройдет «Автосалон-2006» сделан. Однако в дальнейшем, безусловно, конкуренция между выставочными центрами будет только усиливаться, и, скорее всего, вокруг места проведения «Автосалона-2008» возникнут такие же споры.

Дмитрий Белкин

## 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

Редактор экономновостей

Ольга Дмитриева

Отдел спецпроектов

Дмитрий Кудряшов

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: Верников Е.Н., Капитонов И.В., Малявина С.А., Никитаев В.В., Мальцева И.В., Федоров К.Г., Голосовкер Ю.В., Осьмаков В.С., Рахматуллин В.Д., Зозуля А.Н.

Распространяется по подписке и прямой рассылке. Подписаться на «Промышленный еженедельник» можно в любом отделении связи Российской Федерации и стран СНГ по каталогам «Роспечать» и Объединенному 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 09.10.2005 г.

Тип. № 512332. Газета отпечатана в типографии ООО «ОИД «Медиа-Пресса», 125993, г. Москва, ул. «Правды», 24. Номер заказа 512332.

## УВАЖАЕМЫЕ ЧИТАТЕЛИ!

Редакция газеты совместно с Издательством «Дело» Академии народного хозяйства при Правительстве Российской Федерации будет знакомить вас с самыми актуальными книгами и новыми поступлениями на рынке деловой, экономической и юридической литературы.

Вашему вниманию будут предложены рецензии на книги. Также у Вас будет возможность приобрести эти книги по издательским ценам. Заказ можно оформить в интернет-магазине Издательства «Дело»: [www.delokniga.ru](http://www.delokniga.ru).

В ассортименте свыше 3000 названий лучших книг. Книги будут доставлены курьерской службой по указанному Вами адресу в г. Москве, доставка в другие регионы – почтой. Оптовые заказы, а также заказы от юридических лиц предлагаем передать в коммерческий отдел Издательства:

Телефон/факс:

(095) 433-2510, 433-2593,

E-mail:

[com@delokniga.ru](mailto:com@delokniga.ru), [ao@delokniga.ru](mailto:ao@delokniga.ru).

Телефон для справок:

(095) 564-8613, 433-2502

Приглашаем посетить книжные магазины «Академия» в учебных корпусах АНХ.

Адрес Издательства: 119571, г. Москва, проспект Вернадского, д. 82. Академия народного хозяйства при Правительстве РФ. Издательство «Дело».



Мескон М.Х., Альберт М., Хедоури Ф.

Основы менеджмента: Пер. с англ. – М.: Дело, 2005. – 720 с.  
ISBN 5-7749-0142-4 (русск.) (в пер.)

Все основное о менеджменте как науке, практике и искусстве управления – в одной книге. Этот учебник помог десяткам тысяч россиян освоиться в мире бизнеса. Книга пригодна для самообразования, для обучения в школах бизнеса, для студентов вузов и переподготовки преподавателей.

В 1992 г. в России вышло первое издание этого учебника на русском языке, и до сих пор он является лидером продаж. Общий тираж свыше 300 тыс. экз.

Гительман Л.Д., Исаев А.П.

Амбициозные менеджеры: Дерзость и интеллект. – М.: Дело, 2004. – 360 с.  
ISBN 5-7749-0383-4 (в пер.)

Книга адресована менеджерам, призванным осуществить прорыв в реформировании российской промышленности, способствует раскрытию личностных качеств, соответствующих задачам подобного масштаба. Впервые в отечественной литературе обсуждаются вопросы профессионального поведения амбициозных менеджеров в деловой среде, содержащей агрессивные элементы. Раскрыта закулисная сторона реальной деятельности менеджера, связанная с переплетением интересов участников.

Экономическая безопасность России: Общий курс: Учебник /

Под ред. академика РАН В.К. Сенчагова – 2-е изд. – М.: Дело, 2005. – 896 с.  
ISBN 5-7749-0391-5 (в пер.)

Учебник является универсальным изданием, в котором экономическая безопасность как компонент национальной безопасности рассматривается под всеми возможными углами зрения, и может быть использован в процессе подготовки кадров по широкому кругу экономических, финансовых и управленческих дисциплин.

За высокий уровень подготовки и издания этого учебника издательство «Дело» награждено Дипломом лауреата конкурса Ассоциации книгоиздателей России «Лучшие книги 2004 года».



