

ВПК и бизнес

July 9, 2004

1. ВЫЖИВАЕТ СИЛЬНЕЙШИЙ.....	3
2. "ТОЧКИ РОСТА" ВМЕСТО ВОЕННЫХ ХОЛДИНГОВ.....	3
3. САКИТ АЛЛАХВЕРДИЕВ, ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ОАО "АХТУБА": РЕФОРМА ОБОРОННО-ПРОМЫШЛЕННОГО КОМПЛЕКСА ОШИБОК НЕ ПОТЕРПИТ.....	4
4. "ИРКУТ" ИДЕТ В ЛОНДОН.....	6
5. ПЕРСПЕКТИВНОЕ ПАРТНЕРСТВО.....	7
6. МЕЖПРОМБАНК ВЫКУПИЛ КОНТРОЛЬНЫЙ ПАКЕТ АКЦИЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНОГО ЗАВОДА "СЕВЕРНАЯ ВЕРФЬ".....	7
7. ГАЗПРОМБАНК КРЕДИТУЕТ "СЕВЕРНУЮ ВЕРФЬ".....	7
8. "СУХОЙ" ОПЯТЬ ЛЕТАЕТ ВЫШЕ МИЛЛИАРДА.....	8
9. РОССИЯ ТЕРЯЕТ ОБОРОНКУ?.....	9
10. ВИНОВАТЫ ЧИНОВНИКИ.....	9
11. ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ОБОРОНКА ПРОИЗВОДИТ МАССОВЫЙ БРАК.....	10
12. ЗАВОДАМ ДАДУТ СТАНДАРТ.....	11
13. СТАПЕЛЬНАЯ СБОРКА.....	12
14. НА БЛИЖНИХ ПОДСТУПАХ К США.....	13
15. В ИНТЕРЕСАХ СУХОПУТНЫХ ВОЙСК.....	14
16. ВОЕННЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ ДОЛЖНЫ ПЕРЕЙТИ ГОСУДАРСТВУ.....	14
17. "СУШКИ" "ПОРВАЛИ" АМЕРИКАНСКИЕ F-15.....	15
18. ПОКУПАТЕЛЯМ РОССИЙСКОГО ОРУЖИЯ ПОСТРОИЛИ НОВУЮ ГОСТИНИЦУ.....	16
19. "ТУЛМАШЗАВОД" ГОТОВИТСЯ К СЕРИЙНОМУ ПРОИЗВОДСТВУ НОВЫХ ВИДОВ ВООРУЖЕНИЯ.....	17
20. "СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД "ВЫМПЕЛ" (Г. РЫБИНСК, ЯРОСЛАВСКАЯ ОБЛАСТЬ) ЗАЛОЖИЛ БОЛЬШОЙ ГИДРОГРАФИЧЕСКИЙ КАТЕР ПО ЗАКАЗУ ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА РОССИИ.....	17
21. АВИАПРОМ ВПАДАЕТ В КОМУ.....	18
22. ТАНКОВЫЙ БРОСОК НА МАРС.....	19
23. "САЙГА" ОСЕЧКИ НЕ ДАЕТ.....	19
24. БУДЕТ ЛИ РСК "МИГ" ВЫПУСКАТЬ ГРАЖДАНСКИЙ САМОЛЕТ ТУ-334?.....	20
25. ИЗБРАН НОВЫЙ СОСТАВ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ КОРПОРАЦИИ "ИРКУТ".....	21
26. ИЗБРАН СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ ОАО "МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД "АРСЕНАЛ" (САНКТ-ПЕТЕРБУРГ).....	21

27. САМОЛЕТОСТРОЕНИЕ НА РАСПУТЬЕ.....	22
28. "ЗЕНИТ" ПОДТВЕРДИЛ СВОЮ ВЫСОКУЮ НЕНАДЕЖНОСТЬ.....	23
29. АН-70 БУДЕТ ДОРАБАТЫВАТЬСЯ.....	23

