

В НОМЕРЕ:

НОВОСТИ

2-3

Навстречу ОЗП 2010-2011
Мобильные ГТЭС начали подготовку

Рекордные договоренности
Союз восточных кондиционеров

Точка обмена Лип опытом
VIII сессия школы бережливости в Петербурге

Новый «Финист»
Тренировки энергетиков в интересах надежности

Импульс созидания
«Холдинг МРСК» и «КАМАЗ»

СТРАТЕГИИ

4-5

Ганноверский съезд технологий
Интервью Ирины Вайсхаар

Высокие потенциалы
Мостик для выхода на европейские рынки

Нефтегазовый сектор
Стабильная тенденция к росту

Особенности FORTS
Рынок фьючерсов и опционов

Небесное укрупнение
«Аэрофлот» получает активы «Ростехнологий»

Выкуп акций
Определена цена несогласных

ДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЕ

6-7

Перспективная консолидация
ОДК создала платформу для развития отрасли

Итоги и планы
Достижения и проблемы предприятий

Проблема масштабности
Интервью Александра Новикова

ПОДРОБНОСТИ

8

КЭС-соорганизаторы
Конкурс энергетического сотрудничества

Лучшая книга
Премия за «Михаила Калашникова»

«Жигули», бильярд, СМИ
Турнир «Акулы шара 2010»

ВАЖНАЯ ТЕМА

Антикризисные меры Правительства РФ позволили смягчить падение. Только в рамках бюджета в 2009 году на реализацию антикризисных мер было потрачено 1 трлн 232,5 млрд руб. В 2010 году запланировано 195 млрд руб. По подсчетам Минэкономразвития, у кризиса удалось отвоевать 2 процентных пункта. Разработка антикризисной программы на 2011 год не планируется, заявил представитель Минэкономразвития России Олег Фомичев. По его словам, «в 2011 году мы надеемся уже выйти на штатный режим работы. Нужно понимать общий контекст экономической политики: антикризисный план — это надстройка над системной деятельностью правительства. Реально работа правительства выстроена в рамках реализации КДР (концепции долгосрочного развития) и ОНДП (основных направлений деятельности правительства). Вся деятельность правительства по реализации приоритетов структурируется в рамках карт проектов по реализации ОНДП.

«Двигатели 2010»

Одиннадцатый международный салон анализа, рецептов и надежд

На этой неделе в Москве на ВВЦ будет проходить важное профильное выставочно-форумное мероприятие — 11-ый Международный Салон «Двигатели 2010» и Научно-технический конгресс по двигателестроению НТКД-2010. Руководителем проведения салона Союз авиационного двигателестроения АССАД совместно с Объединенной двигателестроительной корпорацией. Слон выступает одновременно в нескольких лицах: это и смотр достижений, и анализ ситуации, и профессиональный разговор об общих проблемах и путях выхода из положения, в котором по объективным и субъективным причинам оказалась эта инновационная отрасль.

В соответствии с Распоряжением Правительства Российской Федерации от 2 сентября 2009г. № 1275-р «О проведении международных выставок продукции военного назначения, проводимых на территории Российской Федерации в 2010 году и в 2011 году» с 14 по 17 апреля 2010 года в Москве во Всероссийском Выставочном Центре (ВВЦ) в павильоне №57 состоится Одиннадцатый Международный салон «Двигатели-2010». Организатором мероприятия выступает Министерство промышленности и торговли Российской Федерации.

«Двигатели» — единственный в мире специализированный форум двигателестроителей с международным участием, проводится с 1990 года раз в два года. Экспозиция Салона традиционно отражает основные особенности жизни двигателестроения в научно-техническом, финансово-экономическом и организационном аспектах, является демонстрацией лучших образцов гражданской и военной высокотехнологичной продукции, а также изделий двойного применения. В салоне «Двигатели-2010» и «НТКД-2010» примут участие ведущие на мировом рынке предприятия, фирмы и организации, деятельность которых связана с созданием, производством, продажей, эксплуатацией и ремонтом

ЦИФРА НЕДЕЛИ

В I квартале разрыв между доходами и расходами бюджета превысил 300 млрд руб. (3,2% ВВП). По итогам года дефицит ожидается на уровне 6-6,8% ВВП. Налоговая служба за три месяца выполнила почти треть (31,2%) годового плана, перечислив в бюджет 851,051 млрд руб. Федеральная таможенная служба внесла в госказну 888,827 млрд руб. (24,3% от запланированных показателей), от Росимущества поступило 8,481 млрд руб. (14,9%).

мероприятия посвящены вопросам подготовки кадров, отраслевой науки и молодежи («День науки и знаний»).

Особое место в салоне «Двигатели-2010» занимают экспозиции и мероприятия, посвященные 65-летию Вели-

энд Уитни» (США), «Пратт энд Уитни» (Канада), «Кулайт» (США), «Сименс», «Мессер-Берлин» (Германия) и другие. В рамках «Научно-технического конгресса по двигателестроению» на тематических симпозиумах будет заслушано бо-

льшинство Стратегиях развития авиационной промышленности и газотурбинного двигателестроения. В 2009 году в авиационной промышленности произошло ряд заметных событий. По оценке АССАД, наиболее важными среди них были: начало



Перед двигателестроением сегодня стоит много проблем и задач

Главной особенностью Одиннадцатого Международного Салона является то, что впервые в экспозиции будут представлены организованные интегрированные структуры.

Кроме того, на всех стендах и в докладах на научно-техническом конгрессе будут отражены вопросы модернизации ответственной техники. Отдельные

более 130 докладов. Экспозиция Салона размещается на общей площади более 5000 кв.м.

В отечественном авиа- и двигателестроении в настоящее время наметилась тенденция к замедлению падения основных финансово-экономических показателей. Современный этап развития отрасли связан с реализацией задач, поставленных

пассажирских перевозок на самолетах Ан-148 в России и Украине, поставка заказчику первого самолета Ил-96-400, испытательные полеты многофункциональных истребителей Су-35 и Т-50, проведение государственных испытаний двигателя АИ-222-25 и самолета Як-130.

(Окончание на стр. 6)

Здоровый прагматизм

Россия и СНГ: где застряла дружба?

Владислав Исаев

Информационная группа **Finam.ru** провела онлайн-конференцию «Россия и СНГ: дружба застряла в трубе». Ее участники считают, что России необходимо активизировать сотрудничество с сопредельными государствами, сделав его более прагматичным.

Значительная часть национальной элиты сегодня четко осознает, что страны ближнего зарубежья должны и будут являться приоритетными для России, и это связано с целым комплексом причин, как экономического и политического, так и социокультурного характера, считает заместитель заведующего кафедрой стран постсоветского зарубежья РГГУ Александр Гушин: «Осознание того, что считать себя сильной державой без выстроенных отношений с сопредельными государствами, которые, кстати, являются и объектами влияния со стороны геополитических конкурентов, России нельзя, как нельзя обойтись и без работы с соотечественниками на постсоветском пространстве. Разработка системы отношений с русскими диаспорами также является важ-

ным инструментом, пренебрегать которым в современных условиях нельзя. Что же касается дотаций, то модель незрозочного спонсирования, характерная в 90-е годы, должна уйти в прошлое, и этот процесс уже идет».

Правда, и выстраивание прагматичных отношений с ближайшими соседями не всегда приводит к нужному результату. «Россия на протяжении нескольких лет пытается изменить в корне свою политику на постсоветском пространстве, построив со странами СНГ более прагматичные отношения: льготы на поставки газа и нефти сохраняются только при наличии встречного движения — готовности допускать российские компании к активам, участия в интеграционных проектах и т.д., — говорит руководитель аналитического департамента Центра Политических Технологий Татьяна Становая. — Однако эта политика по своей эффективности не так однозначна. Прежние украинские власти были готовы платить рыночную цену за газ, лишь бы не идти на сотрудничество с Россией. Белоруссия, в период нефтяной войны, предпочитает просто перекрыть поставки Европе. В итоге чего доби-

лась Россия: немногого». Г-жа Становая отмечает, что политика регионального лидерства всегда дорого стоит, и если Москва хочет сохранить свое влияние, ей придется «спонсировать» другие страны.

