

ЕЖЕГОДНЫЙ

www.minprom.gov.ru

ПРОМЫШЛЕННЫЙ



ПЕРСПЕКТИВЫ

РУСАЛ
«ПРОПИСАЛСЯ» В
ТАДЖИКИСТАНЕ

3 стр



ДЕЛКА ГОДА

ТРИНАДЦАТЬ
МИЛЛИАРДОВ
ЗА «СИБНЕФТЬ»

6 стр



ОТДОХНЕМ

ХАМОН ДЛЯ
КОРОЛЕЙ

15 стр



фото: ИТАР-ТАСС

Первым делом самолеты

Российский авиапром накануне серьезных перемен

ОСТРАЯ ДИСКУССИЯ НА ЗАСЕДАНИИ ПРАВИТЕЛЬСТВА 22 СЕНТЯБРЯ, ПОСВЯЩЕННАЯ ПРОБЛЕМАМ АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ, ПРОДЕМОНСТРИРОВАЛА, ЧТО ПРОБЛЕМЫ ЭТИ ДОСТИГЛИ КРАЙНЕЙ ЧЕРТЫ.

Бывший советский авиапром за 15 лет существования в условиях рынка «дошел до ручки», но так пока не стал современным российским авиапромом. Отрасль практически полностью осталась под контролем государства, поэтому механизмы рыночной самоорганизации в ней, очевидно, сработать не могли. А вертикальная интеграция, в отличие, например, от Министерства газовой промышленности, в Министерстве авиационной промышленности и в советские годы была достаточно условной.

стр 8



Владимир Тараскин:

«Неопределенность хуже, чем отказ»

стр 10

Тариф безлимитный

Президент готов говорить столько времени, сколько нужно российской прессе и гражданам

«ПРЯМАЯ ЛИНИЯ» С НАСЕЛЕНИЕМ ПРИЗВАНА КОМПЕНСИРОВАТЬ НЕДОСТАТКИ СУЩЕСТВУЮЩЕГО МЕХАНИЗМА ГОСУДАРСТВЕННО-ПОЛИТИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНИЯ.

Ежегодная «прямая линия», которую президент Владимир Путин ввел в практику своего правления, стал уже столь же регулярным действием, что и прописанные в Конституции обращения к Федеральному Собранию. К этому можно относиться как к ритуалу, а можно – как к одной из политических технологий.

стр 11

Стратегическая высота

Российский бизнес ГОТОВИТСЯ к броску на Запад

стр 4

По сложившейся традиции ежегодный октябрьский саммит «Россия-Евросоюз» будет предварять работа Круглого стола промышленников России и Евросоюза.

Плата за свет

Государство запускает механизм гарантирования инвестиций

НА ПРОШЛОЙ НЕДЕЛЕ БЫЛО ОБЪЯВЛЕНО О ТОМ, ЧТО В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ ВНЕСЕН ПРОЕКТ ПОСТАНОВЛЕНИЯ О ГАРАНТИРОВАНИИ ИНВЕСТИЦИЙ В СТРОИТЕЛЬСТВО НОВЫХ ЭЛЕКТРОЭНЕРГЕТИЧЕСКИХ МОЩНОСТЕЙ. «ПЕ» РАССЧИТЫВАЕТ, ЧТО ЭТО ДАВНО ОЖИДАЕМОЕ РЕШЕНИЕ ДАСТ МОЩНЫЙ ИМПУЛЬС ЧАСТНЫМ ИНВЕСТИЦИЯМ В ЭЛЕКТРОЭНЕРГЕТИКУ, А ЗАОДНО — И ОБЩЕЙ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ СТРАНЫ В ЦЕЛОМ.

О новом проекте постановления правительства, переданного на днях в Белый дом, рассказал заместитель директора департамента структурной и инвестиционной политики Минпромэнерго Вячеслав Кравченко. «Мы придаем этому документу колоссальное значение: это один из немногих шагов, направленных на создание благоприятных условий для инвестиций, а в электроэнергетике это вообще впервые», — подчеркнул он. Стоит напомнить, что идея о специальном механизме гарантирования инвестиций на время переходного периода от регулируемого к свободному рынку электричества впервые была высказана еще несколько лет назад и все эти годы активно продвигалась РАО «ЕЭС России». В РАО и сейчас считают такой механизм крайне необходимым. «Он обеспечит преемственность инвестиционного процесса на переходный период — когда централизованное финансирование строительства новых мощностей уже перестанет существовать, а механизм рыночных инвестиций еще не успеет раскрыться в полную силу», — прокомментировала ожидаемое постановление замруководителя департамента РАО по работе со СМИ Татьяна Миляева.

Суть механизма состоит в том, что участники энергорынка (в конечном счете — потребители) будут доплачивать инвестору (он должен будет выиграть тендер) разницу между реальной ценой электричества на рынке и той, которая необходима ему для окупаемости проекта. Размер компенсации определит диспетчер — компания «Системный оператор» (СО), который и заложит ее в свой тариф в виде дополнительной платы за мощность. Правда, механизм будет действовать не повсеместно, а только там, где, по прогнозам правительства, будет складываться дефицит электричества. Есть и еще одно ограничение — мощность новых энергообъектов, которые будут построены с помощью этого механизма, составит 5000 МВт. Предполагается, что как только эта цифра будет ис-



фото: из архива «ПЕ»

Цены на электроэнергию растут темпом ниже инфляции

черпана, в полную силу заработают законы свободного рынка и обязанность государства гарантировать инвесторам доплату отпадет сама собой. Впрочем, по прогнозу господина Кравченко, произойдет это не так скоро, как планировалось ранее — частичная либерализация рынка электроэнергии, по его мнению, наступит в 2008 году, а для полной либерализации потребуется гораздо больше времени. «Это будет длительный процесс — процесс вхождения в плавный отпуск электрических цен. Но по-другому нельзя — иначе это был бы ценовой шок», — предупредил господин Кравченко.

В Минпромэнерго считают, что первыми инвесторами в новой системе гарантирования, вероятно, станут топливные компании. Между тем, опрошенные «ПЕ» нефтяники, газовики и угольщики пока оказались не готовы дать однозначный ответ на инициативу Минпромэнерго. Тем не менее аналитики склоняются к мнению, что механизм гарантирования инвестиций непременно найдет своих последователей. «Думаю, в первую очередь этим механизмом воспользуются иностранные инвесторы — крупные зарубежные энергетические компании, которые

хотели бы зайти на наш рынок. Наверное, он заинтересует и отечественные финансово-промышленные группы. Но нужно учитывать, что для мощного притока инвестиций важен не только возврат инвестиций, но и либерализация цен на энергорынке и прежде всего отмена принципа, действующего в энергетическом тарифообразовании вот уже два года — когда энерготарифы растут темпом ниже инфляции», — уверен глава аналитического управления Газпромбанка Сергей Суверов. На вопрос тарифов обратил внимание и аналитик Уралсиба Матвей Тайц. «Для сторонних инвесторов — тех, кто не инвестировал деньги в акции энергокомпаний, это, безусловно, интересная перспектива, и уверен, что как только постановление будет подписано, инвесторы найдутся довольно быстро», — считает господин Тайц. Но он видит и другую проблему: «Для акционеров энергокомпаний это ситуация неоднозначная, потому что таким образом государство заранее ориентируется на то, что какое-то время оно будет устанавливать тариф, который заведомо не будет обеспечивать возврат инвестиций», — заключил он.

Елена Юрьева

Математика ТЭК

Задачи по дифференциации НДС

НА ДНЯХ СОСТОЯЛОСЬ ЗАСЕДАНИЕ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ДИФФЕРЕНЦИРОВАННОМУ НАЛОГООБЛОЖЕНИЮ НЕФТЯНОЙ ОТРАСЛИ. УЧАСТНИКИ ГРУППЫ В ЦЕЛОМ СОГЛАСОВАЛИ КОНЦЕПЦИЮ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ДИФФЕРЕНЦИРОВАННЫХ СТАВОК НДС С РАСЧЕТАМИ.

Рабочая группа по вопросам разработки предложений по совершенствованию нормативно-правовой базы ТЭК обсуждает концепцию поэтапного перехода к дифференцированному налогообложению в добыче нефти. По мнению представителей федеральных ведомств и нефтяных компа-

ний, разработка концепции необходима для решения первоочередных проблем развития отрасли, которому препятствует современное налогообложение в нефтегазовом секторе. Разработанная концепция предусматривает поэтапный переход к дифференцированному налогообложению. Для скорейшего достижения целей и исходя из требований простоты и надежности администрирования, первый этап предусматривает ограничение количества используемых факторов. На начальном этапе необходимо поддерживать благоприятный инвестиционный климат для освоения нефтяных ресурсов новых территорий и создать приемлемые экономические пред-

посылки для добычи нефти на месторождениях, находящихся на заключительном этапе разработки.

Второй этап предусматривает переход к региональной дифференциации НДС. Этот этап обусловлен уровнем развития системы учета добываемой нефти и совершенствованием системы налогового администрирования. Концепция состоит из набора факторов, позволяющих определять разные ставки НДС для компаний, работающих в различных условиях, а именно: фактор «стадия разработки», «расположение объекта», фактор «особых условий добычи» и др.

Вероника Чугунова

Минпромэнерго на этой неделе

3-9 октября 2005 года

3-4 ОКТЯБРЯ, ПН-ВТ

- www** | В Лондоне пройдет саммит Россия-Евросоюз.
- | Представители Ростехрегулирования примут участие в 4-м заседании Межправительственной Российско-Бразильской комиссии.
 - | Состоится заседание 13-й сессии Российско-Французского Совета по экономическим, финансовым, промышленным и торговым вопросам.
 - | Представители департамента технического регулирования и метрологии примут участие в общественных слушаниях по техническому регулированию.
 - | Пройдет встреча председателей лесного сектора в рамках Российско-Финской комиссии по экономическому сотрудничеству.

4-5 ОКТЯБРЯ, ВТ-СР

- | Представители департамента промышленности проведут совещание по плану мероприятий по стабилизации работы легкой промышленности на 2006-2008 годы.
- | Состоится церемония вручения премий Правительства РФ 2004 года в области качества.
- | Представители департамента ТЭК примут участие в расширенном заседании Комитета по энергетической стратегии и развитию топливно-энергетического комплекса Торгово-промышленной палаты.
- | Состоится заседание коллегии Ростехрегулирования.

7 ОКТЯБРЯ, ПЯТНИЦА

- | Представители Минпромэнерго примут участие в заседании Российско-Алжирской межправительственной комиссии.

В ТЕЧЕНИЕ НЕДЕЛИ

- | Руководство Роспрома встретится с представителями Технического секретариата Организации по запрещению химического оружия.
- | Пройдет Седьмой Международный лесопромышленный форум «Лесопромышленный комплекс России XXI века», г. Санкт-Петербург.

ФЕСТИВАЛЬ ПРОМЫШЛЕННОЙ ФОТОГРАФИИ

С 18 по 30 октября 2005 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

В номере №30(126) «Промышленного еженедельника» на стр. 8 в статье «Экзамен на «ЕВРО-2» была допущена неточность — вместо «29 сентября» следует читать «В начале октября».

На пути к консорциуму

Рогунская ГЭС станет экономической опорой России в Таджикистане

ВОЗРОЖДЕНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА
Рогунской ГЭС стало крупнейшим событием в сфере экономического сотрудничества России со странами Центральной Азии. Выступая на церемонии открытия работ, глава Минпромэнерго Виктор Христенко пообещал «необходимую государственную поддержку проектам строительства гидроэлектростанций в Таджикистане, которым придадут большое значение в наших странах».

Всего через несколько дней после возобновления работ на Рогунской ГЭС премьер-министр Михаил Фрадков прибыл в Душанбе на заседание Организации «Центрально-Азиатского сотрудничества» (ОЦАС), где призвал «основное внимание уделить стратегическому сотрудничеству стран в сфере гидроэнергетики». Идея превращения Таджикистана в регионального энергетического донора близка и официальному Душанбе. «Таджикистан поддерживает идею создания водно-гидроэнергетического консорциума ОЦАС. При этом необходимо учитывать интересы как всего сообщества, так и каждой страны в отдельности», — заявил в Душанбе таджикский премьер Акил Акилов.

Между тем РУСАЛ намерен вложить около \$600 млн в сооружение нового алюминиевого завода в Дангаринском районе Хатлонской области на юге Таджикистана, а также инвестировать около \$200 млн в реконструкцию действующего алюминиевого завода. Электроэнергия Рогунской ГЭС предназначена для обеспечения потребностей экономики Таджикистана и нового алюминиевого завода. Имеются также возможности экспорта электроэнергии, производимой на Рогунской ГЭС, в третьи страны, в частности в Афганистан, Китай и Пакистан.



Новая гидроэлектростанция будет снабжать электроэнергией промышленность Таджикистана

8 сентября на встрече президента Таджикистана Эмомали Рахмонова с председателем совета директоров РУСАЛа обсуждался ход выполнения соглашения относительно строительства электростанции, нового алюминиевого завода, а также увеличения производственных мощностей Таджикского алюминиевого завода, подписанного в октябре прошлого года. Как уточнил Олег Дерипаска, немец-

кая компания «Lahmeyer International GmbH» до 1 ноября 2005 года должна завершить банковское ТЭО, и в зависимости от ее результатов РУСАЛ примет решение — достраивать ли ему Рогунскую ГЭС собственными силами или привлечь к этому проекту сторонних инвесторов.

Церемония открытия на Рогунской ГЭС принесла новость и относительно проекта Сангтудинской ГЭС-2. Выступая на возоб-

новлении строительных работ, президент Таджикистана Эмомали Рахмонов сообщил, что Исламская Республика Иран до конца года приступит к реализации проекта по строительству Сангтудинской ГЭС-2 в Таджикистане. Иранские инвестиции в строительство Сангтудинской ГЭС-2 могут составить \$180 млн, а доля Таджикистана в проекте составит около \$40 млн.

Михаил Сергеев

АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Направлен на утверждение в Правительстве доработанный с участием заинтересованных федеральных органов исполнительной власти проект плана мероприятий по реализации в среднесрочной перспективе (2005-2008 годы) приоритетных задач, предусмотренных Концепцией развития автомобильной промышленности России.

МЕТАЛЛУРГИЧЕСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

В целях развития горно-металлургического комплекса ряду металлургических предприятий России направлено письмо о проведении мониторинга влияния на показатели их работы исключительных тарифов на импортные перевозки железорудного сырья через сухопутные погранпереходы с Украиной. Запрошено обоснование предложений по продлению на 2006 год исключительных тарифов на грузовые железнодорожные перевозки.

В Минэкономразвития направлен отчет о поставках российскими предприятиями металлопродукции в страны ЕС за август 2005 года.

АВИАЦИОННАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

В Минэкономразвития направлен пакет документов, касающийся новой редакции ФЦП «Развитие гражданской авиационной техники Рос-

сии на 2002-2010 годы и на период до 2015 года».

В Минэкономразвития, МИД и Минфин направлен проект Протокола между Правительством Российской Федерации и Правительством Французской Республики о сотрудничестве в области разработки и производства семейства российских региональных самолетов «Сухого», оснащенных силовой установкой SaM146.

ЭЛЕКТРОЭНЕРГЕТИКА

В Правительство представлен согласованный с Минэкономразвития, ФСТ и Росатомом проект доклада об инвестиционных программах электроэнергетики Российской Федерации и финансовых планах РАО «ЕЭС России» и Концерна «Росэнергоатом». Рассмотрение этого доклада планируется на заседании Правительства 6 октября.

В заинтересованные ведомства направлен на согласование проект концепции ФЦП «Энергоэффективная экономика» на 2007-2010 годы и на перспективу до 2015 года.

В Правительстве РФ представлен проект доклада Президенту РФ об освоении Эльгинского месторождения угля.

ТЭК

На согласование в заинтересованные ведомства и компании направлен проект Шестого обобщающего доклада об энергодиалоге

России и ЕС, представленный Министром промышленности и энергетики Виктором Христенко и Генеральным директором Европейской комиссии Франсуа Ламуре. В докладе идет речь о повышении надежности поставок для поставщиков и потребителей, улучшении инвестиционного климата, транспортировке нефти и нефтепродуктов, организации общеевропейского энергетического рынка.

Директор департамента ТЭК А.Яновский направил в Росэнерго проект Протокола о внесении изменений и дополнений в Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Казахстан о транзите нефти, представленный казахстанской стороной.

Руководителю Росэнерго С.Оганесяну отправлен на согласование проект приказа «Об организации работы по формированию балансов основных видов топлива, нефтепродуктов и сжиженных углеводородных газов».