РЕСТРУКТУРИЗАЦИЯ И ПРИВАТИЗАЦИЯ

ВЫЖИВАЕТ СИЛЬНЕЙШИЙ

Государственной политики в оборонке больше нет

Русский фокус, 28.06.2004, с. 41-43, Руслан Пухов

С марта этого года можно говорить об отсутствии вообще какой-либо внятной государственной политики в области оборонно-промышленного комплекса (ОПК) и гражданского авиапрома. Подготовленная Ильей Клебановым программа подверглась ревизии еще год назад. Концепция Бориса Алешина и вовсе не успела стать официальным документом. В отсутствие на рынке такого игрока, как государство, существующие в ОПК группы начали конкурировать между собой - и, возможно, в результате этой конкуренции жизнеспособная структура ОПК сформируется сама собой.

(...)

В 2000 г. на единый баланс перешла РСК "МиГ", к 2003 г. завершилось формирование АХК "Сухой" и НПК "Иркут", корпорации "Тактическое ракетное вооружение", "Аэрокосмическое оборудование" и Балтийской объединенной судостроительной компании. До конца этого года будет создана корпоративная структура, объединяющая разработчика и производителей вертолетов марки "Ми". Пожалуй, единственной компанией, при создании которой государство сыграло ведущую позитивную роль, является АХК "Сухой". В других случаях ими стали либо руководители предприятий, либо их хозяева, либо внешние игроки, как, например, экспортер "Рособоронэкспорт", действующий через компанию "Оборонпром".

Основной акцент делается на процессах консолидации предприятий и конструкторских бюро (КБ) в единые компании.

(...)

Структура нового правительства в части, касающейся управления оборонно-промышленным комплексом, представляется абсолютно неработоспособной. (...) По всей видимости, в ближайшее время сложится ситуация интенсивной конкуренции между департаментами Министерства промышленности и энергетики, с одной стороны, и Федеральным агентством по промышленности - с другой.

Помимо формальных центров наблюдается резкое усиление влияния центров неформальных. Прежде всего - это отдельные персоналии в администрации президента, например Виктор Иванов, который и ранее контролировал процесс консолидации в области разработки и производства средств ПВО ("Концерн ПВО") и который резко усилил свое вмешательство в авиапроме с октября 2003 г., когда имел место кадровый кризис в РСК "МиГ" (отставка Николая Никитина и назначение Валерия Торянина). В секторе разработки и производства вертолетов ключевым игроком становится новый генеральный директор "Рособоронэкспорта" Сергей Чемезов, который через подконтрольное ему ОАО "О.П.К. Оборонпром" активно строит холдинг, объединяющий все вертолетные заводы и КБ "милевской" кооперации. В кораблестроительной области консолидация активов происходит на рыночной основе вне рамок правительственных программ, основными игроками здесь стали группа компаний ИСТ (владелец - Александр Несис), контролирующая Балтийский завод, и Межпромбанк (фактический глава - Сергей Пугачев), ставший фактическим владельцем "Северной верфи".

(...) Парализованное в результате мартовской административной реформы государство - по крайней мере на время - сделало оборонную промышленность полем более или менее свободной конкуренции примерно полудюжины экономических и политико-аппаратных групп, которые, даже поднимая знамя государственного контроля в "стратегически важной отрасли", в реальности преследуют интересы вполне меркантильные.

(...)

□

"ТОЧКИ РОСТА" ВМЕСТО ВОЕННЫХ ХОЛДИНГОВ

Станут приоритетом новой программы правительства

Ведомости, 08.07.2004, с. А2, Алексей Никольский, Александр Беккер

Правительство пересмотрело планы по развитию оборонно-промышленного комплекса. Вместо создания

вертикально-интегрированных холдингов чиновники теперь ориентируются на создание "точек роста", которые должны обеспечить несколько приоритетных программ по созданию вооружений и техники двойного назначения. (...)

Программа действий российского правительства, которую кабинет министров рассмотрит сегодня, содержит новые приоритеты развития высокотехнологического сектора. По словам чиновника Минпромэнерго, этот раздел готовило министерство, а также Федеральное агентство по промышленности и военные ведомства.