При этом отказ от сотрудничества и даже поддержки стран СНГ, по мнению старшего советника «Кесарев Консалтинг» Юрия Панасика, чреват для России многими неприятными последствиями: «Это и вопросы безопасности, и вопросы присутствия российского бизнеса и капитала в странах СНГ, и вопросы миграции. Россия коряво, с трудом, но пытается последние годы что-то делать в СНГ. В 1991 году мы невольно «забили» на страны СНГ — сегодня это оборачивается разговорами о том, что Россия зря считает постсоветское пространство зоной своих приоритетных интересов». Директор Украинского филиала Института стран СНГ Владимир Корнилов добавляет: «Долгие годы в Москве превалировало заблуждение о том, что главное — поддерживать уровень лояльности местных элит путем бесконечных экономических преференций им самим и их государствам, а все остальное, мол, приложится. Да, от такого подхода надо отказываться».

Испытания турбины

На филиале ОАО «Силловые машины» «Ленинградский Металлический завод» (ЛМЗ) завершились приемно-сдаточные испытания масштабной модели новой гидротурбины Саяно-Шушенской ГЭС.

Участие в испытаниях модели гидротурбины, выполненной в масштабе 1:15, приняли представители ОАО «РусГидро» во главе с заместителем начальника департамента планирования ремонтов, технического перевооружения и реконструкции Дмитрием Каплатым. В качестве эксперта присутствовал представитель ОАО «НПО ЦКТИ им. Ползунова». Проведенный комплекс модельных испытаний подтвердил высокое качество и повышенную эксплуатационную безопасность новой гидротурбины. Представители ОАО «РусГидро» отметили высокий уровень организации испытаний, а также полное соответствие всех заявленных параметров полученным результатам. В частности, на основе расчетов, выполненных в соответствии с методикой учета масштабного эффекта, результаты испытаний показали, что гарантируемые максимальные мощности гидротурбин Саяно-Шушенской ГЭС обеспечиваются с запасом и соответствуют техническому заданию.

В ходе последнего этапа испытаний состоялась частичная разборка модельного блока и контроль размеров прочной части, которые продемонстрировали полное геометрическое соответствие модели параметрам натурной турбины. Контракт на изготовление основного энергетического оборудования для восстановления Саяно-Шушенской ГЭС «Силловые машины» и ОАО «РусГидро» заключили в ноябре 2009 года. В соответствии с ним «Силловые машины» изготовят 10 гидротурбин и девять гидрогенераторов мощностью по 640 МВт, а также шесть систем возбуждения. Помимо этого специалисты «Силловых машин» окажут услуги шеф-монтажа и проведут пуско-наладочные работы. Сумма контракта составляет 11,7 млрд руб. (без НДС).

В настоящее время «Силловые машины» разработали и передали на согласование заказчику утверждаемую часть технического проекта. Срок службы новых гидроагрегатов будет увеличен до 40 лет, их КПД составит 96,6%. Турбины будут оснащены более эффективной защитой.

ОАО «РусГидро» — крупнейшая генерирующая компания России, объединяющая 60 объектов возобновляемой энергетики. Установленная мощность ОАО «РусГидро» составляет 25,4 ГВт, включая Саяно-Шушенскую ГЭС им. Л.С.Непорожного (6400 МВт), на которой в настоящее время ведутся восстановительные работы по ликвидации последствий аварии 17 августа 2009 года. 24 февраля 2010 года состоялось включение в сеть под нагрузку гидроагрегата №6 мощностью 640 МВт. 22 марта введен в промышленную эксплуатацию гидроагрегат №5 мощностью 640 МВт. Ввод гидроагрегатов осуществляется с опережением графика. С пуском гидроагрегатов №5 и №6 мощность станции достигла 1280 МВт (до аварии — 6400 МВт). Ввод гидроагрегатов №3 и №4 состоится до конца 2010 года, после чего установленная мощность Саяно-Шушенской ГЭС составит 2560 МВт. Одним из приоритетных направлений деятельности ОАО «РусГидро» является изучение и развитие инновационных проектов генерации на базе возобновляемых источников энергии (ВИЭ). Накопленный опыт, мощный научный и интеллектуальный потенциал позволяют компании быть лидером развития ветровой, приливной и геотермальной энергетики в России.

726-03-03

Poliscorp

корпоративная полиграфия

- Книги
- Буклеты
- Папки
- Календари
- Листовки
- Постеры
- Каталоги продукции
- Упаковка

■ Мы в любом случае уложимся в Ваш бюджет

■ Изготовим продукцию по необходимости в нереальные сроки

■ Мы работаем персонально с Вами и вашими пожеланиями

http://www.poliscorp.ru
e-mail: info@poliscorp.ru
факс: +7 (495) 151-61-50



В Санкт-Петербурге соберутся представители ведущих предприятий для обмена ЛИН опытом



Энергетики готовятся к преодолению стихии паводков в отдаленных районах

КОЛОНКА ЭКСПЕРТА

«Расскажите, пожалуйста, какова практика применения прецедентного права при рассмотрении споров по товарным знакам в Палате по патентным спорам Роспатента?»

Илья Тарасов, Санкт-Петербург



Валерий Джермакян, кандидат технических наук, советник, ООО «Юридическая фирма Городисский и Партнеры»

«Прецедентное право — правовая система, в которой основным источником права, в отличие от статутного права, признается прецедентный суд, то есть судебное решение, вынесенное по какому-либо делу, обязательно для всех судов равной и нижней инстанции при рассмотрении ими аналогичных дел. Эта система дает возможность суду выполнять правотворческие функции не только в случае отсутствия соответствующего закона, но и при наличии недостаточности четкой нормы. Прецедентное право характерно для Великобритании (точнее, для Англии, поскольку в Шотландии действует свое особое право), США и других стран, воспринявших английское право. Некоторые российские специалисты отмечают, что прецедентное право, несмотря на отсутствие де-юре, в России де-факто уже давно существует, так как суды нижестоящих инстанций при вынесении решений зачастую ориентируются на решения вышестоящих судов, особенно если пример такого решения приведен в Постановлении Пленума ВАС РФ. Тем не менее, пленум ВАС РФ лишь рекомендует судам придерживаться той или иной позиции и, в противоположность прецедентному праву, не являются обязательными для нижестоящих судов. Палата по патентным спорам Роспатента (далее — ППС) является административным органом, а не судебным, и при рассмотрении конкретных споров не использует даже некое подобие прецедентного права. Конечно, нельзя отрицать того, что по мере рассмотрения определенных типовых ситуаций, ППС начинает выносить решения в определенном русле. Но в любое время ППС может самостоятельно данное «русло» изменить на противоположное, что прецедентным правом как раз и не допускается, и, к тому — пример. ППС поддержала решение экспертизы об отказе в регистрации товарного знака «СЕМЕН ДЕЖНЕВ» по заявке №2006702010/50 с приоритетом от 02.02.2006 в отношении товаров — водка по 33 классу МКТУ, заявленного ОАО «Великоустовский ликеро-водочный завод», и не удовлетворила возражение заявителя, не согласившегося с отказным решением. Решением экспертизы было отказано в регистрации на основании того, что заявленное обозначение воспроизводит имя — Семен Дежнев — исторической личности — известного русского землепроходца-морехода, являющегося достоянием истории, и имя которого тесно связано с г. Великий Устюг, и, по мнению экспертизы, регистрация заявленного обозначения в качестве товарного знака противоречит общественным интересам. Заявитель аргументировал несогласие с решением экспертизы тем, что:

— водка, маркируемая обозначением «СЕМЕН ДЕЖНЕВ», выпускается заявителем с июля 1998 года, то есть значительно ранее даты подачи заявки, и стала хорошо узнаваема потребителем за столь большой срок использования;

— водка «СЕМЕН ДЕЖНЕВ» отмечена соответствующими сертификатами, наградами, дипломами различных выставок и ярмарок, и заявитель регулярно поставлял на рынок Российской Федерации водку, маркируемую заявленным обозначением;

— заявленное обозначение приобрело в результате использования высокую различительную способность до даты подачи заявки в отношении товара 33 класса МКТУ — водка;

— заявителю принадлежит исключительное право на товарный знак «ФЕДОТ ПОПОВ» по свидетельству №345647, и Федот Попов также является исторической личностью, русским землепроходцем, имя которого тесно связано с личностью Семена Дежнева, с которым Федот Попов совместно совершал плавание, участвовал в походах по освоению севера Сибири, морей, в честь Семена Дежнева названы крайняя северо-восточная оконечность Азии и бухта на западном побережье Берингова моря;

— при регистрации товарного знака «ФЕДОТ ПОПОВ» экспертиза не посчитала такую регистрацию противоречащей общественным интересам.