Департамент ТЭК Минпромэнерго направил в Федеральную службу по тарифам письмо по вопросу установления тарифов на услуги по транспортировке газа. В соответствии с письмом Аппарата Правительства РФ от 14 сентября 2005 г. №П9-21458. Департамент ТЭК рассмотрел обращение Саратовской обла-

стной Думы по вопросам, связанным с порядком установления тарифов на услуги по транспортировке газа. Минпромэнерго сообщает, что по вопросам транспортировки газа по региональным распределительным газопроводам и платы за снабженческо-сбытовые услуги регионального поставщика газа Федеральная энергетическая комиссия РФ вправе делегировать региональным энергетическим комиссиям полномочия по регулированию тарифов на услуги по транспортировке газа, оказываемые конечным потребителям поставщиками. Согласно закону, субъекты Российской Федерации не отстранены от процесса установления указанных тарифов, также не требуется разработки дополнительных правовых актов, предусматривающих согласованное установление тарифов, на услуги по транспортировке газа с субъектами РФ.

Губернаторам Кемеровской области А.Тулееву и Новосибирской области В.Толоконскому, а также Председателю Совета народных депутатов Кемеровской области Г. Дюдяеву было направлено письмо о мерах по стабилизации цен на внутреннем рынке нефтепродуктов. В письме подробно изложены анализ ситуации и меры, предпринимаемые МПЭ и Правительством в целом.

В соответствии с поручением Правительства РФ рассмотрено обращение Государственной Думы к Председателю Правительства М.Фрадкову о необходимости стабилизации цен на моторное топливо для сельскохозяйственных товаропроизводителей в период проведения осенних уборочных работ в 2005 году. Минпромэнерго направило письмо в Минэкономразвития, в котором отмечает, что практически во всех странах мира государство субсидирует сельское хозяйство. В связи с этим Минэкономразвития может рассмотреть возможность субсидирования сельского хозяйства из федерального бюджета в части закупки ГСМ.

В компанию «Зарубежнефть» направлено письмо «О подготовке проектов стратегии изучения и освоения нефтегазового потенциала Континентального шельфа РФ». Минпромэнерго сообщает, что в целях выполнения поручения Правительства по подготовке проектов стратегии изучения и освоения нефтегазового потенциала Континентального шельфа проводит работу по анализу и перспективам развития инфраструктуры нефтегазодобывающей отрасли и технико-технологического обеспечения работ, а также оценку перспективного баланса производства и потребления углеводородных ресурсов.

С сайта www.kreml.org

Сергей Медведев,
профессор кафедры прикладной политологии Высшей школы экономики

До середины 2007 года мы будем наблюдать провал политики расширения Евросоюза на постсоветском пространстве.

Появившееся у нас окно возможностей Россия должна использовать. Можно не сомневаться, что расширение ЕС рано или поздно возобновится. В 2007, 2008 или в 2009 году этот паровоз тронется дальше, и России должна попытаться минимизировать возможный изоляционистский эффект от будущего расширения Евросоюза. Для этого необходимо налаживать контакты в странах, являющихся потенциальными объектами расширения, работая с элитами этих стран.

Вячеслав Никонов,
президент фонда «Политика»

Существует асимметрия интересов между Россией и Евросоюзом. По большому счету, Европа хочет от нас отсутствия диктатуры, много газа, много нефти и леса и, главное, — свободы на российском рынке.

Российский же интерес связан с доступом на достаточно закрытый европейский рынок, доступом к новейшим технологиям и, возможно, к финансовым ресурсам. Этот интерес к европейским деньгам сейчас падает.

В последнее время возник целый ряд проблем, связанных с расширением Европейского союза, но, на мой взгляд, это позитивное развитие событий, если к тебе приближается, твой крупнейший торговый партнер. В политической сфере главная причина осложнения наших отношений, на мой взгляд, связана с тем, что в Евросоюз пришел целый ряд государств, настроенных более антироссийски, нежели основное ядро Европейского союза, Старая Европа, такие страны, как Германия или Франция.

Новости компаний

ОТ БАЛТИЙСКОГО ЗАВОДА ДЛЯ БАЛТИЙСКОГО МОРЯ

Одним из проектов, вызвавших наибольший интерес на выставке «Нева-2005», стал многофункциональный дизель-электрический ледокол для Балтийского моря. Линейные ледоколы, которые Балтийский завод строит по заказу ФГУП «Росморпорт», — это суда принципиально нового класса, аналогов которым в России не строилось. Первый ледокол серии, получивший название «Москва», заложен на предприятии в мае 2005 г. Спуск судна на воду состоится в мае 2006 г. Закладка второго ледокола серии запланирована на январь 2006 г. Общая сумма контракта — около 5 млрд руб. Второй крупный проект Балтийского завода — океанский ролкер для перевозки грузовых автомобилей-трейлеров (типа Ro Raх). Контракт на строительство двух ролкеров «под ключ» совместно с крупной шведской компанией Sten RoRo предприятие подписало в августе текущего года. Первое судно завод передаст заказчику в январе 2008 г., второе — в апреле 2008 г.

СТРАТЕГИЧЕСКАЯ РОССИЙСКИЙ БИЗНЕС ГОТОВИТСЯ К БРОСКУ НА ЗАПАД ВЫСОТА

По сложившейся традиции ежегодный октябрьский саммит «Россия-ЕС» будет предварять работа «Круглого стола» промышленников России и Евросоюза. Он пройдет в особой ситуации: весной этого года приняты «дорожные карты» по созданию общего экономического пространства России и ЕС, а в феврале будущего — Россия впервые займет место председателя G8 и, весьма вероятно, решит вопрос с вступлением в ВТО.

Нынешний, седьмой по счету, форум промышленников обещает стать самым представительным за последние годы: свое согласие участвовать в «Круглом столе» уже подтвердили представители 450 крупнейших российских компаний. И это не случайно.

В мае на высшем уровне были подписаны соглашения по созданию общего экономического пространства России-ЕС. Эти соглашения, часто именуемые «дорожными картами», представляют собой большей частью тематические направления диалога между российской стороной и ЕС, то есть как бы пустые места, которые должны быть заполнены содержанием в ходе совместной работы. «Если вы посмотрите на «дорожную карту» по созданию общего экономического пространства России и ЕС, — говорит исполнительный директор Круглого стола промышленников России и ЕС Александр Бевз, — то увидите развернутую схему взаимодействия государственных органов, министерств и ведомств по вопросам, затрагивающим жизненные интересы бизнеса и, по большому счету, его прерогативы и права. Но где там сам бизнес?..» Вот на этот вопрос — «где там бизнес?» — и должен ответить нынешний форум, который, кстати, впервые будет открытым. По сути, «дорожные карты» сделаны именно для бизнеса, и, если он не включится со всей своей предприимчивостью и размахом в процесс создания общего пространства, то все эти планы останутся на бумаге. Исходя из этих соображений, сопредседатели «Круглого стола»: Анатолий Чубайс, председатель правления РАО «ЕЭС России», и Юкка Хармала, управляющий директор «Стора Энсо», обратились в начале июня к бизнес-сообществу с предложением начать активные действия.

Это тем более важно и своевременно, что грядущее председательство России в G8, скорее всего, поставит точку в затянув-

шемся диалоге по вопросу ее вступления во Всемирную торговую организацию (ВТО). Собственно, основа под взаимовыгодное сотрудничество промышленников России и ЕС сложилась уже давно. «В условиях растущей глобальной конкуренции, — говорят аналитики Центра макроэкономического анализа (ЦМЭА) «Юникон», — Россия и ЕС четко понимают (и, кстати, всегда понимали) экономические «плюсы» двусторонней интеграции: сравнительно дешевая рабочая сила и многочисленные природные ресурсы вкупе с европейской культурой производства, технологиями и готовностью инвестировать могут дать в рамках мировой экономики по-настоящему синергетический эффект». Тем не менее, в истории «Круглого стола» нет недостатка в острых, порой даже критических моментах.

Так, на форуме 2003 года неожиданно резко обозначились разногласия по вопросу цен на энергоносители. Несмотря на, казалось бы, обоюдное понимание выгода международной промышленной кооперации, европейская сторона предпочла несколько попридержать с итоговым решением идти навстречу друг другу. На переговорах представители ЕС недвусмысленно дали понять, что иностранных производителей не устраивает ценовая политика России при поставках углеводородных энергоносителей. Европейский союз не устраивало, в частности, то обстоятельство, что внешнеторговая цена на газ в несколько раз выше внутренней. По крайней

ПРИСТАЛЬНОЕ ВНИМАНИЕ К НЫНЕШНЕМУ ФОРУМУ КРУГЛОГО СТОЛА ОБЪЯСНЯЕТСЯ ТЕМ ПРОРЫВОМ, КОТОРЫЙ БЫЛ ДОСТИГНУТ В ОТНОШЕНИЯХ МЕЖДУ РОССИЕЙ И ЕС ЭТОЙ ВЕСНОЙ, И ТЕМИ ПЕРСПЕКТИВАМИ, КОТОРЫЕ ОТКРОУТСЯ В СЛЕДУЮЩЕМ ГОДУ.

мере, официальные формулировки напрямую апеллировали к этому. Парировал удар министр экономического развития и торговли (МЭРТ) Герман Греф: «У нас и в 3-4 раза выше и энергоемкость ВВП», — заявил глава МЭРТ и добавил, что «Россия пойдет по пути повышения цен на энергоносители своими темпами». Грефа оперативно поддержали многие российские делегаты форума. «Ни одна страна в мире не согласится, чтобы ее реформы ставились бы под международный контроль, и их результаты могли бы быть оспорены в меж-



Михаил Слободин,
генеральный директор холдинга «Комплексные энергетические системы»

«Я надеюсь, что в Лондоне состоится конструктивный диалог между представителями российского и европейского бизнес-сообществ. То, что встреча деловых кругов проходит в преддверии саммита «Россия-Евросоюз», придает ей весомый статус и создает хорошие предпосылки для более активного развития экономического сотрудничества. Безусловно, сближение позиций и взглядов, понимание того, что происходит в отдельных отраслях экономики, будет способствовать улучшению инвестиционного климата в России.

С точки зрения энергетики, в которой КЭС-Холдинг выступает как крупный стратегический инвестор, важно увеличить приток инвестиций для модернизации отрасли. Сегодня в энергетике завершается этап реформирования и начинается инвестиционный этап. Поэтому активность энергетических компаний концентрируется на создании инвестиционно-

привлекательных компаний, а инвесторов — на вхождении в новые субъекты генерации.

Хочу еще раз подчеркнуть, что российскому и европейскому бизнесу очень важно объединять ресурсы, в том числе финансовые и энергетические. Поэтому этот «Круглый стол» мы рассматриваем в качестве своеобразного моста между различными странами и, конечно, между бизнесом и властью.



Александр Шохин,
председатель Координационного совета предпринимательских союзов России, президент РСПП

«Партнерские отношения с предпринимательскими ор-

ганизациями в мире у нас уже фактически установлены. Наша задача теперь — повышать роль бизнеса в создании общеевропейского экономического пространства, в выработке механизмов защиты национальных рынков в процессе присоединения к ВТО, то есть в тех вопросах, где по определению бизнес должен занимать активную позицию».



фото: ИТАР-ТАСС

Диалог партнеров не должен быть излишне политизирован

дународном суде, действующем при ВТО», — в унисон своему шефу заявил замминистра экономического развития и торговли и руководитель российской делегации на переговорах по вступлению России в ВТО Максим Медведков.

В кулуарах двусторонней встречи многие аналитики говорили о том, что в позиции представителей Европарламента скорее видно желание затянуть переговоры, чем реальная экономическая подоплека.

Развитие двусторонних связей, по мнению экспертов, затормозили два обстоятельства: распространенное за рубежом представление о неустойчивости политико-экономической ситуации в России, а следовательно, высокие риски для инвестиций и совместных проектов с россий-

скими партнерами. Мнение о том, что экономическую интеграцию тормозят не только и не столько экономические вопросы, косвенно подтвердил в своем итоговом выступлении и руководитель европейской делегации на переговорах по вступлению России в ВТО Мауро Петриччоне. «Мы можем решить эту проблему вступления в ВТО до конца 2004 года, — заявил он. — [Но] говорить об этом гораздо легче, чем делать». Некоторые наблюдатели прямо указывали на неготовность иностранного бизнеса делить сферы влияния с российским бизнесом и призывали вести «точечную работу» с членами ЕС. В частности, руководитель службы стратегического планирования Ассоциации приграничного сотрудничества Алек-

сандр Собянин, отвечая на вопросы журналистов, открыто заявил, что Россия совершает серьезную ошибку, работая с ЕС как с единым целым. «На мой взгляд, больше внимания нужно уделять развитию отношений с отдельными странами, а именно с Великобританией, Италией, Литвой и странами Восточной Европы, — отметил он. — Германофильские настроения не идут нашей стране на пользу и только укрепляют позиции франко-германского союза в ЕС, что невыгодно для России. Что касается Европы, то ее тактика объясняется желанием «попробовать Россию на зуб» и проверить, прочны ли ее позиции и насколько велик запас аргументов».

Словом, в 2003 году надежды российской стороны на активное продвижение

двустороннего сотрудничества не оправдались. Надежды на следующий, 2004 год также не оправдались. Отношения между Россией и ЕС оказались осложнены политической ситуацией на Украине. В ряде случаев переговоры невольно перешли в форму монолога. Российские власти, равно как и год назад сообщали коллегам о политических преобразованиях, идущих в стране, европейские докладчики «инициативно» рассказали о вариантах снижения рисков в отношении бизнеса в РФ. Фактически не удалось решить ни один из намечавшихся к рассмотрению вопросов.

Пристальное внимание к нынешнему форуму Круглого стола объясняется тем прорывом, который был достигнут в отношениях между Россией и ЕС этой весной, и теми перспективами, которые откроются в следующем году. Появилась хорошая база для конструктивного диалога.

Особую значимость имеет то обстоятельство, что сегодня речь идет о широкой диверсификации экономических связей: в нефтегазопереработке, энергетическом и транспортном машиностроении, аэрокосмической и автомобильной промышленности, сфере информационных технологий и телекоммуникаций, в лесопромышленном комплексе и строительной индустрии. Для этого предстоит решить вопрос об интеграции инфраструктуры России и ЕС: железных дорог, электроэнергетики, нефте- и газопроводов. Неудивительно поэтому, что об участии во встрече заявили, в частности, АФК «Система», «Евраз Групп», ТНК-ВР, «Силловые машины», «Мечел», Российский союз лесопромышленников и экспортеров, РАО «Российские железные дороги», «Связьинвест» и др.

«Мы ожидаем от бизнеса, что он будет предпринимать активные шаги по переводу общего диалога о сотрудничестве в плоскость конкретных экономических проектов», — заявил министр промышленности и энергетики Виктор Христенко, официальный куратор Круглого стола промышленников России и ЕС. Оправдаются ли эти надежды? Ждать ответа осталось недолго.

Дмитрий Кудряшов



Александр Бевз,

исполнительный директор Круглого стола промышленников России и ЕС

«Круглый стол сам по себе является мостом между бизнесом и властью в вопросах развития экономического сотрудничества России и ЕС...»

Другой вопрос, насколько широк этот мост, есть ли на нем двустороннее движение и какие товары по нему перевозятся.

Ситуация здесь заметно улучшается в последние годы, но все равно остается весьма далекой от идеала или даже от здравого смысла. Нужно партнерство и нужны его механизмы в рамках четырехстороннего формата (бизнес и власти с обеих сторон). Тогда может быть очень продуктивный диалог, и государственные решения могут быть подкреплены реальными действиями деловых кругов.

... Круглый стол и созданная под его эгидой Руководящая группа по энергетике из шести руководителей ведущих энергетических концернов России и ЕС («Газпром», РАО ЕЭС,

ТНК-ВР, E-On, British Petroleum и Газ-Юни) выступили в прошлом году в Гааге с инициативой серьезного пересмотра тематики и структуры энергодиалога, а также значительного расширения роли бизнеса в этом процессе. Эти предложения были поддержаны руководством России и Европейского союза. В настоящее время созданы и начали работать четыре смешанные тематические группы энергодиалога: по инвестициям в ТЭК, по развитию энерготранспортной инфраструктуры, по совершенствованию режима торговли энергоносителями, по энергосбережению и энергоэффективности».



Виктор Христенко,

министр промышленности и энергетики России

«Главная задача, которая стоит перед нами — переговорицами от России и ЕС: наполнить реальным содержанием «дорожную карту» ОЭП. Я знаю, что в течение полугода, прошедшего после ее подписания, отрасле-

вые группы при «круглых столах» анализировали «карту» и сейчас выйдут с предложениями по ее реализации. Я, как ответственный за формирование Общего экономического пространства, могу сказать, что роль бизнеса в этом процессе огромная. Именно его предложения зачастую формируют повестку, которая впоследствии обсуждается на официальном уровне».



Анатолий Чубайс,

глава РАО «ЕЭС-России»

«В рамках диалога России и Евросоюза у нас есть собственный диалог «бизнес-бизнес». В нем обсуждаются многие вопросы, в которых не нужно участие власти. Бизнес в состоянии сам принимать решения. Но есть и такие вопросы, которые без власти решить невозможно».