Приоритетной задачей согласно документу является "сосредоточение ресурсов на разработке и создании многофункциональных и высокоэффективных типов вооружения". Подобные цели заявлялись и ранее, но принятая в 2001 г. программа реформирования ОПК ориентировалась на создание нескольких десятков контролируемых государством вертикально-интегрированных холдингов. Теперь же, поясняет чиновник Минпромэнерго, приоритетом станет создание конкретных систем, для чего предприятия самостоятельно, без согласования с чиновниками смогут кооперировать усилия.

При этом "формирование системообразующих интегрированных структур и казенных предприятий", говорится в программе, будет продолжено и для руководства ими следует привлечь "квалифицированных менеджеров". Один из разработчиков документа поясняет, что правительство не собирается ликвидировать уже сформированные холдинги, но и форсировать создание новых не будет - это перестало быть основным способом реформирования оборонки.

Менеджер одного из предприятий ОПК говорит, что подобный "программный" метод управления отраслью давно используется на Западе. "Кооперация предприятий в рыночной экономике не может возникнуть по приказу сверху, а только под конкретный заказ, и неудачный опыт построения холдингов это доказывает", - говорит менеджер.

Член совета по внешней и оборонной политике генерал в отставке Виталий Шлыков говорит, что отказ от "бредовой бюрократической идеи холдингостроения" -

правильное решение чиновников. Однако добиться результатов простым увеличением оборонного заказа, как показывает опыт Запада, не получится, считает он. "В 70-е гг. в США при Картере американская оборонка "сморщилась", многие предприятия ушли в гражданский сектор, но увеличение военных расходов при Рейгане вдвое привело к росту производства военной продукции всего на 5-10%. В России сейчас происходит то же самое - гособоронзаказ растет, но цены на военную продукцию растут еще быстрее", - говорит он. По мнению эксперта, просто концентрация финансовых средств, как предлагает правительство, ничего не даст - "старая военная промышленность ничего не сделает или заломит такие цены, что все деньги уйдут в песок". По его словам, поддержание специализированной военной промышленности советского образца бессмысленно, поскольку Россия не может это себе позволить по экономическим соображениям. "Главное, чтобы у нас осталась высокотехнологичная промышленность, которая в случае опасности могла бы перестроиться на производство оружия, а поддерживать в мирное время специализированные военные заводы, за исключением узкого круга узкоспециализированных предприятий типа производства боеприпасов, не следует", - говорит Шлыков. Выбрать конкретные приоритеты, по его словам, тоже будет непросто. По словам чиновника правительства, среди таких приоритетных программ, которые могли бы использоваться и в гражданских целях, - развитие спутниковой навигационной системы ГЛОНАСС и другие двойные технологии. По словам источника в Минобороны, о приоритетности той же ГЛОНАСС говорится уже несколько лет подряд, однако для реального развития системы постоянно не хватает средств, поскольку рост бюджетных ассигнований не успевает за инфляцией.

□

САКИТ АЛЛАХВЕРДИЕВ, ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ОАО "АХТУБА": РЕФОРМА ОБОРОННО-ПРОМЫШЛЕННОГО КОМПЛЕКСА ОШИБОК НЕ ПОТЕРПИТ

Известия (Московский выпуск), 08.07.2004, с. 4, Автор не указан

Вопрос: Сакит Аждарович, какой вы видите судьбу предприятия в свете проводимой реформы?

Сакит Аллахвердиев: "Ахтубе" предстоит войти в ОАО "Концерн "Океанприбор", создание которого предусмотрено Указом президента РФ. В состав ОАО "Концерн "Океанприбор" вошли пять ФГУПов и три ОАО. Наше предприятие имеет определенный опыт работы в рыночных условиях. Это уже пройденный достаточно давно опыт приватизации, опыт банкротства, опыт создания нового ОАО, причем на 100% принадлежащего государству. Причем замечу, что опыт этот привел к тому, что сегодня "Ахтуба" практически на 100% работает

на оборонный заказ, имея темпы роста производства в этом году 363,9 %. Пожалуй, такими показателями не каждое производство может похвастаться сегодня. Именно поэтому мне как руководителю не все равно как будет работать предприятие, войдя в новый Концерн.