КНИЖНАЯ ПОЛКА ДЛЯ МЕНЕДЖЕРОВ

## ИНФОРМАЦИОННОЕ СООБЩЕНИЕ

о проведении конкурса на замещение должности руководителя федерального государственного унитарного предприятия

Федеральное агентство по промышленности (далее по тексту Роспром) объявляет конкурс на замещение должности директора федерального государственного унитарного предприятия «Производственное предприятие «Равенство».

Предприятие расположено по адресу: 198099, г. Санкт-Петербург, ул. Промышленная, д. 19.

**Основные характеристики предприятия**

Объем производства (за посл. отч. период): 104,0 млн. руб./за 8 мес.

Финансовая деятельность (за посл. отч. период): +4,494 млн. руб.

Основные фонды: 60,757 млн. руб.

Производственные площади: 28378 тыс. м<sup>2</sup>

Численность работников (01.09.2005 г.): 1182 чел.

Средняя заработная плата: 10179 руб.

**Специализация предприятия:**

— производство радиолокационной радиоаппаратуры, медицинской техники;

— предоставление услуг по монтажу и ремонту и техническому обслуживанию медицинского оборудования.

**Требования к кандидату**

высшее профессиональное образование; опыт работы в сфере деятельности предприятия — не менее 5 лет; опыт работы на руководящих должностях — не менее 5 лет; наличие согласованной в установленном порядке формы допуска к работе со сведениями, составляющими государственную тайну, предусмотренной действующей на предприятии номенклатурой должностей.

**Прием заявок на участие в конкурсе**

Начало приема заявок и документов — 10.00 «10» октября 2005 г. Окончание приема заявок и документов — 17.00 «8» ноября 2005 г.

Документы принимаются в отделе корпоративного строительства, структурных преобразований и имущественных отношений Управления судостроительной промышленности Федерального агентства по промышленности по адресу: 107996, Москва, ул. Щепкина, дом 42, комната 1201, телефон 631-9601 (Мясялимова Надия Хамилевна).

По этому адресу можно также ознакомиться с дополнительными материалами и условиями трудового договора.

Конкурс проводится «15» ноября 2005 г. в 1030 в Роспроме по адресу, г. Москва, ул. Щепкина, дом 42, в соответствии с «Положением о проведении конкурса на замещение должности руководителя федерального государственного унитарного предприятия», утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 16 марта 2000 г.

№234 «О порядке заключения трудовых договоров и аттестации руководителей федеральных государственных унитарных предприятий».

Победителем конкурса признается участник, успешно прошедший тестовые испытания и предложивший, по определению конкурсной комиссии, наилучшую программу деятельности предприятия.

Решение конкурсной комиссии доводится до участников конкурса председательствующим на заседании комиссии.

**Перечень документов, подаваемых претендентами для участия в конкурсе:**

заявление в конкурсную комиссию; справка с биографической объективной информацией на претендента (справка-объективка); листок по учету кадров, фотографии 3х4 или 4х6 — 2 шт.; заверенные в установленном порядке копия трудовой книжки и документы об образовании государственного образца; предложения по программе деятельности предприятия, подписанные претендентом (с указанием технико-экономических показателей на ближайшие 3-5 лет — не менее чем в 2-х экземплярах в запечатанном конверте); справку соответствующей формы о допуске к сведениям, составляющим государственную тайну.

**Основные условия трудового договора**

Исполнение обязанностей руководителя предприятия является его основной работой, руководитель является работником с ненормированным рабочим днем. Трудовой договор заключается на срок от 3 до 5 лет.

Оплата труда руководителя состоит из должностного оклада и вознаграждения за результаты финансово-хозяйственной деятельности. Должностной оклад устанавливается в размере не менее 40 тысяч рублей.

## БАЗОВЫЕ ТАРИФЫ И СИСТЕМА СКИДОК В ГАЗЕТЕ «ПРОМЫШЛЕННЫЙ ЕЖЕНЕДЕЛЬНИК»

Действует с 01 сентября 2005 года

1 у.е = 1 доллар США

Формат А3	Размеры горизонтальные	Размеры вертикальные	Цена (в у.е)
Разворот	530x380	530x380	6000
Полоса 1/1	260x380	380x260	3600
1/2 полосы	260x190	130x380	2160
1/4 полосы	уточняйте	уточняйте	1290
1/8 полосы	уточняйте	уточняйте	750
1/16 полосы	уточняйте	уточняйте	470
1/32 полосы	уточняйте	уточняйте	282
16 полоса	уточняйте	уточняйте	4800

## Размещение информации в рубрике «Классифайд»

Модуль 1/32 — 600 знаков с пробелами — 130 у.е.