Палата по патентным спорам Роспатента посчитала доводы, изложенные в возражении, необоснованными, поддержала все аргументы экспертизы и при этом указала на то, что в силу самостоятельного делопроизводства по каждой заявке регистрация товарного знака «ФЕДОТ ПОПОВ» не может служить основанием для регистрации товарного знака «СЕМЕН ДЕЖНЕВ». Как говорится, «Федот, да не тот». Выводы оставил на усмотрение читателя.

Уважаемые читатели!
Свои вопросы в области патентования и защиты прав на объекты интеллектуальной собственности (ИС) вы можете направлять в редакцию газеты «Промышленный еженедельник» по электронной почте на адрес re-gazeta@inbox.ru. Редакция передаст ваши вопросы экспертам «Юридической фирмы Городисский и партнеры» — ведущей в России и одной из крупнейших в Европе компании данного профиля.

Противодействие паводку

«Евраз» начал подготовку сибирских предприятий

Елена Казанцева, г. Новокузнецк

«Евраз» приступил к подготовке своих предприятий в Сибири — Западно-Сибирского металлургического комбината (ЗСМК), Новокузнецкого металлургического комбината (НМКМ), ОАО «ОУК «Южжубассуголь» и ОАО «Евразруд» — к преодолению последствий весеннего паводка в этих регионах.

Традиционно «Евраз» планирует в связи с паводком оказывать помощь населению в городах и поселках, где находятся предприятия компании. Так, ЗСМК и НМКМ предоставят городу Новокузнецк специальную технику и средства для проведения спасательных работ — бульдозеры, автотранспорт и экскаваторы, осветительные прожекторы и гидронасосы.

В случае резкого подъема воды в реках, ЗСМК выделит городу плавающий транспортер «Амфибия», оснащенный резиновой лодкой и спасательными жилетами. В отличие от обычных вездеходов, «Амфибия» способна взять на борт до 50 человек, машина обладает повышенной проходимостью и автономностью.

Предприятия «Евразруда» в Кемеровской области, Красноярском крае и республике Хакасия в случае необходимости предоставят муниципалитетам взрывчатые ве-



щества и специалистов-взрывотехников для устранения ледяных заростов на реках. Специалисты «Южжубассуголь» окажут помощь в откачке воды в районах Новокузнецка. Для оказания оперативной помощи населению на промышленных площадках будут созданы мобильные аварийно-спасательные бригады, готовые участвовать совместно с городскими отрядами

спасателей в эвакуации людей из зон затопления. На предприятиях «Евраз» проводится ревизия и наладка насосного оборудования, территория предприятий очищается от снега и наледи, укрепляются защитные дамбы, обследуются гидротехнические и теплоэнергетические сооружения. Для обеспечения безаварийной работы оборудования на промышленных площадках

будет сформирован резервный запас запчастей и материалов. Специальные противопаводковые комиссии из специалистов «Евраз» будут контролировать выполнение мероприятий.

Своевременное выполнение работ позволит избежать чрезвычайных ситуаций во время весеннего паводка и обеспечит надежную работу предприятий «Евраз».

Строительство ГЭС «Чибит»

«МРСК Сибири» и Республика Алтай определили перспективы

Светлана Черногубова, Красноярск

«МРСК Сибири» выступило одним из инициаторов строительства и стало координатором проекта ГЭС «Чибит» на р. Чуя Улаганского района Республики Алтай.

«Все территории Сибири, за исключением Иркутской области, являются энергодефицитными по генерации, — пояснил генеральный директор «МРСК Сибири» Александр Антропенко. — В связи с этим передача электрической энергии на большие расстояния при малой мощности и небольшом объеме потребления приводит к росту затрат на 1 киловатт-час до одного рубля и выше. Решить проблему может строительство большой и малой генерации, приближенной к центрам потребления, особенно на территориях республик Алтай, Тува и Бурятия, Забайкальского края». Основные работы

по строительству гидроэлектростанции начнутся во второй половине текущего года. Предполагается, что первая очередь станции мощностью 24 мегаватта с годовой выработкой электроэнергии до 106,4 млн кВт*ч обеспечит четверть потребностей Горного Алтая в электроэнергии и будет введена в 2012 году. Проект будет реализован по принципу частно-государственного партнерства: правительство республики берет на себя создание инфраструктуры, «МРСК Сибири» обеспечивает схему выдачи мощности, а инвесторы — финансирование и строительство станции. Завершить вторую очередь — еще два каскада на реке планируется в 2013 году. Это позволит обеспечить развитие экономики республики, снизить потери и затраты на транспортировку электроэнергии, а также обеспечить надежность электроснабжения потребителей. Строительство каскада ГЭС на реке Чуя поддержано президентом РФ Д.А. Медведевым.

«Межрегиональная распределительная сетевая компания Сибири» (ОАО «МРСК Сибири»), дочернее общество ОАО «Холдинг МРСК», осуществляет передачу и распределение электроэнергии на территориях республик Алтай, Бурятия, Тува и Хакасия, Алтайского, Забайкальского, Красноярского краев, Кемеровской, Омской и Томской областей. В состав ОАО «МРСК Сибири» входят филиалы — «Алтайэнерго», «Бурятияэнерго», «Горно-Алтайские электрические сети», «Красноярскэнерго», «Кузбассэнерго-РЭС», «Омскэнерго», «Хакасияэнерго», «Читанэнерго», ОАО «Томская распределительная компания», ОАО «Улан-Удэ Энерго» и ОАО «Тываэнерго» (дочернее общество) находятся под управлением ОАО «МРСК Сибири». В филиалах действуют 245 Районных электрических сетей (РЭС). Территория обслуживания — 2,173 млн кв. км. Общая протяженность линий электропередачи 271,642 тыс. км, трансформаторных подстанций 6-10-35/0,4 кВ — 55369 единиц, подстанций 35 кВ и выше — 1922.

Навстречу ОЗП 2010-2011 годов

ОАО «Мобильные ГТЭС» начало подготовку

Юлия Иванова

ОАО «Мобильные ГТЭС» начало подготовку к прохождению осенне-зимнего периода 2010-2011 годов. Выполнение запланированных мероприятий обеспечит безаварийное электроснабжение потребителей Москвы, Московской области, Краснодарского края (Краснодарский край) и Кызыла (республика Тува) в часы пиковых нагрузок.

В число обязательных мер по подготовке к ОЗП включено плановое проведение технического обслуживания мобильных газотурбинных электростанций (МГТЭС). Специалисты компании диагностируют основные узлы газовых и силовых турбин, заменяют фильтры, проверяют работу датчиков контрольно-измерительных приборов и автоматики, систем управления и защиты, испытывают электротехническое оборудование.