Вопрос: Вы считаете, что создание Концерна приведет к ухудшению ситуации на вашем предприятии?

Сакит Аллахвердиев: В данном случае меня больше волнует судьба всей отрасли, а не какого-то конкретного предприятия. Рабочей комиссией по созданию ОАО "Концерн "Океанприбор" предусмотрена такая схема создания Концерна, когда ФГУП "ЦНИИ "Морфизпри-

бор" преобразуется в ОАО и становится головной компанией, приобретая указанные пакеты акций. Думаю, что в ближайшее время серьезных изменений федерального законодательства, а особенно создания специального законодательства, регулирующего процессы в ОПК, ожидать не приходится, и мы будем исходить из действующего законодательства РФ, которое существует и регулирует процессы создания юридических лиц вообще и акционерных обществ в частности. Действующее же законодательство РФ не содержит понятия головной организации или компании, не предоставляет ей какой-либо специальной правоспособности. Логичнее было бы называть такую головную организацию - холдингом, который имеет в своей собственности контрольные пакеты акций входящих в Концерн предприятий. В такой ситуации "Морфизприбор" будет вынужден осуществлять два вида деятельности, которые с трудом могут сосуществовать. С одной стороны, он будет и дальше осуществлять свою основную деятельность, оставаясь флагманом российского судостроения, проектируя и создавая все новые образцы техники. С другой стороны, предприятие будет вынуждено заняться чисто управленческой деятельностью, работая с принадлежащими ему пакетами акций. Работа эта специфическая, руководить участниками Концерна придется не прямо, а опосредованно - через управление ценными бумагами, через представительство в Советах директоров. Такая работа потребует специальных познаний, опыта и, мне кажется, не будет способствовать эффективности деятельности предприятия ни в одной, ни в другой сфере.

Вопрос: Так что же предлагает вы?

Сакит Аллахвердиев: В данной ситуации логичнее было бы создание именно холдинга в форме ОАО, полностью находящегося под контролем государства. Такое юридическое лицо будет заниматься исключительно управленческой деятельностью в отношении входящих в Концерн предприятий. Сосредоточив в одних руках возможности управления предприятиями родственной деятельности, занимающихся одной задачей - созданием и серийным производством навигационных гидроакустических станций и средств связи, такой холдинг способен будет проводить единую государственную политику во всех областях жизни участников Концерна.

Вопрос: Но сегодня законодательство запрещает государственным органам и органам местного самоуправления выступать учредителями АО, "если иное не установлено федеральными законами"...

Сакит Аллахвердиев: Если в обозримой перспективе будет возможно принятие такого специального закона, позволяющего создать в ОПК акционерное общество, акции которого будут принадлежать государству, то проблема будет снята. И я считаю, что подобный федеральный закон касательно оборонной промышленности необходим, чтобы повысить ответственность чиновников при принятии тех или иных решений. Однако, если подобного закона ожидать не приходится, то существуют и другие варианты создания АО с последующей передачей в собственность государства 100% акций общества. После создания и регистрации акционерного общества, государство может передать ему на

определенных условиях пакеты акций акционерных обществ-участников Концерна. Такие примеры существуют. В результате мы получаем АО, 100% акций которого принадлежат государству. Это позволит деятельности самого Концерна поставить под контроль государства, конкретных органов и должностных лиц.

(...)

Вопрос: А какую роль в реформировании ОПК вы отводите военным?

Сакит Аллахвердиев: (...) Совершенно логично, что прежде всего в эффективной работе оборонно-промышленного комплекса заинтересованно то ведомство, которое непосредственно и обеспечивает безопасность государства, неприкосновенность его территории, безопасность его граждан - Министерство обороны РФ. Сегодня же складывается впечатление, что процесс реформирования структуры и системы управления оборонно-промышленным комплексом страны происходит иногда в обход мнения и участия в этом процессе Министерства обороны.