Считаю, что бизнес-диалог политизирован в правильном смысле. Не в том плане, что есть какие-то идеологические течения, а в том, что власть сама привлекает бизнес

для решения значимых вопросов. И сам факт, что мы проводим очередной наш Круглый стол за день до саммита, это уже продолжение традиции, когда результаты нашего заседания прямо передаются с Круглого стола на стол лидеров саммита».

Андрей Фролов

вице-президент Российского союза лесопромышленников и лесозэкспортеров

«Придавая особое значение доступу продукции лесного сектора на стратегически важные рынки европейских стран, считаю главной задачей россиян в Лондоне войти в более глубокий контакт с представителями евросоюзской бюрократии по урегулированию ряда позиций, связанных с введением единого фитосанитарного сертификата, которые изменили условия доступа лесоматериалов хвойных пород, а также древесных и крепежных упаковочных материалов из России на рынки стран ЕС».

Цель: избежать дискредитации качества отечественных лесоматериалов и неоправданного снижения цен на них, что обычно мотивируется несоответствием стандартам Евросоюза».

ВРЕМЯ СОБИРАТЬ КАМНИ...

С чем в сентябре россияне обращались в Минпромэнерго РФ

Совет ветеранов судостроительной промышленности (сотрудников центрального аппарата министерства судостроительной промышленности СССР, председатель В.Ф.Вилков) просит прокурировать проведение в Москве в декабре этого года Всероссийской конференции на тему «80 лет отечественному судостроению: исторические оценки и перспективы для современной России».

Цель мероприятия: привлечь внимание государственных структур и общественности к возрождению отечественной судостроительной промышленности, военно-морского флота, морского, речного и рыбопромыслового флотов с соответствующей инфраструктурой. Финансирование мероприятия предполагается осуществить за счет выделенных внебюджетных ассигнований Минпромэнерго, а также спонсоров.

Бывшие руководители министерства автомобильной промышленности СССР (заместители министра в разные годы Л.Б.Васильев, Е.А.Башинджаган, В.А.Гурушкин, В.В.Геркен и др., всего 13 человек) считают, что реиндустриализацию страны надо начинать именно с возрождения автопрома.

Однако, как считают авторы письма, принятая Концепция развития автопрома при отдельных частных неоспоримых положениях в целом не содержит коренных мер для сохранения и развития отрасли. В итоге уже в среднесрочной перспективе страна может получить свертывание отечественного автопрома. Т.е. принятая стратегия развития отрасли по сути является стратегией деградации. Авторы просят вернуться к рассмотрению перспектив развития отрасли, могущей реально способствовать росту ВВП, и принять взвешенные решения, не ущемляющие интересов отечественного автопрома.

Оргкомитет прошедшего в Туапсе второго «Круглого стола» на тему «Мировой опыт: Оптимальные модели функционирования газовой отрасли», организованного Агентством газовой информации (входит в группу «Интерфакс»), благодарит Министерство промышленности и энергетики РФ за оказанную поддержку в проведении мероприятия.

Состоявшаяся на «Круглом столе» дискуссия показала, что эффективное развитие газового потенциала страны требует совершенствования обстановки ведения бизнеса, включая выравнивание условий хозяйствования во всех его звеньях для всех участников газового сектора. Усилия государства и компаний по совершенствованию газового бизнеса в России должны дополняться активной деятельностью профессиональных, общественных организаций как на национальном, так и на международном уровне. Учитывая повышенный интерес со стороны Минпромэнерго России к развитию рынка газа в России, генеральный директор ЗАО «Интерфакс-АГИ» Ю.А.Погорелый выражает надежду на тесное взаимодействие и поддержку со стороны министерства в будущем году.

«КАМАЗ» ЗАРЕГИСТРИРОВАЛ ТОВАРНЫЙ ЗНАК

Словесные товарные знаки №48464 «КАМАЗ», №48465 «КАМАЗ» и комбинированный товарный знак №82555 «КАМАЗ» признаны общеизвестными в Российской Федерации в отношении большегрузных автомобилей.

Такое решение вынесла 27 мая этого года коллегия Палаты по патентным спорам, рассмотревшая заявления ОАО «КАМАЗ».

В свидетельствах, недавно поступивших в адрес правообладателя, ОАО «КАМАЗ», за подписью руководителя Федеральной службы по интеллектуальной собственности, патентам и товарным знакам Бориса Симонова сообщается, что дата, с которой данные товарные знаки признаны в Российской Федерации, — 31 декабря 1999 года. В Перечень общеизвестных в Российской Федерации товарных знаков он внесен с 11 июля 2005 года. Таким образом, в России стало тремя общеизвестными товарными знаками больше. До ОАО «КАМАЗ», как свидетельствует история, подобного добились немногие фирмы и организации, но в их числе — компания «Coca-Cola», газета «Известия».

Между тем, целью ОАО «КАМАЗ» было признать общеизвестными товарные знаки для повышения статуса



Немногие российские грузовые автомобили могут похвастаться своим брендом

самой продукции, а также для усиления правовой охраны. Согласно Парижской конвенции, общеизвестные знаки охраняются без регистрации. Достаточно доказать в суде сам факт общеизвестности.

В России, в отличие, например, от Великобритании или США, введена досудебная процедура установления статуса общеизвестности — через патентное ведомство. Категория дел по недобросовестной конкурен-

ции всегда была очень сложной в России, но общеизвестность может дать необходимые правовые аргументы при обращении ОАО «КАМАЗ» в Федеральную антимонопольную службу. Есть и еще одно преимущество столь высокого статуса — отпадает необходимость каждые 10 лет продлевать срок действия знака.

Ирина Быстрова
Пресс-секретарь ОАО «КАМАЗ»

Сделка номер один

«Газпром» не пожалел \$13,1 млрд за «Сибнефть»

ДАТА 28 СЕНТЯБРЯ ВОЙДЕТ В ИСТОРИЮ КАК ДЕНЬ КРУПНЕЙШЕЙ СДЕЛКИ В РОССИЙСКОЙ ЭКОНОМИКЕ. ИМЕННО 28 СЕНТЯБРЯ 2005 ГОДА ОАО «ГАЗПРОМ» И MILLHOUSE CAPITAL РОМАНА АБРАМОВИЧА ОБЪЯВИЛИ О ПОДПИСАНИИ ОБЯЗУЮЩИХ ДОКУМЕНТОВ НА ПРИОБРЕТЕНИЕ 72,663% АКЦИЙ ОАО «СИБНЕФТЬ» ЗА \$13,1 МЛРД.

В официальном заявлении компании подчеркивают, что сделка заключена в соответствии с действующим законодательством. Ранее «Газпром» приобрел 3,016% акций «Сибнефти» у Газпромбанка. Таким образом, в результате сделки «Газпром» получает контроль над 75,679% акций ОАО «Сибнефть», отмечается в сообщении компаний.

«Приобретение «Сибнефти» направлено на решение стратегической задачи «Газпрома» — превращения в глобальную энергетическую компанию, одного из лидеров мирового энергетического рынка. Сделка заключена на прозрачных рыночных условиях. Она позволит «Газпрому» расширить свое присутствие в нефтяном секторе российской экономики. Усиление позиций «Газпрома» в нефтяной отрасли — одна из мер по укреплению российского рынка энергоносителей, его сбалансированности и обеспечению стабильности поставок нефтепродуктов потребителям», — прокомментировал сделку председатель совета директоров ОАО «Газпром» Дмитрий Медведев.

В свою очередь председатель правления «Газпрома» Алексей Миллер заявил, что «покупка «Сибнефти» может повысить эффективность бизнеса «Газпрома» и

что «бизнес «Газпрома» и «Сибнефти» имеет выраженную синергию и повысит не только эффективность работы «Газпрома» в России, но и на мировых нефтегазовых рынках».

Между тем, акции «Сибнефти» отреагировали падением на новость о покупке компании «Газпромом». Не исключено, что снижение цен вызвано тем, что инвесторы сочли цену покупки компании недостаточно высокой.

На фондовой бирже ММВБ курс акций «Сибнефти» в первые минуты после сообщения о подписанных документах по сделке упал на 2,9% — с 111,44 руб. до 108,25 руб., а по сравнению с уровнем предыдущего дня цена снизилась на 7,5%. Вместе с тем рыночная стоимость этого пакета акций «Сибнефти» до оглашения сделки в среду составляла \$13,674 млрд.

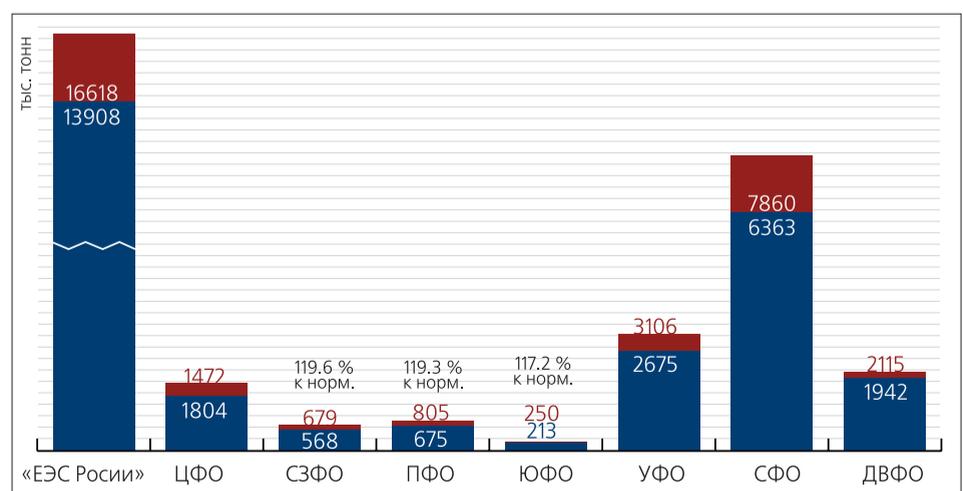
Михаил Сергеев

СЛИЯНИЕ

Подготовка к зиме

РЕДАКЦИЯ «ПЕ» РАСПОЛАГАЕТ ОФИЦИАЛЬНЫМИ СВЕДЕНИЯМИ О ПОДГОТОВКЕ ПРЕДПРИЯТИЙ ТЭК И ЖКХ К ОСЕННЕ-ЗИМНЕМУ ОТОПИТЕЛЬНОМУ СЕЗОНУ.

По состоянию на 01.09.2005 года, суммарный объем добытых и произведенных первичных топливно-энергетических ресурсов составил 1129,4 млн т условного топлива (ТУТ), что выше уровня аналогичного периода прошлого года на 1,8% (на 19,9 млн т). Отставание от официального прогноза на 1,1% (12,2 млн то) связано, по оценкам Минпромэнерго, с замедлением темпов роста нефтедобычи. Впрочем, несмотря на это, ресурсная база достаточна для обеспечения осенне-зимнего периода 2005-2006 года.



Запасы угля на электростанциях
РАО «ЕЭС» по федеральным округам
на 1 сентября 2005 г.

■ — фактически запасено
■ — норма на 1 сентября

Новости компаний

ЧМЗ ПОДВЕЛ ИТОГИ

За восемь месяцев ЧМЗ выпустил 37,5 тыс. т авторессор, что на 11% ниже аналогичного показателя 2004 г. (42,3 тыс. т). В августе 2005 г. ЧМЗ произвел 7,6 тыс. т авторессор (выше уровня августа 2004 г. на 24%), 36,7 тыс. т готового проката (примерно на уровне августа 2004 г.). Всего с начала года завод выпустил 263,6 тыс. т готового проката, что на 11% ниже уровня 2004 г. (295 тыс. т). Выплавка стали в августе 2005 г. составила 40,7 тыс. т или на 14% меньше, чем в августе прошлого года (47,5 тыс. т). С начала года на заводе выплавлено 330 тыс. т стали или на 10% ниже уровня 2004 г. (367 тыс. т).

ПРЕМЬЕР ИЩЕТ «ТОЧКИ РОСТА»

Михаил Фрадков в рамках официального визита в Пермскую область посетил компанию «Уралкалий» (г.Березники). В настоящее время компания реализует ряд крупных проектов по модернизации существующих и созданию новых производственных мощностей, развитию транспортной инфраструктуры и энергетики.

Общий объем инвестиций компании в ближайшие 10 лет составит около \$2,5 млрд, в том числе инвестиции в создание новых мощностей превысят \$1 млрд. К 2016 г. «Уралкалий» планирует построить новый калийный рудник на Усть-Яйвинском участке Верхнекамского месторождения калийных и магниевых солей. Кроме того, «Уралкалий» приступает к строительству второй очереди галургической обогатительной фабрики и отделения грануляции на 4-м рудоправлении. В результате выполнения инвестиционной программы «Уралкалий» намерен удвоить к 2012 г. объем выпуска калийных удобрений.

«ПЕЧЬ-КОВШ» ОПТИМИЗИРОВАЛА ПРОИЗВОДСТВО

«Северсталь» за 8 месяцев увеличила производство конвертерной стали (в сравнении с 8 месяцами 2004 г.) на 5,2%. Директор по производству ОАО «Северсталь» А.Погожев отметил, что рост объемов производства стали соответствует стратегии развития компании. На проект «Развитие конвертерного производства до 9,5 млн т» выделено более 8 млрд руб.

Инвестпрограмма по увеличению объемов конвертерного производства в 2004-2007 гг. включает более 80 мероприятий, в т.ч. рациональное использование технологических ресурсов, пуск нового и модернизацию имеющегося оборудования. Так, в июле была запущена новая установка «печь-ковш» мощностью 4,8 млн т стали в год, где появилась возможность снизить температуру и сократить период плавки, тем самым повысив производительность.

ФГУП «Гипроцветмет»

Приглашает специализированные организации, имеющие лицензию по оценке интеллектуальной собственности, для участия в тендере по выполнению комплекса работ по идентификации и оценке интеллектуальной собственности и других нематериальных активов ФГУП «Гипроцветмет».

Виды определяемой стоимости:

- балансовая стоимость;
- рыночная стоимость.

Предложения направлять в течение 7 дней с даты публикации по адресу: 129515, г.Москва, а/я 51, ул. Академика Королева, 13, тел.217-34-81, факс: 216-95-55, E-mail: .

«Сахалин-1» даст первую нефть

Из 12 млрд прямых инвестиций треть уже освоена

С 30 СЕНТЯБРЯ ПО 1 ОКТЯБРЯ РУКОВОДСТВО МИНПРОМЭНЕРГО ПОСЕТИТ САХАЛИН. ОДИН ИЗ КЛЮЧЕВЫХ ВОПРОСОВ ЭТОЙ ПОЕЗДКИ – РЕАЛИЗАЦИЯ ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫХ ШЕЛЬФОВЫХ ПРОЕКТОВ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ДО 2010 Г. 1 ОКТЯБРЯ НАЧНЕТСЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ДОБЫЧА НЕФТИ НА МЕСТОРОЖДЕНИИ ЧАЙВО В РАМКАХ ПРОЕКТА САХАЛИН-1.

Проект «Сахалин-1» — один из крупнейших проектов в России с прямыми иностранными инвестициями. Размер капиталовложений за срок реализации

проекта может составить \$12,8 млрд. На сегодняшний день Консорциумом «Сахалин-1» освоено свыше \$4 млрд инвестиций на различные виды разведочных работ, экологические исследования, проектно-конструкторские работы, модернизацию инфраструктуры, уплату налогов и прочие статьи расходов.

Проект включает три шельфовых месторождения: Чайво, Одопту и Аркутун-Даги. Освоение месторождения Чайво — это первая стадия проекта «Сахалин-1», осуществляемого в рамках Соглашения о разделе продукции.

Чайво — пример успешного сотрудничества российских и иностранных компа-

ний. Летом 2003 года начато наклонно-направленное бурение с береговой площадки в северной части месторождения. Начало бурения горизонтальных скважин намечено на IV квартал 2005 г. Добыча нефти на месторождении намечена на осень 2005 года.

На 30 сентября запланировано совещание на тему итогов деятельности ЗАО «Сахалинские проекты», перспектив и задач на 2005-2006 гг. В этот же день – встреча с губернатором Сахалинской области И. Малаховым и поездка на площадку строительства завода по производству сжиженного природного газа.

Вероника Чугунова

2005

31 октября 02 ноября

Всероссийская Неделя Нефти и Газа

МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ЭНЕРГОЭФФЕКТИВНОСТЬ НЕФТЕГАЗОВОГО КОМПЛЕКСА"

Организаторы:

Партнеры:

Официальные спонсоры:

Официальный страховщик:

Спонсоры:

Генеральные информационные спонсоры:

Официальные информационные спонсоры:

Информационные спонсоры:

При поддержке:

Федерального Собрания РФ
Минпромэнерго РФ
Торгово-промышленной палаты РФ
Российской Академии Наук

ДИРЕКЦИЯ:
127540, г. Москва,
Керамический пр., д. 49/1
тел./факс (095) 481-1188,
481-7115, 480-0157
www.ros-con.ru
E-mail: oilgasweek@ros-con.ru;
pr55@ros-con.ru

Спонсор научно-практической программы:

Новости авиапрома

«АЭРОФЛОТ» ПРОГОЛОСОВАЛ «ЗА»

Внеочередное общее собрание акционеров ОАО «Аэрофлот» приняло решение «одобрить крупную сделку по приобретению на условиях финансовой аренды (лизинга) шести новых воздушных судов Ил-96-300 у ОАО «Ильюшин Финанс Ко». Срок аренды приобретаемых воздушных судов — 15 лет.