Техническое обслуживание 12 газотурбинных станций суммарной мощностью 270 МВт, расположенных на площадках Москвы и Московской области, завершено. По окончании работ проведены успешные контрольно-автоматические пуски с выходом в сеть с набором номинальной нагрузки. В апреле 2010 года аналогичные мероприятия будут реализованы на площадках вблизи подстанции 220 кВ Кирилловская (Новороссииск, Краснодарский край) и 220 кВ Кызыльская (Кызыл, республика Тува). В соответствии с требованиями завода-изготовителя плановое техническое обслуживание МГТЭС выполняется два раза в год.

В рамках подготовки к ОЗП 2010-2011 годов проводятся ежеквартальные противопожарные тренировки на площадках разме-



щения генерирующего оборудования. Персонал отрабатывает действия на случай возникновения нештатных ситуаций совместно с подразделениями сетевых компаний, ОАО «СО ЕЭС» и МЧС РФ.

В третьем квартале 2010 года в ОАО «Мобильные ГТЭС» начат работу комиссия по проверке готовности Общества к осенне-зимнему периоду 2010-2011 годов. В ее состав войдут руководители ОАО «Мобильные ГТЭС», ОАО «ФСК ЕЭС», специалисты ОАО «СО ЕЭС» и представители Ростехнадзора. Они проверят уровень подго-

товки персонала, соблюдение правил промышленной безопасности. Подтверждением готовности к

прохождению отопительного сезона станет получение паспорта готовности.

СПРАВКА «ПЕ»: ОАО «Мобильные ГТЭС» — 100-процентное дочернее общество ОАО «ФСК ЕЭС» — создано 24 июля 2006 года для размещения и эксплуатации передвижных электрических станций с целью поддержания надежного и бесперебойного энергоснабжения потребителей в зонах пиковых нагрузок и других энергодефицитных зонах. Общество эксплуатирует 15 мобильных ГТЭС совокупной мощностью 337,5 МВт. По состоянию на 1 апреля 2010 года мобильные газотурбинные электрические станции включались в работу по команде диспетчера ОАО «СО ЕЭС» 1159 раз и выработали 185862302 кВт*ч электроэнергии.



ЦИТАТА НЕДЕЛИ

Дмитрий Медведев, Президент Российской Федерации

«Наша страна уже более 40 лет сотрудничает с европейскими соседями в газовой сфере. И это сотрудничество в полной мере выдержало проверку временем. Я уверен, что оно приносит очень хорошие взаимные результаты, а в наши дни обеспечивает более четверти общего объема газа, который потребляется Европейским союзом. Это около 140 млрд куб. м в год. «Северный поток» позволит ежегодно транспортировать в Германию, Великобританию, Францию, Нидерланды, Данию, Чехию, Бельгию дополнительно около 55 млрд куб. м российского топлива.

«Северный поток» — это пример весьма эффективного многостороннего сотрудничества в энергетике, он открывает возможности для развития трансграничной энергетической инфраструктуры, для совместной разработки газовых месторождений, а значит, он способен позволить загрузить производственные мощности, а самое главное, создать новые рабочие места и в Российской Федерации, и в странах Евросоюза, странах Европы».

VIII СЕССИЯ РОССИЙСКОЙ ЛИН ШКОЛЫ

Промышленники соберутся для обмена ЛИН-опытом

С 8 по 11 июня в Санкт-Петербурге пройдет восьмая сессия Российской ЛИН школы, организованная Центром Оргпром. Ее слушатели — руководители и специалисты ведущих компаний страны — получат уникальную возможность в живом общении с лучшими мировыми экспертами в области ЛИН научиться самым передовым методам построения эффективных Производственных Систем.

Основная цель — научить производственников выстраивать систему, вовлекая весь персонал в совершенствование процессов. Особенность этой сессии в том, что программа Школы составлена с учетом разного уровня компетенции специалистов в сфере ЛИН от новатора до Эксперта и большинство программ пройдет в гемба, на производственной площадке. Данная специфика даст возможность не только познакомиться с основными инструментами бережливого производства, но и увидеть поэтапное освоение знаковых истин.

Четырехдневная сессия Школы завершится конференцией основной темой которой станет развитие человеческого потенциала, как основа эффективной производственной системы. ЛИН позволит ответить на такие волнующие вопросы как: Применить ли ЛИН к России и возможно ли адаптировать бережливое производство к русскому менталитету.

Пресс-служба «Центра Оргпром» (343) 220-86-66, 220-37-50, www.orgprom.ru, vnu.orgprom.ru

СПРАВКА «ПЕ»: «Центр Оргпром» — ведущий российский провайдер услуг по освоению системы ЛИН (Бережливое производство, Кайдзен, Toyota Production System). Среди клиентов Оргпрома — Русал, КАМАЗ, ВСМПО-АВИСМА, АВТОВАЗ, РусГидро, Корпорация Иркутт, Магнит, Сибур-Русские шины, Philips и другие компании. Центр Оргпром является организатором Российского ЛИН Форума (www.leanforum.ru), Российской ЛИН Школы (www.lean-school.ru), а также издает первый в России журнал о бережливом производстве «Вестник ЛИН» (www.leansigma.ru).

Союз восточных кондиционеров

Анастасия Чугуевская

В 2010 году компания Gree Electric Appliances Inc., ведущий мировой производитель оборудования для кондиционирования воздуха, изготовит 1,6 млн кондиционеров для японской компании Daikin Industries, Ltd. Продукция будет поставляться на японский рынок под маркой Daikin.

Пятилетнее «Соглашение о глобальном стратегическом сотрудничестве» между компаниями Gree Electric Appliances Inc. и Daikin Industries, Ltd. было подписано 18 февраля 2009 года. В церемонии подписания приняли участие правительственные лидеры Японии и Китая. Фактически сотрудничество длится гораздо дольше. В 2007 году Gree поставила на японский рынок под брендом Daikin 500 тыс. кондиционеров, в 2008 году — 600 тыс., в 2009 — 800 тыс. В текущем году обе компании наращивают производственные мощности, поэтому объем продукции, которая будет произведена GREE для Daikin, увеличится в 2 раза. За первый год сотрудничества партнеры построили завод по производству инверторных компрессоров, а также завод по производству корпусных деталей из пластика. Объем инвестиций в их строительство составил более \$130 млн. Контрольный пакет акций на этих заводах принадлежит компании Gree Electric Appliances Inc.

«У большинства японских компаний с мировым именем, в том числе и производящих кондиционеры, основное производство находится в Китае. Это выгодно и производителям, и потребителям. Первые — снижают себестоимость товара, вторые — получают доступную высококачественную продукцию. Однако внутренний рынок Японии до сих пор был закрыт для товаров «made in China». Тот факт, что один из ведущих японских производителей кондиционеров, имея несколько собственных сборочных предприятий в Китае, заказывает технику «для себя» именно на заводе GREE, говорит сам за себя!» — комментирует Владимир Мурашко, генеральный директор компании «Евроклимат-регион» (официальный дистрибьютор GREE в России).

По словам г-на Сам Чена, директора Gree по экспорту в Восточной Европе, компании Gree Electric Appliances Inc. и Daikin Industries, Ltd. подписали долгосрочное «Соглашение о глобальном стратегическом сотрудничестве» с целью разработки и внедрения новых энергосберегающих технологий. «Это не просто большое событие для китайской и японской промышленности, оно важно и в мировом масштабе».

НОВОСТИ / КОММЕНТАРИИ



В ОАО «Северсталь» заработал Единый Центр Обслуживания, построенный на платформе SAP



На этой неделе в Ганновере открывается крупнейшая в мире промышленная ярмарка

Импульс созидания

«Холдинг МРСК» и «КАМАЗ»: инновационный путь

ОАО «Холдинг МРСК» и ОАО «КАМАЗ» подписали Соглашение о сотрудничестве, реализация которого расширит возможности для развития электросетевого комплекса России и реализации инновационных проектов по разработке, производству и экспорту высокотехнологичной промышленной продукции. Подписи под документом поставили Генеральный директор ОАО «Холдинг МРСК» Николай Швеиц и Генеральный директор ОАО «КАМАЗ» Сергей Когин. Церемония прошла в центральном офисе ОАО «Холдинг МРСК» в Москве.