В формулировании указанной позиции мы далеко не одиноки. В докладе Совета по внешней и оборонной политике "Военное строительство и модернизация ВС России" отражена следующая позиция:

"Контроль над состоянием и развитием ОПК, а также все финансовые ресурсы, выделяемые на оборону должны быть переданы в полное распоряжение Министерства обороны, как это принято во всем мире. Разумеется, при условии радикального изменения его структуры, функций и задач..." Выходит в этом вопросе мы с военными едины. К тому же, если реформирование ОПК, в частности - создание новых интегрированных структур, будет происходить при непосредственном участии Министерства обороны, будет гораздо эффективнее проводить, как это ни покажется странным, конверсионную работу. Кому как не Министерству обороны виднее, какие направления деятельности предприятий могут быть выведены из государственного финансирования, какое имущество оборонных предприятий можно реструктуризировать и на его базе создать производства двойного или гражданского назначения. В годы обвальной приватизации, когда многие оборонные предприятия оказались на грани уничтожения, без государственного заказа, разрабатывались и финансировались, пусть не в должном объеме, но финансировались разнообразные конверсионные программы.

Но те средства были просто "съедены" предприятиями, программы оказались не реализованными. Я об этом говорю, так как сам был свидетелем подобного подхода. Уверен, что стоит возвратиться к программам конверсии военного производства. Только совершенно на новом уровне развития ОПК. Использование новых рычагов развития оборонной отрасли позволят не только эффективно работать в интересах безопасности страны, но и обеспечить новые механизмы финансирования этой отрасли. Только успешные конверсионные мероприятия, проведенные совместно с Министерством обороны, создание производств двойного назначения обязательно смогут привлечь частные инвестиции в ОПК. Другого пути просто нет.



ФИНАНСИРОВАНИЕ, ИНВЕСТИЦИИ, КРЕДИТЫ

"ИРКУТ" ИДЕТ В ЛОНДОН

Корпорация скоро запустит программу ADR

Ведомости, 08.07.2004, с. Б2, Андрей Лемешко

"Иркут" стремится приобрести статус полноценной публичной компании. Вслед за размещением на бирже своих акций, корпорация в ближайшее время намерена запустить программу ADR на свои акции. А в следующем году "Иркут" намерен получить листинг на Лондонской бирже. (...)

Корпорация "Иркут" создана в 2000 г. на базе Иркутского авиапромышленного объединения (ИАПО) и ряда исследовательских и конструкторских фирм: ТАНТК им. Бериева, ОКБ "Русская авионика", ЗАО "Бета-Ир" и ЗАО "Итела". Недавно "Иркут" приобрел ОКБ им. Яковлева. Выручка "Иркута" за 2003 г. составила \$368 млн, чистый убыток - \$4,86 млн. Основная продукция НПК "Иркут" - самолеты Су-30МК, а также самолет-амфибия Бе-200. Портфель заказов компании составляет около \$5 млрд.

"Иркут" первым из российских предприятий ВПК осуществил публичное размещение своих бумаг. В конце марта компания продала российским и западным инвесторам 23,3% своих акций. Разместив свои акции, "Иркут" стремится порадовать своих новых акционеров. Как рассказал "Ведомостям" источник, близкий к компании, в ближайшие дни "Иркут" может объявить о запуске программы ADR первого уровня на свои акции. По его словам, сейчас ведутся переговоры с Bank of New York, который станет депозитарием программы расписок. Соглашение с банком, по словам собеседника, предполагается подписать в ближайшее время. Официальные представители "Иркута" не комментируют эту информацию, однако сотрудник корпорации подтвердил переговоры с Bank of New York. А источник, близкий к компании, говорит, что программа может быть запущена уже осенью, но прежде компании предстоит получить одобрение Федеральной службы по финансовым рынкам (ФСФР) и Комиссии по ценным бумагам и биржам США.