После предварительного подсчета голосов «за» одобрение сделки проголосовало больше половины акционеров, принявших участие в голосовании и в совокупности владеющих 29,256% акций Общества. В соответствии с Федеральным законом «Об акционерных обществах» и Уставом ОАО «Аэрофлот» сделка считается одобренной.

«МОРСКАЯ ОСА» ГОТОВА К ИСПЫТАНИЯМ

Петербургский завод им.Климова приступил к испытаниям первого опытного образца нового самолетного двигателя «Морская Оса» — модернизированной модели двигателя РД-33 для самолетов МиГ-29. Новыми двигателями будут оснащены истребители МиГ-29К для авианосца «Адмирал Горшков», модернизирующегося на «Севмаше» для ВМФ Индии. Новый двигатель отличается большей тягой, сохраняя при этом все достоинства базовой модели: отсутствие ограничений по управлению самолетом в полете, высокий уровень устойчивости к внешним возмущениям. Следующим этапом станут летные испытания в составе самолета МиГ-29К, которые запланированы на декабрь 2005 г.

СМЕНА ПОСТАВЩИКА

Производство агрегатов тормозной системы для Ил-96-300, производимых Балашихинским литейно-механическим заводом, ввиду грубых отклонений от чертежей будет передано другому заводу. Об этом сообщил руководитель Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор) Александр Нерадько по итогам заседания коллегии службы. Он рассказал, что сейчас производство этих агрегатов временно осуществляет Московское машиностроительное производственное предприятие «Салют». «Те недостатки, которые привели к запрету эксплуатации Ил-96-300, практически устранены, кроме самолета, находящегося на Кубе. Ремонт и проверки осуществлены на средства промышленности», — сообщил А.Нерадько.

ОТ АЛЖИРА ДО ТАЙЛАНДА

Научно-производственная корпорация «Иркут» планирует в конце текущего - начале следующего года подписать контракты на поставку самолетов СУ-30МКИ в Алжир и Таиланд. По словам президента корпорации Олега Демченко, в рамках контракта с Алжиром может быть поставлено от 12 до 28 самолетов. Таиланду может быть поставлено от 13 до 18 самолетов.

Кроме того, компания ведет переговоры о поставке самолетов-амфибий Бе-200 в Грецию (8 самолетов), в Хорватию (4 самолета) и Турцию (4 самолета). Также корпорация подписала опцион на поставку еще 5 самолетов МЧС России в дополнение к 7 самолетам, которые будут поставлены до конца 2007 года. Общий рынок самолетов Бе-200 О.Демченко оценивает в 60-70 машин. Чистая прибыль НПК «Иркут» по итогам 2004 г. составила \$68 млн против \$2 млн по итогам 2003 года.

Первым делом самолеты

Российский авиапром накануне серьезных перемен

(Окончание. Начало на стр. 1)

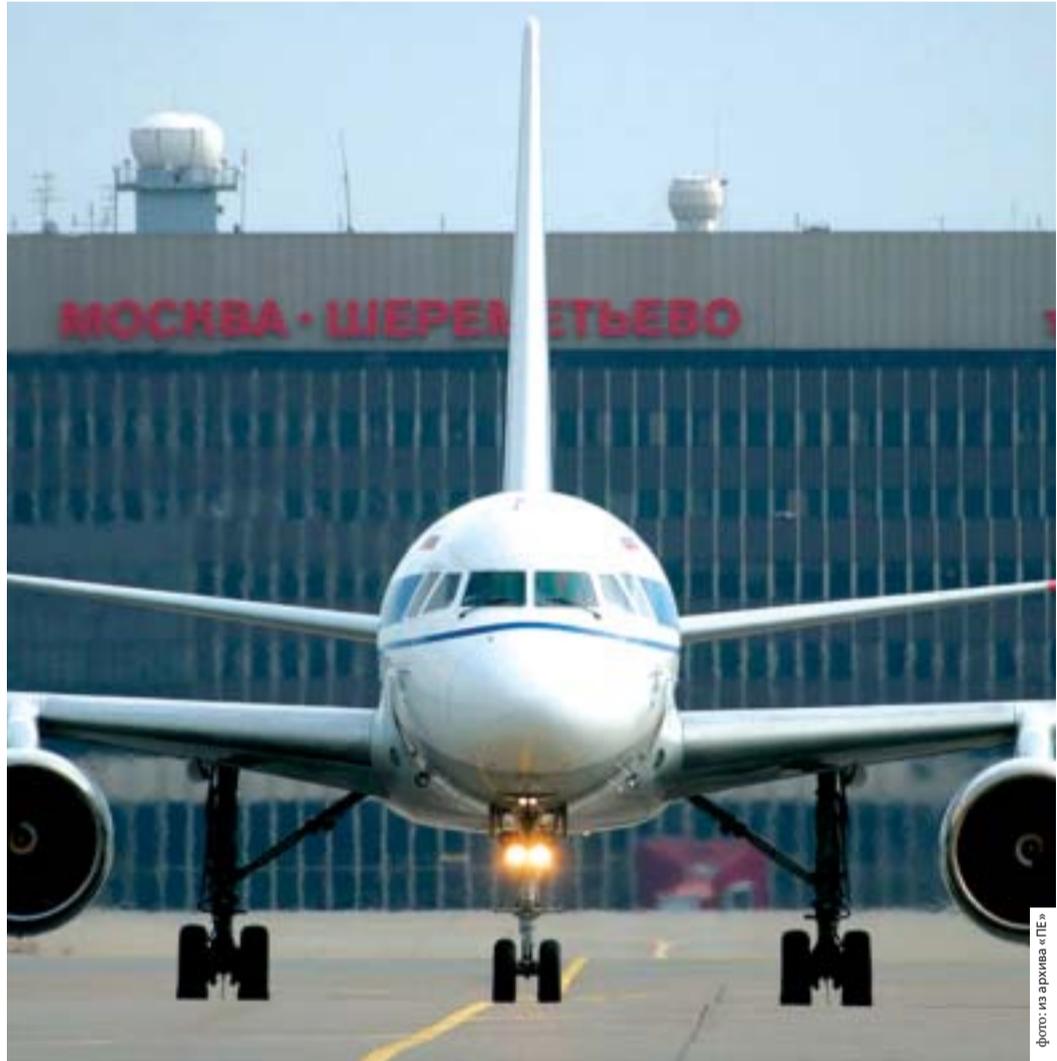
Советский авиапром представлял собой относительно разрозненный конгломерат конкурирующих за госзаказ конструкторских бюро и относительно независимых от них серийных заводов, выпускавших что прикажут.

В результате упразднение Миновиапрома не позволило отрасли превратиться в «естественную» монополию по типу «Газпрома», РАО «ЕЭС России» или Министерства путей сообщения. А независимое акционирование КБ и серийных заводов разрушило даже традиционные, исторически сложившиеся связи между ними. Впоследствии, в ходе создания компаний «Сухой», «Туполев» и «Ильюшин», вертикальную интеграцию пришлось с трудом восстанавливать, и результат еще полностью не достигнут. Средства, выделявшиеся все эти годы из госбюджета, размазывались тонким слоем по всем предприятиям авиапрома, в результате денег хватало только на выживание, и ни о каком развитии речи быть не могло.

Рецепт объединения

Сейчас ситуация сложилась довольно парадоксальная. Властям уже поставлен вопрос о восстановлении конкурентоспособности России в мировом масштабе, поэтому насыщенный нефтяными сверхприбылями госбюджет вроде бы готов поделиться средствами с авиапромом. До 2015 года намечено вложить порядка \$12 млрд. Но как именно это сделать, пока не очень понятно. В ходе упомянутого заседания правительства долгосрочная стратегия была в целом одобрена, но при этом пришлось констатировать, что детального плана по ее воплощению на ближайшие годы пока нет. Пока надежды возлагаются на «Объединенную авиастроительную корпорацию» (ОАК), создание которой должно состояться 1 декабря 2006 г., хотя уже сейчас известно, что согласование необходимых документов идет с отставанием. По планам, ОАК будет иметь три уровня: головная управляющая компания, производства боевой, транспортной, гражданской авиации и беспилотных аппаратов и специализированные заводы по производству комплектующих. Ожидается, что именно головная управляющая компания ОАК и осуществит масштабную реформу авиапрома. Впрочем, как заметил на заседании правительства премьер-министр Михаил Фрадков, «здесь на чудо надеяться не приходится, и создание ОАК не решит всех проблем. Мы констатируем тяжелое положение, но, тем не менее, этот негативный тренд должны переломить».

Теперь уже все, — как представители власти, так и руководители предприятий, признают, что бывший советский авиапром в его нынешнем виде — избыточный по производственным мощностям, имеющий низкую производительность труда, отстающий в технологическом плане — абсолютно неконкурентоспособен на мировом рынке и не имеет шансов на выживание в России. В то же время задач, подобных созданию ОАК, в России решать пока не приходилось. До сих пор имеется



Российскому правительству предстоит сделать сложный выбор при назначении «победителей»

опыт либо достаточно быстрых реформ в приватизированных отраслях (например, в металлургии), либо относительно медленных реформ в отраслях, сохранивших вертикаль управления (например, ОАО «Российские железные дороги»). Эксперимент с созданием ОАК любопытен тем, что государство пытается быстро — тянуть уже некуда — навести порядок в отрасли, которая чрезвычайно далека от производственного и управленческого единства естественных монополий. И в то же время власти намерены сохранить преимущественный государственный контроль над авиапромом, хотя и надеются привлечь частных инвесторов — доля государства в ОАК ориентировочно составит 55-60%.

Ростки нового

Согласно стратегии развития авиапрома, к 2015 году объем производства должен вырасти в 2,4 раза, а доля гражданской авиатехники — с 30 до 43%. Совокупный объем продаж военной и гражданской авиатехники отечественного производства к 2015 году должен достичь \$6,9 млрд. Одна из ключевых проблем заключается в том, что производство существующих так называемых «самолетов нового поколения» — Ил-96, Ту-204, Ту-214 и ряда других — при наличии некоторого спроса едва ли будут принудительным образом закрыты в ходе создания ОАК. Вместе с тем ни один из них не сможет реализовать цели, поставленные перед ОАК.

Поэтому в ходе заседания прозвучала критика, что стратегия развития достаточно вскользь говорит о «прорывных» продуктах, которые позволили бы захватить достойные позиции на мировом рынке. В то же время до тех пор, пока не пройдет реформа и модернизация конст-

рукторской базы в отрасли, действительно не просто понять, в какой самолет стоило бы вкладывать силы и средства, чтобы он стал «самолетом будущего» и обеспечил конкурентоспособность России на мировых рынках. Проблема, однако, в том, что окупить создание новой модели самолета можно только в случае, если впоследствии удастся произвести несколько сотен судов такого типа.

В числе наиболее перспективных российских проектов сейчас принято считать региональный самолет RRJ, работы над которым ведет ЗАО «Гражданские самолеты Сухого» (дочерняя фирма АХК «Сухой») и ближне-среднемагистральный самолет МС-21, головным разработчиком которого назначено ОКБ им.А.С. Яковлева. Но их роль и место в будущей реформе авиапрома пока не определены. Стратегической задачей ОАК является создание «прорывного» продукта, способного захватить и удерживать заметную долю мирового рынка. В то же время понятно, что так сразу эту задачу решить невозможно, требуется работа над «переходными» продуктами, в рамках которых авиапром освоил бы новые подходы к созданию гражданской авиатехники — привлечение частных инвестиций, международную кооперацию, работу с разделением рисков.

Соответственно, возможны варианты — сосредоточиться ли только на одном из указанных проектов, будет ли RRJ «переходным», а МС-21 — «прорывным», или же программы RRJ и МС-21 будут состыкованы для получения единого семейства самолетов. Любой из вариантов, очевидно, предполагает разные схемы финансирования, так что борьба при поиске ответов предстоит жаркая.

Александр Калинин

Дорогая независимость

Отказ от взаимодействия с Украиной ставит под удар отечественную авиационную промышленность

Некогда единый авиастроительный комплекс Советского Союза сегодня лишь кажется разъединенным по национальному принципу. На самом деле, даже находясь в различных государствах, предприятия авиастроительной отрасли связаны технологическими цепочками, разорвать которые без ущерба для промышленности России и Украины невозможно.

До недавнего времени позиция российской стороны была основана на том, что без нас «незалежным» никуда не деться, поэтому Россия может диктовать свои условия во всем. Впоследствии, когда Украина начала дрейф в сторону сотрудничества с государствами НАТО, и возник вопрос о свертывании отношений. Пришло время оценить, а что же получит наше государство в том случае, если украинские партнеры-конкуренты уйдут с рынка?

Модель интегратора

Приоритет для российской авиационной промышленности, озвученный на различных уровнях власти, заключается в сохранении способности быть интегратором, выпускающим конечный продукт – самолет или вертолет, в то время как поставщиками комплектующих, узлов и агрегатов могут быть ведущие мировые производители – в зависимости от соотношения цена-качество и пожеланий покупателей финальной продукции. И если в России такой подход в гражданском авиастроении только обкатывается на проектах Российского регионального самолета RRJ и вертолета среднего класса Ми-38, то авиапром Украины, по сути, является живым примером реализации этой модели. В создании большинства украинских самолетов и двигателей уровень участия российских поставщиков чрезвычайно высок и составляет от 50 до 70%. В то же время ключевые компетенции компактно размещены в рамках одного государства: здесь ведутся научные исследования, опытно-конструкторские работы (АНТК им. Антонова и ЗМКБ «Прогресс» являются одними из крупнейших разработчиков самолетов



Кооперация России и Украины в сфере высоких технологий требует особого подхода

и авиадвигателей на постсоветском пространстве), серийное производство (КиГАЗ «Авиант», ХГАПП и ОАО «Мотор Сич»), разработка и выпуск компонентов, авионики, агрегатов, ремонт авиатехники. Самолеты, носящие марку «Ан», разрабатываются и строятся в Украине, также как и двигатели и ряд комплектующих к ним. Это дает основание считать, что украинская авиационная промышленность является в некотором роде уменьшенной копией того, к чему стремится Россия.

Главный курс и нишевые проекты

Согласно проекту Стратегии развития авиационной промышленности, который в ближайшее время может быть утвержден, России следует создать так называемый переходный продукт, который позволит продержаться на рынке до 2010-2015 гг., когда будет накоплен научно-технический

задел, достаточный для создания прорывного продукта. В качестве переходного рассматривается проект RRJ, в рамках которого Россия выступает системным интегратором. Параллельно авиапром участвует в международной кооперации, перенимая передовой опыт у ведущих разработчиков – Boeing, Airbus и других.

В то же время существуют и нишевые продукты, которые позволяют не только загрузить некоторые отечественные предприятия, но и обеспечивают наше присутствие на мировом рынке. К таким проектам, не имеющим зарубежных аналогов, можно отнести тяжелый транспортный самолет Ан-124 «Руслан» и самолет-амфибию Бе-200.

Применительно к «Руслану» роль Украины очевидна – без АНТК им. Антонова не только совершенствование самолета и создание его модификаций, но и даже восстановление серийного производства ба-

зового лайнера категорически невозможно. В то же время рынок грузоперевозок, осуществляемых этими самолетами, демонстрирует высокие темпы роста, и уже вскоре авиакомпании столкнутся с дефицитом наличного парка. Потребность в новых Ан-124 оценивается минимально в 80 самолетов. Если модернизированные машины при стоимости до \$100 млн обеспечат устойчивое существование производителям самолетов и комплектующих, то для авиакомпаний «Руслан» станет рабочим инструментом на 30-40 лет вперед. Ситуация с Бе-200 не столь очевидна. На самолете установлен двигатель Д-436ТП разработки ЗМКБ «Прогресс». Его серийный выпуск налажен в кооперации между украинским ОАО «Мотор Сич» и российскими моторостроителями. Экспорт самолетов потребует проведения сертификации двигателя по европейским нормам, и сделать это без участия разработчика невозможно. Остается только один шанс сократить влияние Украины на этот проект – установить на самолет двигателя Rolls-Royce. Такой вариант рассматривается уже не первый год и достаточно детально проработан. Однако здесь возникают технические проблемы: иностранные двигатели больше и тяжелее, что приводит к необходимости перекомпоновки самолета, а также связано с длительной и дорогостоящей увязкой. Помимо этого самолет с иностранными двигателями окажется заметно дороже.

В сфере военной авиации влияние Украины не столь велико, хотя и здесь былые связи дают о себе знать. Таким образом, отказ от кооперации с Украиной приводит к тому, что у России помимо RRJ фактически не остается гражданских продуктов, которые уже в ближайшие годы могут быть успешно растражированы и проданы на международном рынке. В отличие от названных выше «нишевых» проектов, спрос со стороны иностранных покупателей на лайнеры Ил-96-300 и Ту-204/214 прогнозируется заметно меньшим. Поэтому цена независимости от Украины может оказаться слишком высокой...