Основные направления сотрудничества сторон в рамках реализации настоящего Соглашения — развитие сервисной и иной инфраструктуры, обеспечивающей эффективное и надежное функционирование производимой ОАО «КАМАЗ» техники, которая эксплуатируется дочерними и зависимыми обществами (ДЗО) Холдинга МРСК, а также расширение ассортимента поставляемой ОАО «КАМАЗ» на внутренний и внешний рынки продукции.

К настоящему времени в 11 операционных компаниях Холдинга МРСК по всей территории России эксплуатируются свыше 900 единиц автомобилей, специальной и другой техники производства ОАО «КАМАЗ». Это автовышки с различной высотой подъема, бригадные автомобили, автокраны, бурно-крановые машины, электролаборатории, самосвалы и другая специальная техника. В течение 2010-2012 годов около 180 единиц подобной автотехники подлежат замене.

В рамках заключенного Соглашения Стороны разрабатывают планы совместных действий по обновлению ав-

тотранспортного парка и парка специальной техники ДЗО ОАО «Холдинг МРСК», подготовке специалистов операционных компаний Холдинга в сфере обслуживания и ремонта автотранспортной техники. Скоординировано планируется проводить мероприятия по пресечению оборота контрафактной и фальсифицированной продукции, предлагаемой к реализации для нужд ДЗО ОАО «Холдинг МРСК».

В контексте данного Соглашения ОАО «Холдинг МРСК» выступит координатором реализации комплексных программ развития транспортного оснащения и модернизации своих операционных компаний, контролируя своевременность и полноту выполнения заказов ДЗО ОАО «Холдинг МРСК» на поставку автомобилей, шасси, специальной и другой техники производства ОАО «КАМАЗ».

Со своей стороны ОАО «КАМАЗ» создаст необходи-

мые условия по обеспечению образцов специальной техники для нужд распределительного электросетевого комплекса Холдинга МРСК. «В лице ОАО «КАМАЗ» Холдинг МРСК имеет надежного, проверенного временем партнера, сотрудничество с которым способствует развитию распределительного электросетевого комплекса, повышению надежности и качества предоставляемых услуг. Автомобильная и специальная техника, которую поставляет ОАО «КАМАЗ», способствует бесперебойному электроснабжению потребителей, помогая Холдингу МРСК следовать гарантированным стандартам качества обслуживания потребителей. Подписанное сегодня Соглашение даст импульс новым совместным программам и проектам, направленным на развитие отечественного электросетевого комплекса, будет способствовать повышению качества и расширению номенклатуры выпускаемой ОАО «КАМАЗ» автомобильной техники, которая отличилась зарекомендовала себя не только в России, но и во многих странах мира», — подчеркнул Николай Швеиц.

«Соглашение о сотрудничестве с Холдингом МРСК, — сказал генеральный директор ОАО «КАМАЗ» Сергей Когин, — дополняет новыми красками имидж «КАМАЗ» как основного и надежного поставщика автомобильной техники для всех отраслей экономики и гаранта транспортной безопасности России. Оно предусматривает совместную реализацию важных инвестиционных проектов и обширного круга мероприятий, отчето выигрывают не только Холдинг МРСК и «КАМАЗ», но и вся экономика России, которая получит, благодаря этому сотрудничеству, новые высокотехнологичные, производственные и надежные автомобили КАМАЗ».

вал руководитель дивизиона «Северсталь Ресурс» Александр Грубман.

«В целом мы можем признать запуск Центра состоявшимся. В процессе обработки пластика документов процент ошибок составил всего около 0,2 процента, что является отличным результатом», — отметил руководитель проекта Сергей Дунаев.

Пилотный проект внедрения ERP на платформе SAP начался на предприятии «Воркутауголь» горнодобывающего дивизиона компании в 2007 году. Он позволил оптимизировать ряд важных процессов в финансах и закупках, таким образом доказав свою жизнеспособность и высокую эффективность.

Запуск Единого центра обслуживания является частью программы по внедрению ERP на всех бизнес-единицах компа-

На платформе SAP

«Северсталь»: единый центр обслуживания

Юлия Кузина

В рамках совершенствования операционных процессов в ОАО «Северсталь» заработал Единый Центр Обслуживания (ЕЦО), построенный на платформе SAP.

ЕЦО — единый центр обслуживания, оказывающий предприятиям горнодобывающего дивизиона ОАО «Северсталь» услуги по ведению бухгалтерского учета, налогового учета, транзакционного учета по МСФО, казначейских операций.

«Единый Центр Обслуживания позволит предприятиям дивизиона сократить издержки на учетную функцию и получить унифицированные процессы с прозрачной структурой», — прокомментиро-

вал руководитель дивизиона «Северсталь Ресурс» Александр Грубман.

«В целом мы можем признать запуск Центра состоявшимся. В процессе обработки пластика документов процент ошибок составил всего около 0,2 процента, что является отличным результатом», — отметил руководитель проекта Сергей Дунаев.

Пилотный проект внедрения ERP на платформе SAP начался на предприятии «Воркутауголь» горнодобывающего дивизиона компании в 2007 году. Он позволил оптимизировать ряд важных процессов в финансах и закупках, таким образом доказав свою жизнеспособность и высокую эффективность.

Запуск Единого центра обслуживания является частью программы по внедрению ERP на всех бизнес-единицах компа-

нии, главной целью которой является осуществление культурной трансформации «Северстали».

«Создание Единых Центров Обслуживания является необходимым условием для развития успешных компаний. Эта технология позволяет компаниям развивать бизнес, минимизируя издержки по его поддержке территориально распределенных подразделений, сферы учета, отношений с клиентами и партнерами, управления кадрами и др. ОАО «Северсталь» станет флагманом использования данного инструмента управления бизнесом, и мы надеемся, что опыт ОАО «Северсталь» пригодится и другим компаниям российского рынка», — сказал Роман Журавлев, заместитель генерального директора SAP СНГ.

Новый режимный «Финист»

Дистанционная межсистемная противоаварийная тренировка

Павел Якушев

В центрах тренажерной подготовки персонала (ЦТП) исполнительного аппарата ОАО «СО ЕЭС» и его филиалов «Объединенное диспетчерское управление энергосистемами Юга» (ОДУ Юга) и «Объединенное диспетчерское управление энергосистемами Средней Волги» (ОДУ Средней Волги) прошла межсистемная противоаварийная тренировка с применением режимного тренажера диспетчера нового поколения «Финист» и современных телекоммуникационных средств, обеспечивающих дистанционное взаимодействие между диспетчерскими центрами.

Цель межсистемной противоаварийной тренировки — отработка взаимодействия диспетчеров при предотвращении развития и ликвидации нарушения нормального режима работы ЕЭС России.

Темой противоаварийной тренировки стало предотвращение развития и ликвидация нарушения нормального режима работы ЕЭС, возникшего в результате условного аварийного отключения одного из блоков Балаковской АЭС, воздушной линии (ВЛ) электропередачи 500 кВ Балаковская АЭС — Трунная, а также технологических нарушений на Волгоградской АЭС и подстанции (ПС) 500 кВ Балаковская.

В тренировке приняли участие диспетчеры исполнительного аппарата и филиалов ОАО «СО ЕЭС» ОДУ Средней Волги и ОДУ Юга. Руководил тренировкой заместитель главного диспетчера ОАО «СО ЕЭС» Сергей Павлушко. Действия оперативного персонала объектов электроэнергетики имитировались специалистами Оперативно-диспетчерской службы ОАО «СО ЕЭС» из ЦТПП в Москве.