Модуль 1/64 — 350 знаков с пробелами — 60 у.е.

Не менее 2-х публикаций

Цены приведены без учета НДС (18%)

Оплата в рублях по курсу ЦБ РФ на день оплаты.

## ИНФОРМАЦИОННОЕ СООБЩЕНИЕ

О ПРОВЕДЕНИИ КОНКУРСА НА ПРОВЕДЕНИЕ

ЕЖЕГОДНОГО ОБЯЗАТЕЛЬНОГО АУДИТА

ОАО «Издательство «Машиностроение»

## I. Предмет конкурса:

Выбор аудиторской организации для осуществления обязательного аудита бухгалтерской отчетности за 2005 год.

## II. Адрес организации конкурса:

107076, г.Москва, Стромьинский переулок,

дом 4. Телефон (095) 268-38-58

## III. Место и время проведения конкурса:

Конкурс состоится по адресу организатора конкурса 30 ноября 2005 года в 10.00 часов.

## IV. Требования, предъявляемые к опыту работы аудиторской организации:

Наличие лицензии на осуществление аудиторской деятельности в области общего аудита; осуществление аудиторской деятельности в течение 5 последних лет; наличие в штате аудиторской организации не менее 5 аттестованных аудиторов; проведение аудиторской фирмой не менее 50 аудиторских проверок, из них не менее 5 по издательской деятельности; наличие договора страхования рисков ответственности; членство аудиторской организации либо находящейся в ее штате аудиторов в одной из аккредитованных при МинФине России профессиональных аудиторских объединений.

Вышеперечисленные сведения должны быть подтверждены документально и заверены подписями руководителя и печатью аудиторской фирмы.

## V. Информация о конкурсе:

Конкурс проводится в соответствии с «Правилами проведения конкурса по отбору аудиторских организаций для осуществления обязательного ежегодного аудита...», утвержденным постановлением Правительства РФ от 12 июня 2002 г. №409.

Срок подачи заявок на участие в конкурсе — в течение 15 дней от даты публикации настоящего объявления. К заявке должны быть приложены документы по п.4.

Приглашение аудиторской фирме, требования к конкурсной документации, информация о ОАО «Издательство «Машиностроение», выдается руководителю аудиторской организации или представителю фирмы по доверенности или высылается по почте в течение 10 дней со дня подачи заявки на конкурс.

Технические и финансовые предложения принимаются в запечатанном виде в двух экземплярах с пометкой «Оригинал» и «Копия» в течение 15 дней со дня выдачи приглашения. Срок заключения договора на проведение аудита — в течение 2 дней после проведения конкурса.

# Порто — only for man

Согласно этикету, португальский портвейн могут пить только мужчины

**«СОЛНЕЧНЫЙ НЕКТАР», «НАПИТОК БОГОВ» — ГОВОРЯ ОБ ЭТОМ НАПИТКЕ, ПОРТУГАЛЬЦЫ НЕ ЖАЛЕЮТ ЭПИТЕТОВ. В РОССИИ ЕГО ПЯНИБРАТСКИ НАЗЫВАЮТ ПОРТВЕШКОМ. «АГДАМ», «777» ИЛИ «ТРИ ТОПОРА» — СЕГОДНЯ ЭТИ НАЗВАНИЯ ЗВУЧАТ НОСТАЛЬГИЧЕСКИ.**

Вспомнить только, что в период застоя и до 1985 года в СССР ежегодно выпускалось не меньше 200 миллионов декалитров ординарного портвейна. Теперь, говоря «портвейн», мы подразумеваем элитные «Taylor`s» или «Ферейра». Устойчивое выражение «глушить портвейн» утратило смысл — сегодня портвейн ассоциируется не с подъездом и гитарой, а с камином и хорошей сигарой.