Олег Пантелеев,
главный редактор Информационного
портала «АвиаПорт.Ру – авиация из первых рук»
специально для «ПЕ»

Поднебесная выбирает российскую марку

Ил-78 нужны китайским ВВС

Последний месяц продемонстрировал усиление сотрудничества России и Китая в военной сфере. После беспрецедентных совместных военных учений, проведенных в конце августа на полуострове Шаньдун, китайская сторона разместила в России крупный заказ на авиационную технику.

8 сентября в Сочи в присутствии российского президента был подписан контракт на поставку Пекину партии военно-транспортных самолетов Ил-76МД и топливозаправщиков Ил-78. Всего ВВС Китая заказали 38 таких самолетов, включая четыре «летающих» танкера Ил-78, общая стоимость контракта составляет, по различным оценкам от \$1 до 1,5 млрд.

Очевидно, что военно-техническое сотрудничество между Москвой и Пекином в области авиационных вооружений всту-

пает в новую качественную фазу. В 1990-х – начале 2000-х годов приоритетом Китая являлись закупки ударных вооружений. Однако в этом году похоже, что приоритеты китайских заказчиков начали меняться. Пекин приостановил закупку комплектов для лицензионной сборки Су-27СК. Кроме этого, до сих пор не ясно, будет ли подписан давно обсуждаемый контракт на поставку еще одной партии морских истребителей. По всей видимости, китайская сторона решила свои задачи по наращиванию ударного потенциала своих ВВС за счет российских военных технологий.

Спасение для отрасли

Между тем, новый контракт с Китаем вновь стал спасительным кругом для российской авиационной промышленности. Результаты работы отечественного авиапрома в 2004 году показали, что сокращение поставок авиационной техники в Китай негативно отразилось на производст-

венных показателях отрасли. Поставки большой партии Ил-76 могут помочь преодолеть эту негативную тенденцию. Хотя сборка самолетов будет осуществляться не в России, а в Узбекистане, на Ташкентском авиационном производственном объединении им.В.П.Чкалова (ТАПОиЧ), большая часть работ достанется российским смежникам. По оценке АК «Ильюшин», разработчика Ил-76, российские участники производственной кооперации получат около 80-85% стоимости контракта.

Поставки самолетов ВВС Китая начнутся, по всей видимости, в следующем году. Такой достаточно быстрый срок объясняется тем, что на ташкентском заводе сейчас есть около полутора десятков Ил-76 в разной степени готовности.

Надежда на ВВС

Кроме этого производственная кооперация с российскими поставщиками не

прерывалась, т.к. в последние годы ТАПОиЧ имел небольшой портфель заказов на эти самолеты. В 2004 году были завершены поставки шести топливозаправщиков Ил-76МКИ в Индию. Есть и другие контракты. Однако заказ на Ил-76, сопоставимый с китайским контрактом, могут разместить только российские ВВС. В последние годы довольно активно обсуждался вопрос модернизации строевых Ил-76. Кроме этого, после неудачных попыток АК «Ильюшина» получить контроль над ташкентским авиазаводом, прорабатывался вопрос об организации сборки модификации Ил-76МФ в России на воронежском заводе ВАСО. Но очевидно, какое-либо развитие этих планов будет возможно только при наличии крупного заказа и стабильного финансирования со стороны российских ВВС.

Максим Пядушкин

Главный редактор журнала Russia/CIS Observer
Специально для «Промышленного еженедельника»

«Неопределенность хуже, чем отказ»

Цель нового закона — создать прозрачные механизмы привлечения иностранного капитала

ВОПРОС РЕГУЛИРОВАНИЯ УЧАСТИЯ ИНОСТРАННЫХ АКЦИОНЕРОВ В КАПИТАЛЕ РОССИЙСКИХ СТРАТЕГИЧЕСКИХ ПРЕДПРИЯТИЙ ПОКА ОСТАЕТСЯ В СТАДИИ ОБСУЖДЕНИЯ. ПО ПОРУЧЕНИЮ ПРЕЗИДЕНТА РОССИИ СЕЙЧАС В МИНПРОМЭНЕРГО, С ПРИВЛЕЧЕНИЕМ ВЕДОМСТВ ЭКОНОМИЧЕСКОГО БЛОКА, ВЕДЕТСЯ РАБОТА ПО ПОДГОТОВКЕ ЗАКОНОПРОЕКТА. ПРЕДПОЛОЖИТЕЛЬНО, В ОКТЯБРЕ ЭТОГО ГОДА ОН БУДЕТ РАССМОТРЕН НА ЗАСЕДАНИИ ПРАВИТЕЛЬСТВА, А В ГОСДУМУ ВНЕСЕН ДО КОНЦА 2005 ГОДА. ДИРЕКТОР ПРАВОВОГО ДЕПАРТАМЕНТА МИНПРОМЭНЕРГО РОССИИ ВЛАДИМИР ТАРАСКИН ПРОЯСНЯЕТ ДЛЯ ЧИТАТЕЛЕЙ «ПЕ» СИТУАЦИЮ ПО РАБОТЕ НАД ДОКУМЕНТОМ.

■ ПЕ: Владимир Иванович, определилось ли государство на настоящий момент, что это будет за закон? Какие сферы деятельности он будет регулировать?

— Сейчас круг областей, который требует уточнения в вопросах ограничения иностранных инвестиций, находится на этапе конкретизации. Но уже определенно можно сказать, что этот закон касается отраслей, обеспечивающих безопасность государства, объектов инфраструктуры, предприятий, выполняющих государственный заказ, естественных монополий, организаций, осуществляющих разработку месторождений полезных ископаемых, имеющих стратегическое значение.

■ Какие ограничения этот законопроект накладывает на участие иностранных инвесторов в капитале российских естественных монополий, например, РАО «ЕЭС России», «Газпрома»? Какими будут лимиты: 10%, 25%, или же проценты будут «распределяться» строго по отраслям?

— В данном случае законопроект об ограничениях иностранных инвесторов накладывается на законодательство о приватизации. Вопрос о том, нужно ли эти пункты дублировать в законе об ограничении иностранного капитала, пока остается открытым. Если рассуждать теоретически, в будущем может быть принято решение о продаже того же «Газпрома» или РАО в частные руки, и тогда ограничения из «запрещенного к приватизации» будут перенесены в «запрещенное к продаже иностранным инвесторам». Но это пока отдаленная перспектива. Основное внимание при разработке нового закона все же уделяется тем отраслям, по которым нет приватизационных ограничений.

■ Вот, например, участие иностранных акционеров в военном авиастроении сейчас в принципе невозможно...

— Военное авиастроение нами как таковое не выделяется, есть ограничения на участие в авиастроительном секторе, предел по которому сейчас составляет 25%.

■ Будет ли пересматриваться это соотношение?

— В этом вопросе — вся суть. Именно поэтому мы пока что не можем двинуться дальше. В международной практике есть две концепции регулирования этой проблемы. Суть первой концепции в том, что в законодательстве четко прописывается определенный процент — предел участия иностранного капитала. Сейчас у нас так в авиастроении, такое решение принято по «Газпрому», банкам, страховым организациям, организациям воздушного транспорта. Есть другой подход — когда четко определены стратегические отрасли, либо стратегические предприятия; при этом жесткие пределы не устанавливаются, однако приобретение иностранцами пакетов акций согласуется с государством. Второй подход, конечно, более маневренный, он позволяет учитывать конкретные ситуации по каждой отрасли и предприятию.

Вот вам свежий пример. В настоящее время в рамках проекта RRJ необходимо организовать совместное предприятие с французами по авиационному двигателестроению. Запрет, который сейчас есть в законодательстве, фактически стопорит эту инициативу. Цель этого проекта «чиста» — создание двигателя гражданского авиастроения, соответствующего мировым стандартам. По сути, наше государство от этого только выигрывает. Французская сторона готова участвовать в этом проекте при условии, что ее пакет будет не менее 49%. Все понимают сложность и в то же время предопределенность решения, тем не менее, уже полтора года правительство не может пересмотреть 25%-й барьер.

Такие процентные запреты имеют свои плюсы, а именно: исключают коррупционную составляющую, но, с другой стороны, они не позволяют маневрировать. А в условиях постоянного изменения экономической ситу-



Владимир Тараскин: «Суть законопроекта в создании прозрачных условий для бизнеса»

ции в нашей стране инструмент маневра становится чуть ли не основным. Поэтому сейчас при решении по какому пути идти «ломаются копыта»: должен ли это быть процентный запрет, или же индивидуальное рассмотрение законодательно определенного перечня.

■ Какие разногласия существуют в федеральных органах власти по этому вопросу?

— Нельзя сказать, что это разногласия, пока есть разные видения проблемы — это либо разрешительный подход, либо жесткая фиксация ограничений.

Если мы выберем разрешительный подход, то необходимо будет формализовать основание отказа, либо решение должен будет принимать уполномоченный орган. Здесь есть разные точки зрения. В США, в частности, нет формализованных оснований для отказа. Они исходят из определенной ситуации, разрешение дается на уровне комиссии, а отказать может только лично Президент. С точки зрения одних чиновников, для России этот вариант подходит, так как такая технология позволяет учесть нюансы конкретного случая, с точки зрения других — в отсутствие формализованных критериев отказа это заранее коррумпированный механизм.

■ Как этот закон может повлиять на объем иностранных инвестиций?

— Безусловно, закон не должен отрицательно повлиять на инвестиционный климат. Одна задача законопроекта — это защита национальных интересов в экономике, обеспечение экономической безопасности государства. И равнозначная ей вторая задача — это разработка прозрачных механизмов участия иностранных инвесторов в российской экономике. Не должно быть таких ситуаций, как с компанией «Сименс» в этом году, когда предприятие не могло спрогнозировать, каким может быть ответ российской стороны. С точки зрения иностранных инвесторов, неопределенность хуже, чем потенциально четко сформулированный отказ.

■ Касается ли этот законопроект так называемого списка стратегических предприятий? Недавно на заседании Правительства было озвучено, что этот список слишком раздут, и его нужно сокращать.

— Да, одним из решений может быть сокращение списка стратегических предприятий за счет увеличения списка предприятий, которые будут регулироваться законом об инвестициях. Например, уже есть сформулированная позиция Минтранса по своим предприятиям. Ведомство не возражает против исключения ряда предприятий из перечня стратегических и внесения его в новый перечень — стратегических предприятий, но с ограничением участия иностранных инвесторов.

■ Какова позиция Минпромэнерго по данному вопросу?

— Мы занимаем взвешенную позицию. Некоторые ведомства делают упор на то, что смысл этого закона — защита экономических интересов государства, национальной безопасности. Есть точка зрения — суть законопроекта в создании прозрачных условий для бизнеса, а вопросы национальной безопасности второстепенны. Мы пытаемся написать законопроект таким образом, чтобы обе позиции были представлены в законе равносильно. С одной стороны, нужно четко выделить и сформулировать те направления, которые нуждаются в защите государственных экономических интересов, а с другой — создать прозрачные механизмы «подключения» иностранного капитала. Главное — «не пережать» в сторону национальных интересов, это может больно ударить по инвестиционному климату.

■ В каких странах еще есть такой закон?

— Аналогичное законодательство есть в США, Испании. Сейчас подобный законопроект готовится во Франции. В мире такая практика распространена. Так что российская инициатива иностранными инвесторами воспринимается абсолютно нормально. Другое дело, что закон должен быть взвешен, и не дать крена ни влево, ни вправо.

Беседовала София Малявина

Тариф безлимитный

Президент готов говорить столько времени, сколько нужно российской прессе и гражданам

(Окончание. Начало на стр. 1)

Впрочем, в том, что касается власти, одно не исключает второе. Какую роль играет «прямой эфир» между президентом и его народом для обеих сторон? Может быть, перед нами всего лишь чисто технически модернизированная традиция «общения с народом» или понедельничного «приема по личным вопросам», присущая некогда советским руководителям? Какого рода продукт при этом производится и каковы «экологические» последствия такого производства?

С одной стороны, многие аналитики констатируют, что президент в ответах на вопросы ничего принципиально нового никому не открыл. В том числе и по экономическим вопросам. О положении в экономике, ценах на бензин, налогообложении нефтедобывающих компаний, Стабилизационном фонде, «правом руле» и автопроме в целом, угольной промышленности и энергетическим балансе он, по сути, не сказал ничего такого, что уже не было сказано им же или высшими чиновниками государства. Да, какие-то новые нюансы, быть может, иначе расставленные акценты, но вся новизна – в пределах «рацпредложения», а не нового решения вопроса. Один из обозревателей заметил по этому поводу, что от Путина, как от пророка, ждут чуда, а он вместо этого читает нудную проповедь, как будто он не мессия, а книжник и фарисей.

С другой стороны, и «народ» не спрашивал почти ничего нового. Вообще, использование «прямого эфира» в качестве «обратной связи» (как это трактует Администрация президента) вызывает у ряда опрошенных нами экспертов большие сомнения. И потому, что «простые граждане», допущенные в эфир, на поверку оказываются не такими уж и простыми, и потому, что вопросы подвергаются жесткой селекции, и потому, что в целом участвует в этой игре лишь наиболее активная часть населения, а проблемы «активных» не всегда такие же, как у подавляющего большинства населения.

Но, быть может, так и «было задумано»? Если главная функция президента примерно такая же, как и у «священного царя», то есть поддержание и демонстрация стабильности жизни и порядка в стране, но всё, вроде бы, становится на свои места. Народ видит перед собой заботливого, но строгого руководителя, который подтверждает, что порядок в стране есть, всё движется в правильном направлении и даже те вопросы, которые до сих пор не решены – с образованием, здравоохранением, жильем – вскоре решены будут обязательно. Президент показывает, что он «заодно с народом»: наказывает нерадивых губернаторов и грозит прохвостам чиновникам...

Во всем этом, однако, есть некое внутреннее противоречие, которое не осталось незамеченным. Коротко говоря, чем лучше Путину удастся самолично решать задачу «стабилизации» ситуации в стране, замыкая ее на самого себя, тем большую угрозу реальной стабильности это



Регулярное общение Президента с народом приносит свои результаты

создает в силу нерешенности вопроса о преемственности власти.

Безусловно новым во всем этом действе, однако, было то, что оно происходило не в декабре, как прежде, а в сентябре. Связь его с объявленным «новым курсом», таким образом, вполне очевидна. Главная проблема «нового курса», которую видят и аналитики, и руководство страны, заключается в том, что выделение бюджетных средств на достижение тех или иных государственных целей отнюдь не означает этого самого достижения. Причем от суммы это практически не зависит. Отсутствует не только грамотный менеджмент расходования государственных средств, отсутствует даже более-менее работоспособный механизм контроля. По мнению

аналитиков, это связано с тем, что в девятые годы произошла полная деградация государственных механизмов реализации решений, прежде всего – института целевых государственных программ. Как показал проведенный уже в 2004 году аудит, большинство федеральных целевых программ не достигали никаких целей. Деньги уходили «в никуда».

Не менее важная проблема заключается в том, что существующая политическая система неадекватна тому, как политизировано само общество. Это значит, что она не обеспечивает выработку реального политического консенсуса по важнейшим вопросам государственной жизни.

С этой точки зрения мы видим, что и «прямой эфир» как действие, и определен-

ные содержательные места в высказываниях президента указывают на поиск какого-то нового механизма реализации государственных решений. Видимо, в состав этого механизма должны войти не только новые коммуникативные технологии, вроде «прямого эфира», но и «общественный контроль», о необходимости которого Путин сказал не один раз, и новый формат взаимодействия федеральной власти с региональной и местной властями.

Однако есть ли у руководства страны достаточно продуманный проект этого нового механизма, или то, что мы видим, – это всего лишь то, что «под руку подвернулось»? И какими окажутся лимиты – не только финансовые – на реализацию?

Никита Верхотуров



Любовь Слиска,
первый вице-спикер
Госдумы

«Такой разговор с обществом иногда необходим, чтобы оценить политику нашего правительства... Я должна сказать, что эти регулярные общения с народом все-таки дают свои результаты... В последнюю неделю наше общество волнует повышение цен на топливо, надо решать эту проблему.

Президент уверил всю страну, что эта ситуация под контролем и что никаких серьезных проблем мы не получим. Президент от-

ветил, наверное, на самый интересный вопрос, который всех волнует уже несколько лет: он сказал, что не будет менять Конституцию», — отметила Л.Слиска.

Виктор Танасов,
трейдер ИК «Антанта Капитал»

«Прямая линия» с Президентом в целом помогла финансовому рынку достичь новых уровней по основным индикаторам. В частности, этому способствовало заявление В.Путина о том, что российские запасы нефти и газа недооценены. «Когда Президент страны общается в прямом эфире с народом или выступает перед Федеральным Собранием, что происходит не часто, но регулярно, рынку

обычно это нравится. В этот раз президент, коснувшись экономики, назвал несколько неплохих цифр, например, по ВВП».