Моделирование аварийной ситуации, изменение схемы и режима энергосистемы по ходу тренировки осуществлялись новым тренажером диспетчера «Финист», принятым в промышленную эксплуатацию в исполнительном аппарате и семи филиалах ОАО «СО ЕЭС» объединенных диспетчерских управлениях в 2009 году. «Финист» моделирует режим энергосистемы на схеме, максимально точно повторяющей ЕЭС России, в режиме реального времени передает параметры аварийного режима на рабочие места участников тренировки, что обеспечивает наибольшую эффективность противоаварийных тренировок диспетчеров. По сценарию тренировки в результате условного повреждения оборудования на Балаковской, Волгоградской атомных станциях и ПС Балаковская, а также аварийного отключения ВЛ 500 кВ Балаковская АЭС — Трунная в контролируемых сечениях произошло увеличение перетока активной мощности выше максимально допустимого значения.

Оценив сценарийную ситуацию, диспетчеры исполнительного аппарата ОАО «СО ЕЭС», ОДУ Средней Волги и ОДУ Юга отдали команды персоналу подведомственных электростанций на изменение мощности генерации, дали разрешение оперативному персоналу Балаковской, Волгоградской АЭС, подстанции Балаковская и Трунная вывести поврежденное оборудование в аварийный ремонт, а отключившееся действие устройств релейной защиты неповрежденное электрооборудование включить в работу. Действия диспетчеров позволили предотвратить развитие условной аварийной ситуации. По окончании тренировки Сергей Павлушко отметил высокий уровень взаимодействия всех ее участников, своевременность и правильность принимаемых диспетчерами решений по ликвидации аварийной ситуации.

Дистанционные межсистемные противоаварийные тренировки проводятся СО ежеквартально с 2008 года. До текущего года при проведении таких тренировок использовался режимный тренажер «Финист». Применение технологий, обеспечивающих в режиме реального времени взаимодействие уи оперативный обмен информацией между диспетчерскими центрами, позволяет проводить межсистемные противоаварийные тренировки без командировок и продолжительного отрыва диспетчеров от текущей работы.

Эффективная энергетика

Снизить потери в сетях на 35 млн кВт·ч

ОАО «МРСК Центра и Приволжья» к 2015 году планирует снизить потери в сетях на 35 млн кВт·ч. На протяжении нескольких лет энергетики реализуют мероприятия по управлению потоками реактивной мощности в сетях филиалов. Эта работа позволяет снизить уровень потерь электроэнергии, улучшить эффективность снабжения, обеспечивать подключение новых потребителей.

В отличие от активной, реактивная энергия не преобразуется в полезную, но она необходима для работы электродвигателей и трансформаторов. Передача реактивной энергии до потребителя по всей сети приводит к дополнительной нагрузке на оборудование и увеличивает расход на обслуживание сетей. Решить проблему могут специальные устройства компенсации реактивной мощности — батареи статических конденсаторов (БСК) и БСК в комплексе с управляемыми шунтирующими реакторами (БСК-УШР). Они компенсируют ту реактивную мощность, которую потребитель расходует своими приемниками.

В 2010 году мероприятия по управлению потоками реактивной мощности проводятся во всех филиалах ОАО «МРСК Центра и Приволжья». В частности, на подстанции филиалов «Владимирэнерго», «Калужэнерго», «Тулэнерго» и «Удмуртэнерго» энергетики вводят в эксплуатацию устройства компенсации реактивной мощности на 35,1 Мвар (единица измерения электрической реактивной мощности). В Калужской области компания планирует установить БСК 6 кВ мощностью 3 Мвар на подстанции «Приокская», в Тульской области — две БСК 6кВ суммарной мощностью 3,5 Мвар на подстанции «Ясногорск», и две БСК 6кВ суммарной мощностью 3,6 Мвар на подстанции «Соцгород» филиала «Удмуртэнерго».

Как сообщил начальник департамента технического развития ОАО «МРСК Центра и Приволжья» Валерий Титов, масштабные работы запланированы и на подстанции «Покров» филиала «Владимирэнерго». «В 2010 году здесь планируется ввести БСК 110кВ мощностью 25 Мвар, а в 2011 году на этой же подстанции будет запущен управляемый шунтирующий реактор (УШР) мощностью 25 Мвар, который позволит плавно регулировать потоки реактивной мощности», — добавил г-н Титов.

Энергетики ведут активный диалог с потребителями, разъясняя «плюсы» от ввода в работу на предприятиях БСК. Управление реактивной энергией повышает эффективность сетей и выгодно самим компаниям и предприятиям. Заместитель генерального

директора по техническим вопросам — главный инженер ОАО «МРСК Центра и Приволжья» Сергей Андрус отмечает: «Работа по управлению потоками реактивной мощности — одна из важнейших составляющих программы повышения энергоэффективности сетевого комплекса. Реализация мер по компенсации реактивной энергии позволяет компании снижать затраты на операционную деятельность, повышая при этом надежность и качество энергоснабжения». В результате выполнения мероприятий по управлению потоками реактивной мощности МРСК Центра и Приволжья к 2015 году планирует снизить потери в сетях более чем на 35 млн кВт·ч. Энергетики ожидают, что компенсация реактивной мощности позволит к указанному сроку нормализовать уровни напряжений в 22 узлах нагрузки и дополнительно обеспечить присоединение новых потребителей в объеме 14,3 МВт.



ОАО «МРСК Центра и Приволжья», дочернее общество ОАО «Холдинг МРСК», является основным поставщиком услуг по передаче электроэнергии и технологическому присоединению к электросетям во Владимирской, Ивановской, Калужской, Кировской, Нижегородской, Рязанской, Тульской областях, а также в Республике Марий Эл и Удмуртской Республике. В состав ОАО «МРСК Центра и Приволжья» входят филиалы — «Владимирэнерго», «Иванэнерго», «Калужэнерго», «Кировэнерго», «Маризэнерго», «Нижевоэнерго», «Рязаньэнерго», «Тулэнерго», «Удмуртэнерго». Компания обеспечивает

электроэнергией более 14,4 млн жителей Центрального и Приволжского федеральных округов, проживающих на территории свыше 414 тыс. кв. км. Численность персонала, занятого в электросетевом комплексе — свыше 21 тыс. человек. Под управлением ОАО «МРСК Центра и Приволжья» по данным на 01.01.2010 года находятся: 262 тыс. км ЛЭП (с учетом кабельных линий), 58086 трансформаторных подстанций 6-35/0,4 кВ, 553 распределительных подстанций 6-10 кВ, 1542 подстанций 35 кВ и выше — установленной трансформаторной мощностью 28,5 тыс. МВА.

2010 год

откроет перед вами будущее и новые возможности для бизнеса. Не упустите Ваш шанс на HANNOVER MESSE.

Планируйте Вашу поездку уже сегодня! hannovermesse.com



HANNOVER MESSE

19-23 APRIL 2010
hannovermesse.com

GET NEW TECHNOLOGY FIRST



PARTNER COUNTRY 2010

ITALIA

sustainable mobility

Дополнительная информация на русском языке: www.dti.wps.ru

РОССИЙСКОЕ ДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЕ 2010

Проблема масштабности

Александр Новиков: «Сегодня двигателестроение как бы зависло в точке равновесия — либо окончательно упадет, либо начнет движение в сторону развития»



Александр Новиков,
генеральный директор
ОАО «ММП имени
В.В.Чернышева»

Российское двигателестроение переживает сегодня не лучшие времена, но, безусловно, решающий этап своего развития. Постановленная государством задача — создание полномасштабного двигателестроительного комплекса, способного занять лидирующие позиции на мировом рынке, выглядит амбициозной, но достижимой при условии реальной интеграции, консолидации ресурсов и планомерной реализации внятной промышленной госполитики. При этом двигателестроению отводится вполне лакмусовая роль: успех или неуспех этой отрасли, одной из наиболее инновационных по сути, можно будет экстраполировать на всю промышленность страны. Показательность и доказательность процессов в двигателестроении — безусловна. О том, какими путями можно и нужно развивать отрасль и об основных современных ее проблемах мы беседуем с генеральным директором ОАО «ММП имени В.В.Чернышева», доктором технических наук Александром Новиковым.

— Александр Сергеевич, как в целом «ММП им. В.В.Чернышева» прошло минувший год?