Предполагается, что в ADR можно будет конвертировать весь объем акций, находящихся в свободном обращении (сейчас это около 25% акций). По словам собеседника "Ведомостей", в ходе проведенного в марте публичного размещения акций "Иркута" компания не

могла предлагать свои бумаги американским инвесторам. Выпуск ADR позволит расширить круг потенциальных инвесторов, говорит собеседник. Он отмечает, что переговоры с Bank of New York касаются не только запуска программы ADR, но и получения "Иркутом" листинга на Лондонской бирже. По его словам, "Иркут" рассчитывает получить листинг в начале будущего года.

Аналитики одобряют планы "Иркута", однако призывают не переоценивать их значения. Вячеслав Смольянинов из ФК "УралСиб" отмечает, что компания неоднократно заявляла о подобных планах. Поэтому для рынка это не станет новостью, которая может серьезно отразиться на котировках "Иркута". Смольянинов соглашается, что выпуск ADR позволит повысить ликвидность акций компании, однако фундаментальной оценки компании не изменит. А Денис Нуштаев из "Метрополя" отмечает, что инвесторы больше ориентируются на финансовые показатели компании. Их интерес к корпорации прежде всего будет обусловлен выполнением "Иркутом" объявленных планов по росту продаж. Он отмечает, что выпуск ADR и получение листинга расширят круг потенциальных инвесторов. Нуштаев предполагает, что эти меры могут ускорить покупку европейским консорциумом EADS акций "Иркута". По мнению Нуштаева, "Иркут" может пойти по пути "Объединенных машиностроительных заводов", к которым проявляют больший интерес западные инвесторы, нежели отечественные. Кроме того, полагает аналитик, получение листинга позволит "Иркуту" получить доступ к более дешевым займам на Западе, а также может способствовать более успешному продвижению продукции компании, в том числе и в США.



ПЕРСПЕКТИВНОЕ ПАРТНЕРСТВО

Русский фокус № 23, 28.06-04.07.2004, с. 53, Автор не указан

Вопрос: Газпромбанк принимает участие в Международной выставке вооружений, военной техники и боеприпасов. Это что, новое направление бизнеса?

Александр Казначеев: (...) Банк имеет все возможности для обслуживания предприятий ОПК и уже несколько лет для многих из них является надежным партнером.

Газпромбанк всегда принимает участие в наиболее значимых выставках вооружений, проводимых в России, таких как Международный авиакосмический салон "МАКС", Военно-морской салон в Санкт-Петербурге. Не новички мы и на выставке вооружений в Нижнем Тагиле. Каждая такая выставка - это новые контракты для предприятий ОПК России, а значит - новые возможности для Газпромбанка предложить наиболее интересные условия по обслуживанию и финансированию новых договоров.

В сферу наших интересов входят практически все направления деятельности ОПК: авиация, флот, ПВО, обычные вооружения, производство боеприпасов и другие.

(...)

Газпромбанк, являясь одним из крупнейших банков

России, имеет возможность кредитовать предприятия ОПК практически в неограниченных объемах и на любые сроки. Мы финансируем не только исполнение отдельных контрактов, но и модернизацию производства, закупку нового технологического оборудования на срок от 3 до 5 лет, используя лизинговые схемы. (...)

Вопрос: Вы сказали, что Газпромбанк имеет существенный опыт кредитования предприятий ОПК? В чем это выражается?

Александр Казначеев: За последние годы банк предоставил кредиты предприятиям отрасли в объеме более 15 млрд руб. Среди наших уважаемых клиентов Северная верфь, КНААПО, МиГ, ММПП им. Чернышева, ААК "Прогресс" и многие другие.

(...)

□

МЕЖПРОМБАНК ВЫКУПИЛ КОНТРОЛЬНЫЙ ПАКЕТ АКЦИЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНОГО ЗАВОДА "СЕВЕРНАЯ ВЕРФЬ"

Структуры Межпромбанка выкупили у ООО "Новые программы и концепции" (НПК) контрольный пакет акций ОАО "Судостроительный завод "Северная верфь". По данным "ДП", сейчас в реестре акционеров компании владельцем 53% акций "Северной верфи" значится ЗАО "Международный промышленный банк", а не НПК. Однако ни одна из компаний официально сделку не комментирует.