Название Portwein — от города Порту (Porto) в Португалии и немецкого Wein — вино. Своим появлением один из символов Португалии обязан, как ни странно, французам и англичанам, а точнее, их противостоянию. Когда в середине XVII века английские власти запретили ввозить в страну французские вина, виноторговцам, оказавшимся на грани банкротства, срочно нужно было найти замену. Решение проблемы нашлось в долине реки Доуру, рядом с португальским городом Порту. Ее виноградники славились еще со



Город, в котором родился настоящий портвейн

времен финикийцев. Впрочем, радость была преждевременной — добиться качества французского вина виноделам не удалось. Да еще продукт оказался скоропортящимся, а значит, к экспорту в Британию непригодным. Тогда догадались добавлять в вино немного бренди — и получился абсолютно новый напиток.

Сегодня в долине Доуру на площади 25 тысяч гектаров культивируется около сорока сортов винограда. Каждый год в конце сентября его собирают, дают, разливают по цистернам и в уже бродящий сок добавляют бренди — это называется спиртованием. В итоге получается вино крепостью в среднем 20-22% с коньячными нота-

ми и насыщенным сладким вкусом. Порто — не только одна из «визитных карточек» пиренейской страны, но и значительная статья ее экспорта. В основном это вино закупают страны Бенилюкса, Великобритания и Германия. Интересно, что португальскую гордость оценили даже избалованные изобилием собственных вин французы. Франция импортирует в среднем более 1,5 млн бутылок порто в месяц.

Портвейны подразделяются по цвету — на белые (Branco), красные (Ruby) и золотистые (Tawny).

На каждой бутылке обязательно стоит знак национального института портвейна. Это стопроцентная гарантия качества. По виду делят на: Vintage — лучшие из лучших, вызревают в бутылках. Они провозглашаются большинством производителей портвейна — не менее девяти самых известных Домов должны признать год удачным. Late Bottled Vintage/Late Bottled выдерживается в бочках от 4 до 6 лет. Crusted — смесь нескольких хороших порто из разных виноградников, выдержка в бочке — 4 года. Vintage Character — относительно дешевая разновидность портвейна. Слово «винтаж» здесь — только рекламный ход, предупреждают специалисты.

Евгения Стулова

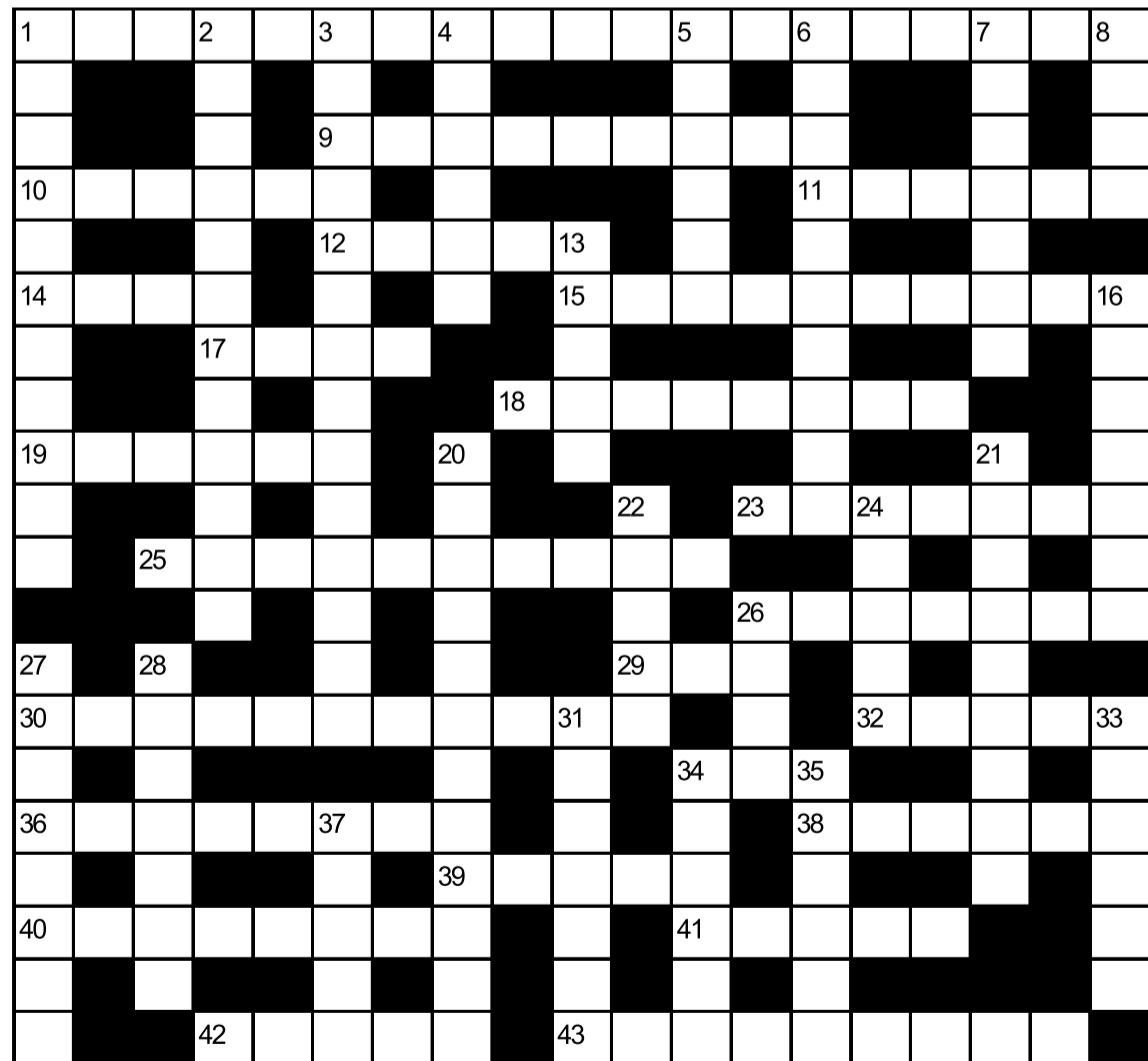
ведущая программы  
«Бизнес-стиль» (РБК-ТВ)  
специально для «ПЕ»