Михаил Фрадков,
премьер-министр

«Это не первый опыт. Президент ответил на массу вопросов. Это разъяснение политики руководства страны и личная позиция главы государства. ... Темы, звучавшие на Прямой линии, — это еще и поручения правительству, над которыми мы потом усердно работаем».

«В РАО нас поняли»,

— утверждает Борис Вайнзихер

С 1 ОКТЯБРЯ НЕФТЕПЕРЕРАБАТЫВАЮЩИЙ ЗАВОД КИ-НЕФ В ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ПЕРЕШЕЛ НА ПРЯМЫЕ ДОГОВОРА С КРУПНЕЙШЕЙ ЭЛЕКТРОСТАНЦИЕЙ В СЕВЕРО-ЗАПАДНОМ РЕГИОНЕ РОССИИ — КИРИШСКОЙ ГРЭС. ТАКИМ ОБРАЗОМ, ВПЕРВЫЕ ЭЛЕКТРОСТАНЦИЯ ЗАКЛЮЧИЛА ПРЯМЫЕ ДОГОВОРЫ С МОНОПОТРЕБИТЕЛЕМ, МИНУЯ ПОСРЕДНИКА В ЛИЦЕ ОАО «ЛЕНЭНЕРГО». ЭТУ ПОБЕДУ НА КИ-ГРЭС СВЯЗЫВАЮТ С ИМЕНЕМ БЫВШЕГО ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА КИГРЭС БОРИСОМ ВАЙНЗИХЕРОМ, КОТОРЫЙ СЕЙЧАС ЗАНИМАЕТ ДОЛЖНОСТЬ ТЕХНИЧЕСКОГО ДИРЕКТОРА РАО «ЕЭС РОССИИ».

Киришская ГРЭС мощностью 2,1 ГВт состоит из двух типов оборудования: ТЭЦ установленной мощностью 0,3 ГВт и 1234 Гкал/ч и КЭС — 1,88 ГВт. Отличительной особенностью станции является тот факт, что в 2007-2008 годах потребности в производстве тепла планомерно снизятся, зато энергопроизводство должно значительно вырасти. С этой целью на станции запланировано строительство дополнительных энергоустановок.

Проблема экономического развития станции заключалась в том, что с момента ввода в действие и по 2002 год Киришская ГРЭС входила в состав ОАО «Ленэнерго» на правах филиала без образования юридического лица. Это позволяло «Ленэнерго» покрывать дефицит мощностей в целом по системе за счет перераспределения нагрузки и эксплуатации более эффективной КИГРЭС с высоким КПД.

Команда топ-менеджеров станции во главе с генеральным директором Борисом Вайнзихером в первую очередь добились разделения балансов станции и

КОМАНДА ТОП-МЕНЕДЖЕРОВ СТАНЦИИ ВО ГЛАВЕ С ГЕНЕРАЛЬНЫМ ДИРЕКТОРОМ БОРИСОМ ВАЙНЗИХЕРОМ В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ ДОБИЛИСЬ РАЗДЕЛЕНИЯ БАЛАНСОВ СТАНЦИИ И АО-ЭНЕРГО, А ПОЗЖЕ — ВЫДЕЛЕНИЯ КИГРЭС В КАТЕГОРИЮ СТАНЦИИ ФЕДЕРАЛЬНОГО ПОДЧИНЕНИЯ С ПОЛУЧЕНИЕМ СТАТУСА ЮРИДИЧЕСКОГО ЛИЦА.

АО-энерго, а позже — выделения КИГРЭС в категорию станций федерального подчинения с получением статуса юридического лица. С тех пор руководство станции предприняло несколько серьезных шагов, которые позволили увеличить выручку в два раза за два года. В 2003 году выручка КИГРЭС составила 3 млрд руб., в 2004 году — более 55 млрд руб., в 2005 году она должна приблизиться к 6 млрд руб.

Как стало известно «ПЕ», менеджеры КИГРЭС поставили ребром вопрос о прямых поставках электроэнергии КИНЕФу, который с 2007-2008 года намерен удвоить потребление электроэнергии и снизить на треть потребление тепла и с этой целью намеревался построить электро-



Анатолий Чубайс разглядел в Борисе Вайнзихере перспективного сотрудника

станцию на территории завода. Менеджеры КИГРЭС предложили заключить долгосрочные договоры на комплексное обслуживание КИНЕФа на 10 лет и увеличить поставки на завод электроэнергии за счет наращивания мощностей станции.

«Ленэнерго» долгое время категорически отказывалось отпускать такую доходную станцию на «вольные хлеба» и терять платежеспособного потребителя в лице нефтепереработчиков.

Это был принципиальный спор двух бизнесменов — гендиректора «Ленэнерго» Андрея Лихачева и главы «КИГРЭС» Бориса Вайнзихера. Конфликтная ситуация вышла на уровень вторых лиц РАО «ЕЭС России» и в начале 2005 года вызвала принципиальные разногласия между членами правления РАО «ЕЭС России» Яковом Уринсоном и Михаилом Абызовым, поддержавшим инициативу топ-менеджеров КИГРЭС.

В итоге, 1 января «Кинэф» расторг договор на покупку электроэнергии у ОАО «Ленэнерго» и заключил прямой контракт о ее поставках с КИГРЭС. Как сообщил на прошлой неделе Андрей Лукин, замгендиректора КИГРЭС, станция поставляет КИНЕФу энергию на 5% дешевле, чем «Ленэнерго», и с 1 октября все договоры, оформленные на покупку КИНЕФом энергии с ФОРЭМа, будут переоформлены на двусторонние с КИГРЭС. А в «Оптовой генерирующей компании №6», в которую вошла по схеме реформирования КИГРЭС, найдется на согласовании договора на 10 лет на комплексное обеспечение КИНЕФа. На станции не сомневаются, что эта схема будет утверждена. Более того, с 1 октября «Ленэнерго» завершает процедуру разделения по видам бизнеса и будет применять схему, которую опробовали на Киришской ГРЭС.

Неслучайно по итогам конкурса на лучшего топ-менеджера 2004 года Борис Вайнзихер был признан лучшим руководителем электростанций федерального значения РАО «ЕЭС России». А прошлым летом, после энергоаварии, обесточившей пол-Москвы, господин Вайнзихер назначен техническим директором РАО ЕЭС России. Продолжает политику консо-

лидации прибыли и увеличения капитализации КИГРЭС новый исполнительный директор ГРЭС Леонид Шестериков, который с 2003 года возглавлял службу развития, главным достижением которой стала газификация станции, что позволило значительно снизить себестоимость продукции.

Сабина Сокол



Шестериков Леонид Павлович

Исполнительный директор открытого акционерного общества «Киришская ГРЭС»



Лукин Андрей Борисович

Заместитель генерального директора по развитию открытого акционерного общества «Киришская ГРЭС».

Родился 13 января 1947 года в городе Тихвине Ленинградской области.

Образование: 1968 г. Ленинградский государственный институт им. А.И.Герцена, учитель физики, 1978г. Северо-Западный заочный политехнический институт, инженер-электрик,

Профессиональный опыт (за последние 12 лет): 1983-1985 гг. Начальник цеха тепловой автоматики и измерений ГРЭС-19 «Ленэнерго»; 1988-2001 гг. Заместитель главного инженера по модернизации ГРЭС-19 ОАО «Ленэнерго»; 2001-2002 гг. Заместитель директора ГРЭС-19 ОАО «Ленэнерго» по капитальному строительству и техническому перевооружению; 2003 г. 2005 г. Заместитель генерального директора по развитию открытого акционерного общества «Киришская ГРЭС»; 2005 г. — по наст. время. Исполнительный директор открытого акционерного общества «Киришская ГРЭС».

Родился 3 января 1970 года в городе Кириши.

Образование: 1994 г. Ленинградский политехнический институт, инженер-электромеханик. 2004 г. МВА, Санкт-Петербургский открытый университет, курс: «менеджмент».

Профессиональный опыт: 1994 г. Мастер цеха тепловой автоматики и измерений ГРЭС-19 «Ленэнерго»; 2001 г. Заместитель начальника отдела ремонта ГРЭС-19 «Ленэнерго»; 2002 г. Начальник отдела сбыта ГРЭС-19 «Ленэнерго»; 2004 г. Заместитель генерального директора по маркетингу и продажам открытого акционерного общества «Киришская ГРЭС»; 2005 г. — по настоящее время. Заместитель генерального директора по развитию открытого акционерного общества «Киришская ГРЭС».

Лоббистское побоище

Конфликт между группами Тимошенко и Порошенко дошел до своего пика

КРИЗИС В ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ Украины, произошедший в сентябре 2005 г., интересен в том числе и тем, что он продемонстрировал неэффективность тактического лоббизма. Практически все участники правящей коалиции, пришедшей к власти после «оранжевой революции», погнались за сиюминутными выгодами и в итоге спровоцировали глобальный кризис исполнительной власти.

Сегодня, согласно данным Центра Разумкова, поддержка населением деятельности президента Виктора Ющенко за период с января по март упала с 49 до 20%, а Юлия Тимошенко также потеряла половину своего рейтинга – ее поддержка снизилась с 41 до 21%. Развалилась провластная коалиция в Верховной Раде, и в итоге кандидатура нового премьер-министра Юрия Еханурова была утверждена лишь со второго раза и только за счет поддержки недавних заклятых врагов – Партии регионов.

А начиналось все на удивление хорошо. Деморализованный парламент зимой-весной 2005 г. штамповал абсолютно любые предложения президента. За кандидатуру Юлии Тимошенко на пост премьер-министра проголосовало рекордное количество депутатов. Была одобрена совершенно неконкретная, без единой цифры программа правительства, написанная в стиле «за все хорошее против всего плохого». Депутаты проголосовали и за популистский бюджет, перегруженный социальными обязательствами, невыполнимость которого была очевидна для всех.

Первые действия власти были направлены на подрыв экономической опоры оппозиции. Были подняты тарифы на железнодорожные перевозки, девальвирована гривна, что ударило по экспортно-ориентированным отраслям, в первую очередь



фото: ИТАР-ТАСС

Конфликт между «группами влияния» дошел до пика

по горно-металлургической промышленности. Правительство Тимошенко активно занялось реприватизацией «несправедливо приватизированных» предприятий, среди которых наиболее значимым объектом стала «Криворожсталь», приобретенная консорциумом донецкого и днепропетровского кланов.

Однако на этапе передела собственности между различными группами влияния возникли противоречия, усугубленные структурной неразберихой. Во-первых, в качестве противовеса правительству были значительно расширены полномочия Совета национальной безопасности и обороны, возглавленного кумом президента Петром Порошенко. Во-вторых, оказалось, что Тимошенко не может контролировать собственный кабинет министров в силу его коалиционного характера. В частности, по ряду вопросов в жесткую оппозицию к ней перешли первый вице-премьер Анатолий Кинах (близкий к Порошенко) и министры-выдвиженцы Социалистической партии. Демонстрировали независи-

мость по отношению к премьеру и такие члены президентского окружения, как министр по чрезвычайным ситуациям Давид Жвания и министр транспорта и связи Евгений Червоненко. Кроме того, одним из наиболее эффективных лоббистов в исполнительной власти стал первый помощник президента Александр Третяков, по факту курировавший вопросы нефтегазового сектора. Постепенно Третяков и возглавляемый им кабинет президента стали гораздо более влиятельными, чем формально более статусная фигура – госсекретарь Александр Зинченко.

Таким образом, в украинской исполнительной власти возникло 5 крупных и десятков более мелких центров влияния, которые никак не могли поделить между собой зоны ответственности. А регулярно возникающие конфликты приходилось гасить лично президенту. Так было в ситуации с жестким прессингом против российских нефтяных компаний со стороны премьер-министра, когда Ющенко вынужден был публично одернуть Тимошенко и создать комиссию по ценовому урегулированию во главе с Третяковым. Так было и в ситуации с отставкой министра юстиции Романа Зварыча, на бизнес жены которого «наехали» его же коллеги по «оранжевому» лагерю – вопрос был урегулирован после личного вмешательства президента.

Все попытки Юлии Тимошенко взять под свой контроль нефтегазовую отрасль и продвинуть интересы патронируемой ею группы «Приват» в металлургии жестко пресекались. Конфликт между группами Тимошенко и Порошенко дошел до своего пика в ходе борьбы за Никопольский завод ферросплавов, в котором премьер-министр открыто лоббировала интересы «Привата». После этого отставка

правительства была неизбежной – вопрос был только в дате.

Отставка Тимошенко повлекла за собой изменения в организационной структуре – были значительно урезаны полномочия СНБОУ, ликвидирован пост первого помощника президента и секретариат президента получил более скромное название «администрации». Однако это упрощение оргструктуры вряд ли спасет ситуацию. В январе 2006 г. в Украине вступает в силу так называемая конституционная реформа, усиливающая парламент и передающая контроль над экономикой правительству, оставляя за президентом контроль над силовым блоком. Однако в реформу заложен ряд «бомб», которые не преминут взорваться. В частности, поскольку парламент утверждает не только председателя правительства, но и министров, у премьера не будет возможности увольнять членов своего кабинета, а значит, увеличится степень их автономности. Вероятнее всего, ни одной из политических сил по итогам выборов в парламент 2006 г. не удастся получить устойчивое большинство, а значит, придется создавать парламентскую коалицию и коалиционное правительство, раздавая «всем сестрам по серьгам». А в условиях пестрого состава правительства и контроля над силовиками расширяются возможности для игры у президента.

Таким образом, можно предсказать, что, с точки зрения технологий лоббизма, Украина будет и дальше представлять собой значительный интерес. Однако практика разовых кулуарных сделок с той или иной группой влияния будет неизбежно проигрышной для представителей бизнеса. Успешный лоббизм в этой стране может быть только стратегическим, учитывающим специфику взаимодействия различных кланов, особенности системы принятия решений и тенденции развития политической ситуации.

Евгений Минченко

На голубом газу

Рост цен на бензин провоцирует спрос на альтернативные виды моторного топлива

В МОСКВЕ ПРОШЛА МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ «ОПЫТ И ПРОБЛЕМЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПРИРОДНОГО ГАЗА В КАЧЕСТВЕ МОТОРНОГО ТОПЛИВА». ТЕМА САМА ПО СЕБЕ АКТУАЛЬНА НЕЗАВИСИМО ОТ ВРЕМЕНИ ГОДА: ПОСТОЯННОЕ ПОВЫШЕНИЕ ПОТРЕБИТЕЛЬСКИХ ЦЕН НА БЕНЗИН ЗАСТАВЛЯЕТ ИСКАТЬ МЕНЬШЕ ДОРОГИЕ, АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ВИДЫ ТОПЛИВА.

С каждым годом растет потребление нефтепродуктов, увеличивается парк автомобилей и вместе с тем сокращаются разведанные запасы нефти. Приплюсуйте к этому возрастающее негативное воздействие автотранспорта на окружающую среду – и станет ясно, что нужно не только менее дорогое топливо, но и экологически более чистое. Скажем, при переводе двигателей внутреннего сгорания на природный газ выбросы вредных компонентов сокращаются от 1,5 до 5 раз. По этому и многим другим показателям именно газ становится реальной альтернативой традиционному топливу.

Выступивший на конференции депутат Госдумы Евгений Заяшников напомнил, что за рубежом уделяют большое внимание переводу автомобилей на газомотор-

ное топливо. Так, несколько лет назад Европейская экономическая комиссия ООН приняла резолюцию, согласно которой к 2020 году на него должно быть переведено 23,5 миллиона автомобилей. России тоже необходимо двигаться в этом направлении, но, как подчеркнул парламентарий, это невозможно без создания законодательной базы. А у нас она практически отсутствует. Еще в 1998 году в Госдуму был внесен проект федерального закона «Об использовании природного газа в качестве моторного топлива», но он так и не был принят. В январе этого года депутатами Валерием Язевым и Евгением Заяшниковым был подготовлен и внесен в Думу другой проект закона. По словам депутата, в нем учтены не только замечания, высказанные ранее, но и современные экономические реалии: документ был разработан применительно к специфике российского рынка моторных топлив с учетом опыта зарубежных стран. Однако и его тоже отклонили.

На конференции была отмечена актуальность использования природного газа и в агропромышленном комплексе. По экспертным оценкам, перевод части сельхозмашин и тракторов на газ позволит бы сократить затраты на топливо до 30%. Кстати, на днях в Госдуме РФ обсуж-

дались меры, которые могли бы стабилизировать ситуацию на топливном рынке. В частности, правительству было рекомендовано подготовить законопроект, регулирующий использование альтернативных видов моторного топлива в сельском хозяйстве.