— Я бы сказал так: прошлый год у нас в целом прошел нормально. Закончили мы его с ростом (по сравнению с предыдущим 2008 годом), правда с небольшим, примерно 5%, но главное, что в столь сложной ситуации мы свое производство не уронили.

— В целом у российской промышленности год сложился намного хуже...

— Да, намного хуже. Но я должен заметить, что нам государство оказало существенную помощь. Когда экономика, скажем так, «встала», нас государство поддержало. Правительство страны и лично Владимир Владимирович Путин занимался этим вопросом, рассматривал нашу работу. В итоге мы получили субсидии в размере 3 млрд руб., господдержку по кредитам. Если бы этой помощи не было, все сложилось бы гораздо сложнее.

— Какие программы сегодня для предприятия — главные?

— Для нас главная программа, безусловно, это двигатель РД-33МК. Так как на нем базируется сейчас вся миговская «корабелька». Затем важным для нас является вариант для «сухопутных» истребителей МиГ-35 обычного базирования. Вообще, судьба предприятия на ближайшие 15 лет, в первую очередь, зависит от двигателя РД-33МК. Второе направление — это все, что связано с двигателем ТВ-7-117, как с его самолетами, так и вертолетными вариантами.

Мы вообще стараемся выстраивать свою техническую политику так, чтобы стоять не на одной «ноге», а на нескольких, лучше — на четырех, пяти или шести. Потому что успех или неудача зависят не только от тебя, но и от главного предприятия, геополитической обстановки... Наша продукция очень чувствительна ко всему этому. И когда стоишь на одной ноге, становишься очень зависимым. А зависимость — это плохая вещь по всем законам экономического развития.

— Что вы ожидаете от 2010 года?

— Этот год у нас, я думаю, будет намного лучше, чем предыдущий. Надо отделить должное РСК «МиГ», у которой появился целый ряд перспективных контрактов на поставку истребителей заказчикам, Министерству Обороны РФ также заказывает достаточно крупную партию самолетов. То есть, перспективы есть. Другое дело, что необходимо решить главную проблему — уложиться в заданные ценовые параметры, которые были прописаны заранее, притом, что реальные

инфляционные процессы идут куда активнее ожиданий. Контракт подписывается за несколько лет, цена в нем обозначена, и никого не волнует, что внутри страны все цены растут. Авансовые платежи, как правило, составляют не больше 20%. А стоимость материалов и комплектующих в структуре цены — примерно 60%. Поэтому приходится открывать кредитные линии, а это дополнительная нагрузка. И этот «клубок» растет... И окажется безбюджетным становится все сложнее. Но мы стараемся: оптимизируем все процессы внутри завода, снижаем трудоемкость и т.д. Однако я думаю, что это касается любого производителя сложной техники в нашей стране, кто связан с выполнением длительных контрактов. Промышленности у нас в стране вообще довольно тяжело. Особенно из-за недостаточной масштабности производства...

— Поясните, пожалуйста...

— Считается, что наша продукция — это продукция с высокой добавочной стоимостью. Потому что, когда выпускаешь изделия небольшими партиями (то есть, мелкосерийное производство), а не миллионами штук, то такое производство может быть эффективным только при высокой добавочной стоимости. У нас же, к великому сожалению, высокая добавочная стоимость давно уже «прошла», когда, соответственно, цены на материалы, комплектующие и электроэнергию были доступнее. Но, так как мы перешли на мировые цены, а производительность труда осталась прежней, то получился серьезный и почти критический «провал» по рентабельности. Безусловно, она пока еще имеет место быть, но уже совсем не та, какая требуется для нормального существования столь сложных производств. Особенно в ситуации постоянного снижения масштабности производства. А масштабность для высокотехнологичных отраслей, пожалуй, наиболее важный критерий...

— О масштабности производства как о важнейшем критерии практически не говорят. Хотелось бы поподробнее об этом...

— Один из главных вопросов нормального функционирования двигателестроительного комплекса — масштаб производства. Когда масштаб производства постоянно уменьшается, то говорить об эффективности той или иной отрасли очень трудно. За последнее время масштабы производства в российском двигателестроении существенно уменьшаются. Мы теряем и внешний рынок, и свой внутренний рынок. На то есть много и объективных, и субъективных причин...

Каждому уровню производственных отношений и уровню оснащенности предприятия соответствует свой определен-

ный масштаб производства. Для того, чтобы окупить дорогостоящее оборудование и при этом быть эффективным, нужно наращивать объемы. Это главная задача, которая стоит сегодня не только перед двигателестроением, но практически перед всеми высокотехнологичными отраслями российской промышленности. Как это сделать? Вопрос комплексный. В рамках одного только двигателестроительного комплекса эта проблема, безусловно, не решается. Необходима комплексная программа гармоничного экономического развития. В масштабах всего государства как экономико-технологического комплекса.

— Губительна? Даже так?

— Отвертчим технологиям не требуется школа подготовки высококвалифицированных кадров. Для этого вида промышленности не нужны ни технические вузы, ни академическая наука, ни отраслевые КБ... Происходит объективный процесс потери собственного интеллектуального продукта: отрасль перестает создавать новую интеллектуальную собственность, становится низко технологичным придатком к совместным предприятиям отвертчим сборки. И эти тенденции за последние годы у нас явно проявляются, что не может не тревожить. А упования на то, что в конечном

итоге рынок сам все поправит... мягко выражаясь, не очень правильными и далеки от реальных процессов, происходящих в мировой индустрии высоких технологий.

— Высокие технологии развиваются как-то особо?

— Безусловно! В свое время у нас была совершена большая ошибка, когда в своей экономической стратегии государство провозгласило лозунг «рынок во всем разберется». Оказалось, что ориентация исключительно на конкурентный рынок, описанный еще Адамом Смитом, когда промышленность развивается естественным эволюционным путем, не соответствует реальному существованию сложных производств. Рынок свободной конкуренции «работает», когда речь идет о несложном массовом производстве — хлеб, ви-



но-водочные изделия, товары народного потребления, т.е. там, где каждый вид товара имеет огромное количество предложений и цена входа в эти производственные ниши достаточно не высокая.

А в развитой инновационной промышленности такого конкурентного рынка нет, и на современном этапе просто не может быть. Крупное производство — самолетов, сельхозтехники, автомобилей и т.д. — во

электроника... То есть, для выпуска двигателя необходимо создать мощный многоотраслевой фундамент с сотнями сложно функционирующих внутренних связей. То есть, нужно выстроить своеобразную научно-производственную пирамиду, на вершине которой — конечный продукт (тот же двигатель, например), а в основании — весь комплекс, о котором я говорю. Иначе невозможно. При этом «фунда-

мент» также имеет свои законы и также требует масштабности производства, без чего он не может существовать.

Что характерно: все ведущие западные двигателестроительные фирмы — «Дженерал Электрик», «Пратт-Уитни», «Шафран», «Роллс-ройс» — такие пирамиды у себя имеют. Каждый из этих производителей создал у себя действительно мощные комплексы, которые включают и науку, и конструкторские бюро, и производство, и маркетинг. И ни одно предприятие в мире разрозненно не может противостоят этому комплексу. Поэтому те интеграционные процессы, которые происходят у нас в двигателестроении — безусловно, правильные. Другое дело, что объединение — только первый шаг. Чтобы создать реальную хорошо интегрированную структуру, требуется выстроить вертикаль управле-

ния, обозначить цели и задачи, создать условия... Нужно выстраивать все эти процессы. Хаос в промышленности недопустим. Тем более, что у нас в стране такая интегрированная и высоко эффективная структура уже была.

— Что вы имеете в виду?