Правила этикета относительно портвейна достаточно просты. Подают его в графине — на стенках бутылки он оставляет сильный осадок. Бутылку держат в вертикальном положении от дня до недели, в зависимости от выдержки, и только потом подают на стол. Истинные знатоки никогда не закупоривают бутылку повторно — пробка вынимается из бутылки раз и навсегда. Пробки — отдельная национальная гордость. Делают их из коры пробкового дуба, произрастающего только в Португалии. Перед тем как попробовать порто на вкус, нужно дать ему 15-20 минут «подышать» и только потом сделать первый глоток. Пьют портвейн охлажденным. Кстати, если следовать португальской традиции, то хозяину нужно сначала наполнить бокал гостю справа, затем — себе, потом левой рукой — гостю слева, а далее пустить бутылку по часовой стрелке, что соответствует движению солнца, ведь это «солнечный нектар». Хороший порто с хорошей сигарой — удовольствие для джентльменов. Увы — дамы его лишены: согласно этикету, портвейн — не женский напиток.

Порто не капризно: он идеально сочетается почти с любыми блюдами. Особенно хорош к кофе, шоколаду, жареным орешкам, цукатам, еще лучше — с «синими» сырами или с простым чеддером. Еще он замечательно идет с любыми ягодными десертами.

## Кроссворд для продвинутых



**ПО ГОРИЗОНТАЛИ:** 1. Инициативная самостоятельная деятельность граждан, направленная на получение прибыли, осуществляемая от своего имени, под свою имущественную ответственность или от имени и под юридическую ответственность юридического лица. 9. Высококвалифицированный специалист или опытный работник, у которого другие работники могут полу-

чить совет или поддержку. 10. Один из видов продукции молочной промышленности. 11. Объем продукции, производимой в результате функционирования предприятия. 12. Сумма средств, выдаваемая вперед в счет предстоящих платежей. 14. Предприятие общественного питания. 15. Основатели акционерного общества, фонда, объединения и т.д. 17. Аренда, прокат, вер-

бовка. 18. Переполнение сферы обращения избыточной по сравнению с потребностями товарооборота массой бумажных денег, их обесценение и как результат - повышение цен на товары и услуги, падение покупательской способности денег. 19. Сплав на основе алюминия, широко применяемый в авиационной промышленности. 23. Процесс изготовления трикотажно-