В своих выступлениях участники конференции сошлись в главном: переход на газовое топливо перспективен и выгоден, но в то же время для реализации этого шага надо решить некоторые ключевые проблемы. По данным представителя компании «Оргэнергогаз» Вячеслава Роднянского, в России работают 213 автогазонаполнительных станций (АГНКС), из которых более 180 приходится на «Газпром». Для примера: в США – 1300 таких станций, примерно столько же в Аргентине, в Германии – более 500. Серийный выпуск машин, работающих на природном газе, освоили практически все ведущие мировые автомобилестроительные фирмы. Всего по дорогам мира колесит около 4 миллионов газобаллонных автомобилей. В России же парк подобных автомобилей не превышает 40 тысяч. По мнению Роднянского, для привлечения потребителей нужно модернизировать имеющиеся станции и прежде всего их автоматизировать и компьютеризиро-

вать, развивать сервисные службы для газобаллонных машин.

Представитель Ассоциации международных автоперевозчиков Виктор Доманов заявил, что его организация поддерживает переход на газовое топливо, но при этом также отметил, что нужно развивать сеть АГНКС и создавать законодательную базу. Специалисты считают, что потенциал роста потребления газа в качестве топлива в России значительно больше, чем за рубежом. Например, по данным «Газпрома», за последние пять лет в нашей стране газом заправляют автомобили стали втрое больше. Всего же АГНКС могут сейчас обслужить 250 тысяч машин.

В то же время на конференции подчеркивалось, что использование газа в качестве моторного топлива является переходным этапом к водородной энергетике. Так, компания «ДаймлерКрайслер» намерена уже к 2015 году производить 100 тысяч водородных автомобилей ежегодно. А инфраструктура водородных АЗС очень схожа с газовой. Поэтому, переведя часть автопарка на газомоторное топливо, мы заложим прочную основу для перехода на другое альтернативное топливо, за которым, как полагают эксперты, большое будущее.

Иван Шульц

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

Виктор 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

ЦОС 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.

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

Подписаться на «Промышленный еженедельник» можно в любом отделении связи Российской Федерации и стран СНГ по каталогам «Распечатать» 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 02.10.2005 г.

Тип. № 512331. Газета отпечатана в типографии ООО «ОИД «Медиа-Пресса», 125993, г. Москва, ул. «Правды», 24. Номер заказа 512331.

Тираж 3000.



Официальный
публикатор

Уважаемые машиностроители!

Ежегодно по традиции в последнее воскресенье сентября в России отмечают День машиностроителя.

Машиностроительный комплекс обеспечивает устойчивую работу ведущих отраслей экономики, а также наполнение потребительского рынка. От уровня развития машиностроения зависят важнейшие показатели валового внутреннего продукта страны, производительность труда в других отраслях народного хозяйства, уровень экологической безопасности промышленного производства и обороноспособность государства. Для машиностроения в структуре промышленного производства России в последние годы постепенно растут и составляет сейчас около 20%.

Социальная значимость машиностроения определяется и тем, что комплекс предприятий гражданского машиностроения объединяет более тысячи крупных и средних предприятий и организаций. Общая численность занятых в отраслях комплекса составляет около четырех миллионов человек или треть всех занятых в промышленности.

Правительством Российской Федерации поставлена задача перехода от сырьевой направленности экономики к высокотехнологичным и экспортоориентированным отраслям производства. Для достижения поставленных целей по поручению Правительства Минпромэнерго России разработан план мероприятий на 2005-2006 годы по реализации основных направлений развития машиностроения. Безусловно, решение этих непростых задач потребует еще больших усилий от рабочих, специалистов и руководителей машиностроительных предприятий.

Поздравляю всех машиностроителей, ветеранов отрасли с профессиональным праздником! Желаю вам и вашим близким здоровья и благополучия, успешной работы на благо России.

Виктор Христенко
Министр промышленности
и энергетики РФ

ИНФОРМАЦИОННОЕ СООБЩЕНИЕ
О ПРОВЕДЕНИИ КОНКУРСА НА ПРОВЕДЕНИЕ
ЕЖЕГОДНОГО ОБЯЗАТЕЛЬНОГО АУДИТА
ФГУП «ГНПП «Крона» за 2005 год

I. Предмет конкурса:
Выбор аудиторской организации для осуществления обязательного аудита бухгалтерской отчетности за 2005 год.

II. Адрес организатора конкурса:
600036, г. Владимир, пр. Ленина, 73.
Тел.: (0922) 24-2767

III. Место и время проведения конкурса:
Конкурс состоится по адресу организатора конкурса 17 ноября 2005 года в 11.00 часов.

IV. Требования, предъявляемые к опыту работы аудиторской организации:
Продолжительность существования фирмы не менее 5 лет, наличие лицензии для проведения работ, связанных с использованием сведений, составляющих государственную тайну, проведение не менее 50 аудиторских проверок, из них не менее 5 по типу деятельности предприятия.

V. Информация о конкурсе:
Конкурс проводится в соответствии с «Правилами проведения конкурса по отбору аудиторских организаций для осуществления обязательного ежегодного аудита...», утвержденных Постановлением Правительства РФ от 12 июня 2002 г. № 409.

Форма заявки на участие в конкурсе произвольна. Требования к конкурсной документации, а также информацию о ФГУП «ГНПП «Крона» можно получить у организатора конкурса по письменному запросу руководителя аудиторской организации. Документация выдается заинтересованным участникам конкурса бесплатно в течение 15 дней со дня опубликования настоящей информации лично руководителю или представителю организации по доверенности (или по почте). Технические и финансовые предложения должны быть представлены в запечатанном виде в двух экземплярах с пометкой «Оригинал», «Копия». Срок заключения договора — в течение 1 дня после подведения итогов конкурса.

Министерство

промышленности и энергетики Российской Федерации

ПРИКАЗ №238 от 29 августа 2005 года.

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

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

(Окончание. Начало в пред. номере «ПЕ»)

Колтунов В.П. — вице-президент Союза производителей и экспортеров калия и соли (по согласованию)

Коровкин И.А. — руководитель технического комитета «Объединение автопроизводителей России» (по согласованию)

Коткова Т.В. — исполнительный директор НО «Союз Производителей Пищевых Ингредиентов» (по согласованию)

Кремер А.С. — председатель Исполнительного комитета общественно-государственного объединения «Ассоциация документальной электросвязи» (по согласованию)

Крюкова О.А. — заместитель директора Фонда поддержки законодательных инициатив (по согласованию)

Кульчицкий В.А. — президент группы компаний «ПНО «Прогрестех» (по согласованию)

Лабинов В.В. — исполнительный директор Российского Союза предприятий молочной отрасли России (по согласованию)

Лачуга Ю.Ф. — вице-президент Россельхозакадемии (по согласованию)

Лощманов А.Н. — ответственный секретарь Рабочей группы РСПП по техническому регулированию (по согласованию)

Мамонтов В.И. — исполнительный директор Союза российских производителей пиво – безалкогольной продукции (по согласованию) Мельников И.Г. – президент общественной организации «Союз поддержки и развития отечественных сервисных компаний нефтегазового комплекса» (по согласованию)

Монахов А.П. — президент Межотраслевой авиационной ассоциации (по согласованию)

Непокойчицкий П.Н. — президент НО «Российская Ассоциация предприятий по продаже и ремонту медицинской техники» (РАПМЕД) (по согласованию)

Нечаев А.П. — президент Союза пищевых ингредиентов (по согласованию)

Никифоров Н.В. — генеральный директор НП «Союз производителей и предпринимателей атомной отрасли» (по согласованию)

Ночный А.В. — президент НП «Союз производителей бетона» (по согласованию)

Осокина И.Е. — директор по международным и государственным программам развития и технического содействия Российского Союза Автостраховщиков (по согласованию)

Остапец В.Д. — президент Российского Союза Производителей Соков (по согласованию)

Парагульгов О.Д. — президент Союза участников алкогольного рынка «СУАР» (по согласованию)

Пляцовой А.М. — президент Ассоциации торговых компаний и товаропроизводителей электробытовой и компьютерной техники (РАТЭК) (по согласованию)

Поповичев А.В. — исполнительный директор Ассоциации производителей кофе в России (по согласованию)

Пумпянский Д.А. — руководитель Рабочей группы РСПП по техническому регулированию, генеральный директор ЗАО «ТМК» (по согласованию)

Пучкова Т.В. — председатель правления Российской парфюмерно-косметической ассоциации (по согласованию)

Министерство

промышленности и энергетики Российской Федерации

ПРИКАЗ №259 от 23 сентября 2005 года.

Об организации и обеспечении участия Минпромэнерго
России в конференции «Крупнейшие компании России:
база экономического роста»

В целях обсуждения достижений и проблем ведущих компаний, определения потенциальных направлений перспективного экономического роста и формирования условий, необходимых для его реализации, а также в связи с обращением в Минпромэнерго России Рейтингового агентства «Эксперт РА» по вопросу проведения конференции «Крупнейшие компании России: база экономического роста» (далее - Конференция) приказываю:

1. Возложить общее руководство работами по организации и обеспечению участия Минпромэнерго России в Конференции на Департамент промышленности (Дейнеко А.Д.) при участии Департамента прогнозирования и стратегического планирования (Кузнецов П.В.).

2. Департаментам промышленности (Дейнеко А.Д.), топливно-энергетического комплекса (Яновский А.Б.), оборонно-промышленного комплекса (Коптев Ю.Н.), технического регулирования и метрологии (Плазатова М.К.), международного сотрудничества (Сухопаров Д.И.), структурной и инвес-

Решетов Н.А. — генеральный директор ФГУ «Российский морской регистр судоходства» (по согласованию)

Рябичев Ю.В. — президент Ассоциации Русских Уборочных Компаний (АРУК) (по согласованию)

Рябов В.А. — генеральный директор Ассоциации нефтепереработчиков и нефтехимиков (по согласованию)

Сазанов О.Ю. — исполнительный директор Ассоциации компаний розничной торговли «АСКОРТ» (по согласованию)

Сазыкин В.В. — генеральный директор Ассоциации «Синтезкаучук» (по согласованию)

Самойлов Е.А. — исполнительный директор Союза нефтеэкспортеров России (по согласованию)

Самойленко Н.И. — вице-президент Российского Союза предпринимателей текстильной и легкой промышленности (по согласованию)

Сафонова Н.А. — вице-президент Ассоциации судостроительных компаний (по согласованию)

Семенов В.В. — вице-президент Российского Союза химиков (по согласованию)

Сидорок Г. И. — член совета Масложирового Союза

Сидяков В.А. — генеральный директор Ассоциации предприятий промышленности и транспорта «АСПРОМТРАНС» (по согласованию)

Спиридонов А.В. — президент Ассоциации производителей энергоэффективных окон (по согласованию)

Старшинов В.И. — президент Российской Ассоциации предприятий спортивной индустрии (по согласованию)

Тарасов К.И. — руководитель Комитета по техническому регулированию Мясного Союза России (по согласованию)

Томчин Г.А. — президент Всероссийской Ассоциации приватизируемых и частных предприятий (работодателей) (по согласованию)

Филиппов С.Л. — заместитель генерального директора Ассоциации «Табакпром» (по согласованию)

Филиев В.А. — заместитель директора Нефтяного Советательного Форума (по согласованию)

Фролов А.В. — вице-президент Союза лесопромышленников и лесозэкспортеров России (по согласованию)

Хлепичко М.Н. — председатель Совета Ассоциации испытателей сельскохозяйственной техники и технологий (по согласованию)

Чантурия Р.О. — председатель Российской ассоциации производителей чая и кофе (по согласованию)

Черновол А.П. — вице-президент Ассоциации РАО «Бумпром» (по согласованию)

Чуйко В.М. — президент Ассоциации «Союз авиационного двигателестроения» (по согласованию)

Шалашов А.П. — исполнительный директор Российской Ассоциации производителей древесных плит (по согласованию)

Шарипов Ю.К. — председатель Президиума НО «Ассоциация производителей оборудования связи» (по согласованию)

Шаршапин В.А. — президент Ассоциации предприятий кондитерской промышленности «АС-КОНД» (по согласованию)

Шмаль Г.И. — президент Союза нефтегазопромышленников России (по согласованию)

Якобавили Д.М. — председатель совета директоров НП «Содружество производителей фирменных торговых марок» (по согласованию)

Яковлев К.П. — президент Российского Союза кожевников и обувщиков (по согласованию)

тиционной политики в промышленности и энергетике (Дементьев А.В.), Роспрому (Алешин Б.С.), Росэнерго (Оганесян С.А.) подготовить и направить в 2-х недельный срок в Департамент прогнозирования и стратегического планирования (Кузнецов П.В.) предложения к плану работ по подготовке и участию в Конференции (далее - План).

3. Департаменту прогнозирования и стратегического планирования (Кузнецов П.В.) обобщить материалы департаментов и представить в 2-х недельный срок руководству Министерства проект итогового Плана.

4. Центру общественных связей Минпромэнерго России (Верников Е.Н.) организовать информационное обеспечение участия Минпромэнерго России в мероприятиях Конференции.

5. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на заместителя Министра Матерова И.С.

Министр
В.Б. Христенко

Хамон для королей

Свиная нога как национальное достояние

Слово «хамон» — новый пункт меню дорогих московских ресторанов и гастрономических бутиков. Для россиян это сыровяленая свиная нога, для испанцев — национальное достояние с многовековой историей и массой полезных свойств. Легендарный деликатес почти не содержит холестерина, а готовят его в экологическом раю.

Тревелез, Андалузия. Тысяча семьсот метров головокружительного серпантина — и вот он, хамонный рай. Асфальтовая дорога появилась только после смерти Франко. До этого хамон возили вниз на осликах. А еще тридцать лет назад здесь не было даже электричества. Вся жизнь крохотной деревушки связана с приготовлением хамона. Семьсот ее жителей — дальние родственники, и передают секреты профессии как семейное наследство. Впрочем, главный секрет Тревелеза никто не скрывает: это уникальный горный климат. Ведь сушат знаменитые свиные ноги при абсолютно натуральной температуре. Удивительно, но факт: в сушильнях нет ни систем обогрева, ни отопления. Температуру регулируют просто — открывая и закрывая окна. Никаких консервантов, только морская соль. За два года — а именно столько хамону положено провисеть в сушильне — нога путешествует с нижнего, более прохладного этажа на



Жизнь испанских свиней незавидна

верхний, теплый, и постепенно худеет, теряя влагу. За несколько веков технология практически не менялась.

Чтобы продукт не скучал, в сушильне постоянно дежурят два-три человека. Они пристально следят за температурой, проверяют качество тонкой длинной иглой из коровьей или лошадиной кости. Малейшее подозрение на брак — и несостоявшийся деликатес безжалостно выкидывают. Первым контролером качества хамона была королева Изабелла Вторая. Она так полюбила тревелезский деликатес, что позволила украшать его королевской печатью. Сегодня среди фанатов хамона — испанский король Хуан Карлос Первый, королева Англии Елизавета Вторая, Гель-

мут Коль, Жак Ширак, Лучано Паваротти, Антонио Бандерас и Наталья Орейра.

Различают два типа хамона — Хамон Серрано (Serrano, от испанского сьерра — гора) и Хамон Иберико (Iberico, часто называемый «pata negra», или «черная нога»). Разница между ними — в способе и длительности приготовления. Но главные различия Серрано и Иберико — порода свиней и их диеты.

Лучший хамон — иберико — делают из мяса черных свиней иберийской породы, которых откармливали по специальным диетам: исключительно желудевой — бейота (Bellota) или сочетающей желуду с фуражом — ресебо (Resebo). Более дешевый — серрано — из мяса белых свиней, откармливаемых в основном фуражом. Помимо собственно хамона (окоорока, задней ноги) существует еще и хамон делантеро (Delantero), он же палета (Paleta), то есть лопатка, передняя нога. Внешне эти два вида легко различить по цвету копытца: у Серрано — белое, у Иберико — черное.