— Вспомним союзное Министерство авиационной промышленности. В принципе, это была интегрально выстроенная корпорация с четкой вертикалью управления. У нее было семь уровней управленческой ответственности, которые позволяли решать все задачи — от А до Я. И эта «корпорация» уверенно конкурировала со всеми западными фирмами. Она была сильнее и в организационном плане, и в научном плане, и в конструкторском плане. По производственной мощности и технологическому уровню она

была реальным мировым лидером. Но с 1992 года у нас пошел процесс дезинтеграции. И в итоге вместо семи уровней цепочки осталось только четыре. Каждое производство стало жить само по себе, конкурируя друг с другом и внутри

страны, и на внешних рынках, активно «переходя дорогу» и мешая друг другу. То есть, мы потеряли несколько, притом самых важных, уровней управления. А мировая экономика, наоборот, в эти годы активно укрепляла интеграцию: укрупнялись фирмы, объединялись вечерние конкуренты... То есть, они выстраивали, грубо говоря, собственные «министерства авиационной промышленности». И на этом этапе мы проиграли очень много.

Поэтому я и говорю: сегодняшние объединительные процессы — правовые и правомерные, нам крайне необходимо создавать интегрируемые комплексы, выстраиваемые под цели и задачи, определяемые промышленной политикой в масштабах государства. На что и как нацелена эта политика — уже отдельный разговор, там тоже много вопросов, что и как мы строим, что и как мы хотим создать.

— То есть, мы в разговоре возвращаемся к экономико-технологическому комплексу государства?

— Так мы от него никуда и не уходили. Мы в первую очередь должны понимать, какой именно экономико-технологический комплекс страна строит. Если строится экономико-технологический комплекс, ориентированный на развитие высокотехнологичной национальной промышленности — то у него свои законы и правила выстраивания. Если же строить экономико-технологический комплекс сырьевой ориентации — у него другие правила. Соответственно, законы направлены на поддер-

жание и развитие либо одного, либо другого. Наша сегодняшняя налоговая система объективно поддерживает развитие сырьевого экономико-технологического комплекса, при этом все более тяжелым делая положение реального сектора.

— Можно об этом подробнее?

— Это очевидные вещи. Начиная с 1992 года и по сегодняшний день внутри страны «подгоняются» под общемировые. Нефть, газ, электричество, титан, алюминий и т.д. Когда сырьевой сектор вышел на международный рынок, а внутренние цены оставались относительно низкими, встал вопрос: почему мы туда продаем по одной цене, а здесь должны продавать по другой? Сырьевикам невыгодно поставлять на внутренний рынок, давайте поднимем цены до мирового уровня.

И — дополнились... Когда ты все цены привел к мировым уровням, а производительность у тебя существенно ниже, чем за рубежом, то ты создаешь продукт, который по себестоимости проигрывает продукту более сильного экономико-технологического комплекса. И по цене ты переставишь быть конкурентом. То есть, выигрывают сырьевики, но проигрывает экономика. И корректируются такие вещи должна общегосударственная промышленная политика. Она должна быть внятной и комплексной. Под отдельные отрасли выстроить такую политику невозможно.

— Как в этих непростых условиях удалось выжить?

— Двигателестроение как-то держится еще, по сравнению с другими отраслями промышленности. Но потенциал непременно снижается. Мы выжили и выживаем в основном за счет того, что было создано в советские годы. Если же говорить о предприятиях двигателестроения, то при переходе из одной экономической формации в другую было очень важно, кому как повезло... То есть, кто на каком «продукте» оказался. Если это, например, было связано со стратегической авиацией, то предприятие стало хиреть. Прекрасный продукт мирового уровня, но на внешний рынок его не вывезти, он не продается. А если ты выпускаешь, например, сред-

ствой, истребители и двигатели к ним, то есть шанс выжить на экспортных поставках. Потому что внутренний государственный заказ, как известно, упал тогда до нуля...

При этом в чем коварство? Годами отстраивался определенный государственный уклад с определенным поведением, которое было тогда необходимо. А потом объявили, что наступил капитализм, но структурно никто ничего не перестроил. И авиационная промышленность (не только она, кстати!) оказалась не готовой совершить такой глобальный переход за столь короткий отрезок времени. Это большая беда. Я думаю, до сих пор до конца не понятно, что с этой бедой делать.

Если масштаб производства у предприятия стал единичным, и вместо того, чтобы выпускать 100 самолетов в год, оно реально производит только два самолета, а двигателестроительное предприятие, соответственно, делает всего лишь несколько двигателей к этим двум самолетам, то о каком развитии или даже выживании можно вести речь? Поэтому вчера еще ведущие отраслевые предприятия стали просто «загибаться».

При этом останавливается развитие. Где предприятию взять средства на создание наукоемкого продукта, который позволил бы выжить на рынке? Я не знаю ни одного талантливого человека в мире, который сумел бы в такой ситуации создать что-то новое. То есть, в отношении высокотехнологичных отраслей, видимо, были допущены системно ошибочные решения. А некор-

ректные индикаторы серьезно усиливают общий дисбаланс в экономике. — О каких индикаторах вы сейчас говорите? — У нас произошла полная разбалансировка макроэкономических индикаторов с микроэкономическими. У нас какие сейчас макроэкономические индикаторы? Инфляция, курс, золотовалютные резервы, величина Стабилизационного фонда. Но это не отражает экономических условий воспроизводства и развития. Меня, например, куда больше интересует доступность кредитов для промышленности под разумные проценты. Еще интересует бремя налоговых ставок. То есть, не меня лично, а промышленников вообще. Это для нас важнее! А официальные макроэкономические индикаторы не учитывают этого и, похоже, вообще отражают непонимание, насколько это важно для экономики. — Наверное, был бы важен и критерий обновления технологий, объема новых разработок... — Разработки — это более сложный вопрос. Все они имеют длительный временной характер. Так, например, ряд принятых в конце 90-х годов решений реализовываются до сих пор. Но они исходили из тогдашних реалий. Например, в области дальних магистральных и средне магистральных самолетов. Были проанализированы Ту-154, Ил-62, другие машины. Были оценены наши провозные возможности, развитие транспортной системы государства. И были намечены логичные программы развития. Раньше у нас был другой масштаб производства, и происходила плановая постепенная замена одного типа самолетов на другой тип, более современный. Но все сломалось при переходе в другую формуацию. От госкорпорации «Аэрофлот» в одночасье отложили несколько сотен мелких авиационных компаний, которые оказались не в силах выступить заказчиками новой авиатехники. В это время в авиации наступил этап смены поколений. Никакие лизинговые схемы в России не работали, поэтому получить новый самолет стало просто невозможным, учитывая к тому же общее падение доходов авиакомпаний. В это время «Боинг» и «Аэрбас» стали активно отдавать в Россию свои самолеты, работавшие где-то по 50% ресурса, и отдавать их по лизингу за достаточно небольшие деньги. Тем самым они добились нескольких целей одновременно. Во-первых, получили новый рынок. Во-вторых, стимулировали обновление собственных парков. В-третьих — добились серьезного падения российской авиационной промышленности. У нас ничего не работало, мы не готовы были к новым условиям: лизинговых компаний не было, подходов новых не было. Ну и человеческий фактор сломался. Но самое главное: система не работала. Поэтому получилось, что мы думали так, а жизнь выстроилась по-другому. — И что теперь делать? — Прежде всего, не паниковать. Да, мы не сумели учесть всей многофакторности новых условий, и получили то, что получили. Сегодня важно посмотреть не на слова, а на результаты. Если говорят одно, а каждый день видишь в результате другое, то очевидно, что слова не случайно расходятся с делом. Или это просто такая само успокоительная ширма. Нам нужно разобрать все «по косточкам», выявить реальные причины, почему это происходит, и уже на базе этого выстроить вектор от падения к росту и развитию. Причем, важно рассматривать все в масштабах не одного предприятия, а отрасли и промышленности в целом. Для чего интеграция — создание ОДК — необходимо. В одиночку проблем не преодолеть. Мне кажется, мировой кризис заставил переосмыслить многие вещи. Сделают ли правильные выводы — не знаю. Но сегодня двигателестроение как бы зависло в точке равновесия — либо окончательно упадет, либо начнет движение в сторону развития, в чем я, безусловно, уверен.

Беседовал Валерий Стольников