го полотна. 25. Полиграфическое предприятие. 26. Окончательная обработка обычно отшлифованных деталей или измерительных инструментов для получения точных размеров и малой шероховатости поверхности. 29. Отклонение в сторону превышения рыночного курса денежных знаков, векселей и других ценных бумаг от их нарицательной стоимости. 30. Мера способности фактора производства к перемещению между сферами использования. 32. Небольшой по численности первичный трудовой коллектив в составе производственной бригады. 34. Товар, продаваемый большими количествами. 36. Форма, в которую укладывают арматуру и бетонную смесь при возведении бетонных и железобетонных конструкций. 38. Сумма общей задолженности по векселям. 39. Единица измерения объема грузовых перевозок. 40. Один из основных процессов прядения, а также первичной обработки лубяных волокон. 41. Письменный приказ одной стороны, называемой трасантом, второй стороне, называемой трассатом, выплатить определенную сумму денег третьей стороне по тратте. 42. Тонкая холоднокатаная отожженная листовая сталь, используемая главным образом для изготовления консервной тары. 43. Сплав, применяемый при золочении и в производстве зеркал.

**ПО ВЕРТИКАЛИ:** 1. Справочник цен на продукцию, товары или услуги. 2. Совокупность деловых бумаг, имеющих юридическое значение. 3. Один из основных стоимостных качественных показателей эффективности производства. 4. Марка японских автомобилей. 5. Международные торги, аукционная распродажа по заранее поданным заявкам от участников. 6. Прекращение деятельности организации в связи с истечением срока, на кото-

рый она была создана, по решению общего собрания или по решению суда. 7. Рыболовственное судно. 8. Организация стран-экспортеров нефти (аббр.). 13. Шерстяная или хлопчатобумажная ткань, в лицевой поверхности которой имеется войлокообразный застил. 16. Залог недвижимого имущества, который осуществляется без передачи этого имущества во владение залоговому кредитору. 20. Полисодержатель. 21. Процесс ввода нововведений в производство. 22. Промышленный центр Северного индустриального района Франции. 24. Самостоятельная поставка, доставка собственными силами или путем привлечения транспортных организаций. 26. Марка грузопассажирских автомобилей, выпускаемых в США с 1963 года. 27. Физическое или юридическое лицо, занимающееся ввозом в страну товаров иностранного производства. 28. Показательное или пробное изделие. 31. Машины, механизмы, приборы, устройства, орудия той или иной отрасли производства. 33. Движение товаров, денежных средств в ходе воспроизводственного процесса. 34. Кузнечная операция, предшествующая протяжке или прошивке. 35. Рабочая специальность. 37. Дополнительное вознаграждение, премия.

**ОТВЕТЫ НА КРОССВОРД:**  
По горизонтали: 1. Предприниматель-Амальгама. 2. Документация. 3. Ресурс. 4. Ниссан. 5. Тендер. 6. Ликвидация. 7. Трайлер. 8. ОПЕК. 9. Сварщик. 10. Ловодка. 11. Объем. 12. Липль. 13. Шерсть. 14. Предприятие. 15. Учредители. 17. Аванс. 18. Инфляция. 19. Авантаж. 20. Строчко-ватень. 21. Типография. 22. Ловодка. 23. Вязаная. 24. Опек. 25. Полиграфическое. 26. Шерсть. 27. Японские автомобили. 28. Японские автомобили. 29. Шерсть. 30. Мобильность. 31. Японские автомобили. 32. Звено. 33. Опек. 34. Кузнечная операция. 35. Рабочая специальность. 36. Форма. 37. Премия. 38. Сумма. 39. Тоннаж. 40. Тоннаж. 41. Письменный приказ. 42. Холоднокатаная сталь. 43. Сплав. По вертикали: 1. Справочник. 2. Документация. 3. Ресурс. 4. Ниссан. 5. Тендер. 6. Ликвидация. 7. Трайлер. 8. ОПЕК. 9. Сварщик. 10. Ловодка. 11. Объем. 12. Липль. 13. Шерсть. 14. Предприятие. 15. Учредители. 17. Аванс. 18. Инфляция. 19. Авантаж. 20. Строчко-ватень. 21. Типография. 22. Ловодка. 23. Вязаная. 24. Опек. 25. Полиграфическое. 26. Шерсть. 27. Японские автомобили. 28. Японские автомобили. 29. Шерсть. 30. Мобильность. 31. Японские автомобили. 32. Звено. 33. Опек. 34. Кузнечная операция. 35. Рабочая специальность. 36. Форма. 37. Премия. 38. Сумма. 39. Тоннаж. 40. Тоннаж. 41. Письменный приказ. 42. Холоднокатаная сталь. 43. Сплав.