Жизнь испанских свиней незавидна. Хотя на питание жаловаться им не приходится, а вот сексуальных радостей на их век не выпадает: как правило, на хамон идут совсем молодые свиные-девственницы. Правильно приготовить самый дорогой окорок в мире — это лишь полдела. Еще его нужно нарезать и подать согласно всем правилам хамонного этикета. Резьба по хамону — дело непростое, будущий резчик — кортадор — проходит двухне-

Евгения Стулова

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



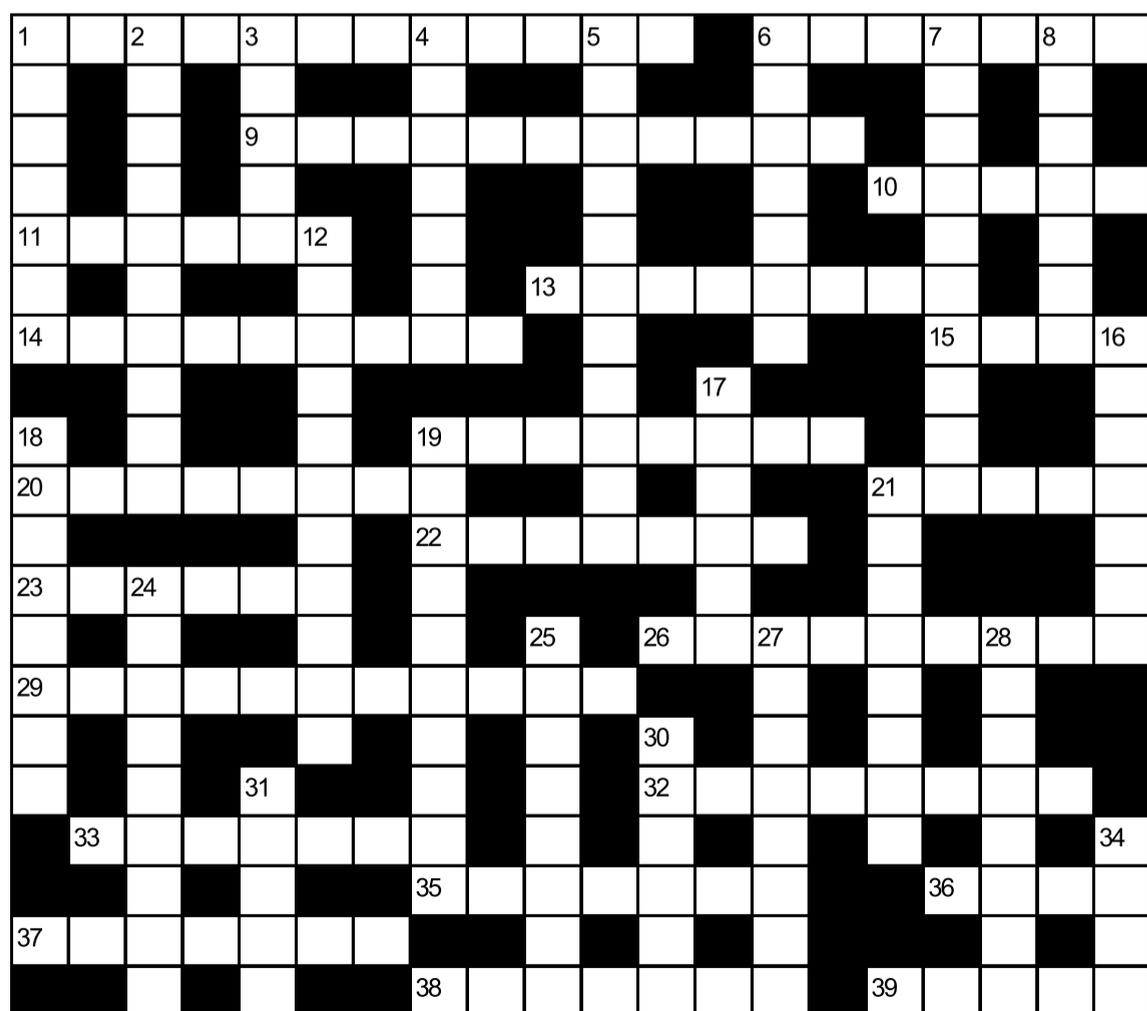
дельный курс. Только тогда его допустят к ноге. За смену работы самый известный кортадор в мире Педро Барба берет несколько сот евро. У кортадора с хамоном особые отношения — партнерско-уважительные, ведь каждый окорок абсолютно индивидуален. Каждый имеет свой порядковый номер. Каждую ногу — а их в сушильне может быть около шестидесяти тысяч — хозяева буквально знают в лицо.

Чтобы резать хамон по науке, нужны несколько специальных ножей и подставка — хамонера. Нарезанные ломти кладут на подогретое блюдо. Для испанцев хамон ассоциируется с Рождеством: даже самые бедные семьи не мыслят без него праздника. Впрочем, в Испании он не входит в разряд недоступных деликатесов. Гуляя среди тревелезских сушилен, то тут то там натыкаешься на объявления вроде «Целая нога за тридцать евро». Это около восьми кило, правда, с костью. Для сравнения — в московских гастрономических бутиках сто грамм национального испанского достояния стоят порядка 200-600 рублей.

Хранить хамон можно при температуре от восьми до двадцати двух градусов тепла. Лучшее дополнение к нему — свежий хлеб. Интересно, что он отлично сочетается даже с таким капризным продуктом, как дыня. Сами испанцы предпочитают есть его с пивом, но он неплохо идет и с хересом, и с вином — это дело лишь вкуса и фантазии!

Евгения Стулова

Кроссворд для продвинутых



ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 1. Регулируемый людьми процесс создания продуктов (изделий, энергии, услуг). 6. Прокатный обжимной стан, предназначенный для проката крупных стальных слитков в квадратные заготовки. 9. Специалист по макетированию полос в полиграфической промышленности. 10. Сооружение, предназначенное для приемки,

размещения и хранения продукции. 11. Имущественный наем. 13. Наемный управляющий, специалист по управлению. 14. Система отношений между людьми по поводу обеспечения рабочими местами и участия в хозяйственной деятельности, определяемая особенностями способа производства. 15. Высший сорт фаянса. 19. Характеристика

производства, представляющая собой максимально возможный выпуск продукции за единицу времени. 20. Применение и закрепление на деле знаний, полученных теоретическим путем. 21. Нефтепродукт, применяемый для производства моторных топлив и смазочных масел, битумов, кокса. 22. Рабочий котельной. 23. Производственная де-

ятельность по созданию, обработке чего-либо. 26. Одна из заключительных операций отделки текстильных материалов. 29. Установление системы ставок на основе той или иной классификации объектов обложения или оплаты. 32. Установление стоимости чего-либо. 33. Юридическое или физическое лицо, являющееся совладельцем предприятия. 35. Продажа с публичных торгов, при которой продаваемый товар или имущество приобретает лицом, предложившим наивысшую цену. 36. Валюта, с 1 марта 2002 года заменяющая национальные валюты двенадцати стран ЕС. 37. Часть целевого рынка с однородными требованиями потребителей к товару. 38. Тип изделия, товара, а также его цифровое или буквенное обозначение. 39. Форма представительства на основе доверительного управления имуществом, ценными бумагами, предприятиями и т.п.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Закрытое складское помещение для хранения грузов при железнодорожных станциях, портах, таможнях. 2. Совокупность технических средств, применяемых в делопроизводстве. 3. Промышленное предприятие. 4. Понижение цены на товар в результате несоответствия его качеству, оговоренному в контракте. 5. Технологический процесс кузнечно-штамповочного производства. 6. Коллектив работников, совместно выполняющих единое производственное задание и несущих ответственность за результаты работы. 7. Идентификационные условные обозначения, наносимые на упаковку каждого грузового места, содержащие данные необходимые для надлежащей перевозки и сдачи груза получателю. 8. Совокупность

операций по подготовке, оснастке, регулированию и настройке машины (прибора, аппарата). 12. Перенесение стоимости постепенно сшивающихся основных фондов на стоимость вырабатываемой продукции. 16. Офис, служебное помещение. 17. Литографский или гравиурный отпечаток, являющийся станковым производством художественной графики. 18. Специалист, управляющий с пульта работой сложного оборудования. 19. Бумажные отходы, используемые в качестве вторичного сырья на бумажных фабриках. 21. Специалист, занимающийся разработкой конструкторских проектов изделий швейного производства. 24. Металлорежущий инструмент, для расточки отверстий на токарных станках. 25. Объединение однородных предприятий, осуществляющих общую коммерческую деятельность при сохранении производственной и юридической самостоятельности. 27. Личный состав предприятия, учредения. 28. Тара. 30. Золотодобывающее предприятие. 31. Составленные по определенной форме сведения о деятельности компании за определенный прошедший период. 34. Категория, разряд продукции, товара.

ОТВЕТЫ НА КРОССВОРД:
1. Производство. 2. Упаковка. 3. Промышленное предприятие. 4. Понижение цены на товар в результате несоответствия его качеству, оговоренному в контракте. 5. Технологический процесс кузнечно-штамповочного производства. 6. Коллектив работников, совместно выполняющих единое производственное задание и несущих ответственность за результаты работы. 7. Идентификационные условные обозначения, наносимые на упаковку каждого грузового места, содержащие данные необходимые для надлежащей перевозки и сдачи груза получателю. 8. Совокупность операций по подготовке, оснастке, регулированию и настройке машины (прибора, аппарата). 12. Перенесение стоимости постепенно сшивающихся основных фондов на стоимость вырабатываемой продукции. 16. Офис, служебное помещение. 17. Литографский или гравиурный отпечаток, являющийся станковым производством художественной графики. 18. Специалист, управляющий с пульта работой сложного оборудования. 19. Бумажные отходы, используемые в качестве вторичного сырья на бумажных фабриках. 21. Специалист, занимающийся разработкой конструкторских проектов изделий швейного производства. 24. Металлорежущий инструмент, для расточки отверстий на токарных станках. 25. Объединение однородных предприятий, осуществляющих общую коммерческую деятельность при сохранении производственной и юридической самостоятельности. 27. Личный состав предприятия, учредения. 28. Тара. 30. Золотодобывающее предприятие. 31. Составленные по определенной форме сведения о деятельности компании за определенный прошедший период. 34. Категория, разряд продукции, товара.

А у вас будет UAZ?

Что значит быть Patriot'ом

РОССИЙСКИЙ АВТОПРОМ НЕЧАСТО БАЛУЕТ АВТОМОБИЛИСТОВ НОВИНКАМИ: РАЗ В ЧЕТЫРЕ-ПЯТЬ ЛЕТ ПОЯВЛЯЮТСЯ МОДИФИКАЦИИ ХОРОШО ИЗВЕСТНЫХ МОДЕЛЕЙ, А ПРИНЦИПИАЛЬНО НОВЫХ МАШИН ПРИХОДИТСЯ ЖДАТЬ ДЕСЯТИЛЕТИЯМИ.

Но когда такое событие происходит, его отмечают все как рождение новой звезды. В августе на автомобильном небосклоне России возшла новая звезда – полноразмерный комфортабельный внедорожник UAZ Patriot.

Трудно в нескольких словах описать всю красоту этого автомобиля. Стремительные и плавные обводы кузова UAZ Patriot формируют образ динамичного и престижного автомобиля, а передовые дизайнерские решения делают его стильным и современным. Такой внедорожник будет идеально смотреться и около модного офиса, и у загородного ресторана, а также в живописных уголках нашей природы. Салон автомобиля создает атмосферу уюта, тепла и потрясающего простора: в машине могут с максимальным комфортом разместиться до девяти человек. Большинство компонентов салона импортного производства: панель приборов иранской компании AIDCO, рулевое колесо изготовлено на оборудовании итальянской фирмы Soma, комбинация приборов – от латвийского завода RAR.

Салон-трансформер

Возможности трансформации салона поистине безграничны. А большой багажник позволит взять с собой в поездку все необходимое, мелкие вещи можно удобно разместить в многочисленных карманах, емкостях и бардачках. Собираетесь ли вы в дальнюю дорогу с семьей или выезжаете на пикник в большой компании друзей, вы оцените возможности нового российского внедорожника. Большая площадь остекления позволяет наполнить салон автомобиля светом и улучшает обзорность. Высокая посадка позволяет водителю UAZ Patriot всегда находиться выше дорожной суеты и полностью контролировать ситуацию вокруг автомобиля.

Динамичный образ UAZ Patriot подкреплен новейшими техническими разработками. Внедорожник оснащен современным мощным двигателем ЗМЗ-409 рабочим объемом 2,7 литра (128 л.с.), отвечающего экологическим нормам Euro II. В паре с двигателем работает новейшая, полностью синхронизированная коробка передач, выпущенная корейской компанией Dymos, и новая бесшумная раздаточная коробка. Такой силовой агрегат надеждет машину достойной динамикой в городе и на трассе, а также позволяет уверенно двигаться по бездорожью.

UAZ Patriot построен на новой платформе, которая вобрала в себя все те технические решения, разработкой которых UAZ занимался на протяжении последних 10 лет. Это новая подвеска, которая уверенно держит дорогу в любых условиях, и новейшее рулевое управление именитой немецкой фирмы ZF, наделяющее автомобиль внятной обратной связью.

При разработке UAZ Patriot пристальное внимание уделялось качеству автомобиля. Работы велись по нескольким направлениям: доводка конструкции машины, поиск поставщиков качественных комплектующих и оптимизация собственного сборочного производства UAZ.

После многочисленных безуспешных попыток найти поставщиков качественных российских компонентов UAZ принял



Такой внедорожник будет неплохо смотреться и у модного офиса, и у загородного ресторана

Технические характеристики

- Колесная формула: 4x4
- Количество мест: 5 (9*)
- Габаритные размеры, мм: 4647x2080x1900/2000 (с дугами на крыше)
- Дорожный просвет, мм: 210
- Масса снаряженного а/м, кг: 2070
- Полная масса, кг: 2670
- Грузоподъемность, кг: 600
- Максимальная скорость, км/ч: 150
- Расход топлива при 90/120 км/ч: 10,4 / 14,5 л/100 км
- Двигатель: ЗМЗ-409.10
- Топливо: бензин Аи-92
- Объем топливного бака, л.: 87
- Макс. мощность, л.с./кВт/об/мин: 128/94,1/4400
- Макс. крутящий момент, Нм/об/мин: 217,6/2500
- Коробка передач: механическая, 5-ступенчатая
- Раздаточная коробка: 2-ступенчатая (I — 1 II — 1,94)
- Передние тормоза: дисковые вентилируемые, с двумя цилиндрами, с плавающей скобой
- Рулевое управление: травмобезопасное, с регулируемой рулевой колонкой тип рулевого механизма — «Винт-шариковая гайка-сектор»
- Задние тормоза: барабанного типа, с одним цилиндром, с автоматическим регулированием зазора между накладками и барабаном
- Передняя подвеска: зависимая, пружинная со стабилизатором поперечной устойчивости, гидропневматическими амортизаторами телескопического типа двухстороннего действия, с двумя продольными рычагами и поперечной тягой
- Задняя подвеска: зависимая, на двух продольных полуэллиптических малолистовых рессорах и гидропневматических амортизаторах телескопического типа двухстороннего действия
- Шины: 225/75R16, 245/70R16

решение постепенно переходить на закупку импортных деталей. Это единственная возможность получить высочайшее качество по приемлемым ценам. Впредь самые ответственные узлы и детали UAZ будут закупать преимущественно за рубежом или у зарубежных компаний, владеющих производствами в России. На данный момент доля импортных комплектующих в автомобиле UAZ Patriot составляет 20%, а в перспективе она будет расти.

Импортная начинка

На внедорожниках UAZ Patriot 2005 модельного года будут устанавливаться следующие импортные детали: коробка передач корейской фирмы DYMOS inc., немецкое сцепление LUK, рулевое управление немецкой фирмы ZF, генератор и стартер для двигателя будут поставляться из Германии компанией Bosch, панель приборов изготавливается иранской фирмой AIDCO, комбинация приборов будет закупаться на предприятии RAR (Латвия). Кроме того, Patriot будет оснащаться современными фарами головного света производства компании Automotive Lighting и травмобезопасным рулевым колесом современного дизайна, выпускаемым в России по итальянской технологии. Если сложить все эти высококачественные компоненты воедино, можно и не получить хорошей машины. Дело в том, что создание современного автомобиля невозможно без тонкой настройки всех отдельных элементов, входящих в его конструкцию. Поэтому наряду с российскими специалистами доводкой внедорожника UAZ Patriot занимаются эксперты английской инжиниринговой фирмы Prodrive.

Не секрет, что качество сборки не в последнюю очередь влияет на надежность и качественные показатели автомобиля. Поэтому для модели UAZ Patriot на UAZe создается новая производственная система, аналогичная той, что была опробована япон-

скими автопроизводителями. Главная цель – не допустить брак при сборке. Это будет достигнуто за счет создания стройного производства (lean manufacturing): оптимизации рабочих мест, подборки крупных узлов и элементов на отдельных постах, внедрения системы «just in time» и т.д.

Японское ноу-хау

«Новая прогрессивная конструкция автомобиля, использование высококачественных импортных комплектующих, кардинальное изменение подходов к сборке новой модели позволили нам создать машину принципиально нового уровня как по потребительским характеристикам, так и по надежности. Нашу уверенность в повышении качества внедорожника UAZ Patriot мы не просто декларируем, а готовы подтвердить это продлением заводской гарантии до двух лет либо до 50 тысяч километров», — сказал генеральный директор Северсталь-авто Вадим Швецов на презентации автомобиля. UAZ Patriot потребовал разработку совершенно новых стандартов для дилерских центров. К ним будут предъявляться более высокие требования по оформлению и оснащению центров обслуживания клиентов: каждый продавец будет обязан иметь на одной площадке автосалон, сервис и магазин для продажи запасных частей и аксессуаров. Здание дилерского центра, а также внутренний интерьер зоны продаж и зоны ремонта должны иметь элементы корпоративной визуальной идентификации UAZ.

Продажи автомобилей начались в сентябре. К этому времени каждый дилер получил товарные и презентационные машины, на которых клиенты могут совершить пробную поездку перед покупкой. Для удобства покупателей для UAZ Patriot в ближайшее время будет разработана специальная кредитная программа с привлекательными процентными ставками.

Андрей Бочаров