# ЛЭП, которой равной нет

Через реку Обь проложена уникальная высоковольтная линия высотой 100 метров

**ОБЕСПЕЧЕНИЕ НАДЕЖНОСТИ ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ СТАЛО СЕГОДНЯ ОДНОЙ ИЗ САМЫХ АКТУАЛЬНЫХ ПРОБЛЕМ РОССИЙСКОЙ ЭЛЕКТРОЭНЕРГЕТИЧЕСКОЙ ОТРАСЛИ. РЕШЕНИЕ ЭТОГО ВОПРОСА ТРЕБУЕТ НЕ ТОЛЬКО МОДЕРНИЗАЦИИ СУЩЕСТВУЮЩИХ ГЕНЕРИРУЮЩИХ МОЩНОСТЕЙ, НО И СТРОИТЕЛЬСТВА НОВЫХ ОБЪЕКТОВ. ДЛЯ ТРУДНОДОСТУПНЫХ РЕГИОНОВ НАДЕЖНОСТЬ ЭНЕРГОСНАБЖЕНИЯ ИМЕЕТ ОСОБОЕ ЗНАЧЕНИЕ.**

Именно поэтому одним из важнейших проектов энергетической отрасли Западной Сибири стало строительство в Ханты-Мансийском автономном округе (ХМАО) высоковольтной линии электропередач «Сергино-Октябрьская» протяженностью более 49 км с уникальным переходом через реку Обь.

Нужно отметить, что на общем фоне замедленного строительства и ввода в эксплуатацию новых энергетических мощностей энергостроительство в ХМАО идет достаточно высокими темпами. Одна из главных причин — утвержденная в 2002 году окружная правительственная целевая программа «Централизованное электроснабжение населенных пунктов Ханты-Мансийского автономного округа до 2015», которая предусматривает строительство новых линий электропередач, а также реконструкцию старых. Программа специально разрабатывалась для обеспечения стабильного и качественного электроснабжения потребителей Ханты-Мансийского автономного округа — Югры.

Финансирование строительства электросетевых объектов обеспечивается долевым участием бюджета автономного округа (75%) и ОАО «Тюменьэнерго» (25%). Строительство ведет ОАО «Запсибэлектросетьстрой» — ЗСЭСС (дочернее предприятие «КЭС-ЭнергоСтройИнжиниринг»). Реализация этой программы позволяет существенно сократить затраты на сезонный завоз топлива, дорогостоящее обслуживание дизельных электростанций, работающих в случае децентрализованного электроснабжения. По расчетам специалистов годовой экономический эффект от перевода населенных пунктов автономного округа на централизованное электроснабжение оценивается более чем на 300 млн руб.

Специфика экономики округа связана с открытием здесь богатейших нефтяных и газовых месторождений. Электроэнергетика является важнейшей отраслью хозяйственного комплекса Ханты-Мансийского автономного округа. Новая высоковольтная линия электропередач позволит повысить надежность энергосистемы северных районов округа, ввести в эксплуатацию дополнительные производственные мощности, а также даст толчок развитию новых нефтегазовых месторождений.

Сегодня электроснабжение большинства населенных пунктов в ХМАО ведется за счет автономных источников питания, в частности дизельных станций. А это не самый надежный и эффективный способ. Во-первых, у дизельных электростанций довольно высокая себестоимость электроэнергии, а во-вторых, нестабильное и некачественное снабжение потребителей электроэнергией. К тому же дизельное топливо — сезонное, его можно завозить на станции только летом. Все это служит серьезным ограничивающим фактором для развития промышленности в районе.

Высоковольтная линия напряжением



Новая энергетика в Ханты-Мансийск пришла оттуда, откуда не ждали

## Технические характеристики ВЛ 110 кВ «Сергино-Октябрьское»

Протяженность линии	49,5 км
Количество цепей	2 шт
Класс напряжения	110 кВ
Количество опор	160 шт
Количество свай	1900 шт
Количество провода	240 т

110 кВ «Сергино-Октябрьская» позволит обеспечить централизованное энергоснабжение населенных пунктов правого берега реки Обь, сделает надежным электроснабжение всех потребителей, даст импульс для развития промышленных предприятий в этом районе.

Общая протяженность высоковольтных линий составляет более 49 км и включает строительство двух переходов — через реку Обь — 2 км 235 метров, а также по протоку Алешкинская — 1 км 54 метра. На сегодняшний день переход через протоку уже построен, строительство второго перехода будет завершено к январю 2006 года. Сдачу всего проекта планируется завершить в апреле будущего года.

Строительство линии осложняется сложными климатическими условиями. Основные работы в ХМАО можно вести всего четыре месяца — с конца декабря до начала апреля, время, когда промерзают болота. Работа в таких условиях требует помимо значительных затрат на строительство ледневых дорог и ледовых переправ наличия опыта работы в подобном климате и уникальных технологических решений.

К примеру, возведение опор для перехода через реку Обь осложнялось грунтовыми условиями — в левобережной части большая часть трассы проходит по затапливаемой местности, правобережная

часть — холмистая. Перепад высот левого и правого берегов в створе перехода составляет более 55 м. Для обеспечения нормируемого габарита от провода до поверхности воды и судов на переходе строятся специальные переходные опоры: одна (ППЗ30-2/70) высотой 100 м, массой 155 т, другая высотой 148 м и массой 355 т.

Обь — судоходная река, поэтому для прохождения судов опоры должны быть высотой более 100 метров. Переходные опоры высотой более 40 метров устанавливаются методом наращивания. При строительстве первой опоры в силу стесненных условий и ограниченных размеров монтажной площадки было невозможно использование стандартных для таких параметров методов.

В данном случае этот метод нельзя было использовать из-за рельефа местности и невозможности выставить технику. Специалисты «Запсибэлектросетьстрой», сделав расчеты, пришли к выводу, что возможно установить опору, применив метод поворота (когда уже собранную вышку поднимают и устанавливают на рабочее место). Для опоры массой более 155 тонн и высотой 100 метров это уникальная и трудоемкая операция.

Вторая опора АТР-148 — трубчатая, и ее проектная разработка была выполнена специально для данного перехода. Для монтажа трубчатой опоры требовалась совершенно иная технология. Суть ее заключается в том, что опора монтируется секциями, а затем секциями монтируется методом наращивания автокраном ЛВН-НЕРР грузоподъемностью 320 т с высотой подъема 160 м. Важно отметить, что в Тюменской области это первая возведенная опора такой высоты за последние 30 лет строительства энергетических объектов.

Главным результатом реализации проекта строительства линии «Сергино-Октябрьская», как уже отмечалось выше,

станет высокая степень надежности и качества круглосуточного электропотребления как коммунально-бытовых, так и промышленных потребителей Октябрьского и Белоярского районов. И это сбрасывать со счетов, особенно в свете последних крупных энергоаварий в стране, нельзя.

## СПРАВКА:

ОАО «Запсибэлектросетьстрой» (ЗСЭСС, г.Сургут, входит в ЗАО «КЭС-ЭнергоСтройИнжиниринг»). ОАО «Запсибэлектросетьстрой» создано в 1974 году. Коллектив компании осуществляет строительство и монтаж ВЛ трансформаторных подстанций в сложных условиях томенского Севера, обеспечивая электроснабжение нефтяных и газовых месторождений. Сегодня это успешно развивающееся предприятие с хорошей материальной и технической базой и стабильным высококвалифицированным штатом. Основными заказчиками ОАО по строительству электросетевых объектов являются ОАО «Сургутнефтегаз», ОАО «Юганскнефтегаз», ОАО «Сибнефть-Ноябрьскнефтегаз», РАО «ЕЭС России». На счету ОАО более пяти тысяч км ВЛ, сотни трансформаторных подстанций, построены сложнейшие переходы через реки и водохранилища. Линии, построенные ОАО, обеспечивают работу нефте- и газодобывающих предприятий, транспортировку нефти, работу железных дорог и других предприятий в районах Сургута, Тюмени, Уренгоя, Нижневартовска, Ишима и Нефтеюганска, Ханты-Мансийска, Тобольска, Нягани, Октябрьского. ОАО «Запсибэлектросетьстрой» получен сертификат международного стандарта качества ISO 9001:2000 в области «Строительство и монтаж высоковольтных линий электропередачи и подстанций». Гендиректором ОАО «Запсибэлектросетьстрой» является Сукачев Александр Михайлович.