Валерий Погребенков, пресс-секретарь холдинга "Новые программы и концепции", назвал информацию о сделке "слухами, не заслуживающими опровержения". В Межпромбанке сообщили лишь, что переговоры с НПК действительно ведутся. Вместе с тем известно, что на 21 августа назначено внеочередное собрание акционеров "Северной верфи". (...)

По словам помощника генерального директора по связям с общественностью ОАО "СЗ "Северная верфь" Светланы Ермолаевой, в последнее время важные решения на предприятии принимались при активном уча-

стии Межпромбанка.

В ближайшее время "Северная верфь" может войти в управляющую компанию, учрежденную Межпромбанком, - ЗАО "Объединенная промышленная корпорация" (ОПК).

ОПК должна объединить все непрофильные банковские активы. Ей в управление передаются активы банка в области ТЭК, судостроения, авиастроения, машиностроения и других отраслей.

В задачи ОПК войдут: реструктуризация промышленных активов холдинга, привлечение финансирования, оптимизация системы управления.

□

ГАЗПРОМБАНК КРЕДИТУЕТ "СЕВЕРНУЮ ВЕРФЬ"

Газпромбанк увеличил лимит кредитования ОАО "Судо-строительный завод "Северная верфь" до \$140 млн, открыв новую кредитную линию в размере \$90 млн сроком на 3 года, сообщает пресс-служба предприятия. Средства выделены для финансирования затрат предприятия на поставку двух эсминцев проекта 956Э по договору комиссии с ФГУП "Рособоронэкспорт" в рамках выполнения обязательств по контракту с Китаем. Завод "Северная верфь" расположен у выхода в Морской канал Финского залива, его технологическое оснащение, наличие крытого эллинга с четырьмя построечными местами и спуско-подъемного устройства с плавучим до-

ком позволяют строить и ремонтировать корабли и суда различного назначения по требованиям всех классификационных обществ. Объем производства предприятия в 2003 г. увеличился на 20% по сравнению с итоговыми показателями 2002 г. - до 7,4 млрд рублей.

□

ПРОИЗВОДСТВО ВОЕННОЙ ТЕХНИКИ И ТОРГОВЛЯ ОРУЖИЕМ

"СУХОЙ" ОПЯТЬ ЛЕТАЕТ ВЫШЕ МИЛЛИАРДА

Коммерсантъ, 01.07.2004, с. 11, Отдел Информационный

Американский еженедельник Defense News опубликовал очередной традиционный (существующий с 1991 года) рейтинг 100 крупнейших компаний мирового ВПК - Defense News Top 100. В сотню лучших попали семь российских компаний, из которых наилучшие показатели у концерна "Сухой", заработавшего на оборонных заказах в 2003 году более \$1,4 млрд.

В первой пятёрке мирового ВПК уже два года практически без перемен. Lockheed Martin вечно первый, Boeing вечно второй. Остальные три компании оборонной G5 - Northrop Grumman, BAE Systems и Raytheon - конкурируют лишь друг с другом, периодически меняясь местами. Неизменным остается и правило, согласно которому упомянутые пять компаний, вместе взятые, зарабатывают на оборонных заказах всего в полтора раза меньше, чем остальные 95 компаний, попавшие в Defense News Top 100. Можно отметить также, что за прошлый год доходы компаний "большой пятёрки" подросли. Прирост составил от \$1,7 млрд у Raytheon до \$6,8 млрд у Lockheed Martin. Одна из причин роста американской оборонки лежит на поверхности: у Пентагона есть хороший повод делать крупные заказы - вечный бой с мировым терроризмом. Америка по-прежнему лидирует и в "командном" зачете - из 100 ведущих мировых компаний ВПК 39 представляют Соединенные Штаты (впрочем, год назад их было даже больше - 41). На втором месте по этому показателю Великобритания - 11 компаний, на третьем - Япония с 8 оборонными предприятиями.

Россия на четвертом месте среди военно-промышленных держав. В Defense News Top 100 образца 2004 года наша страна представлена семью компаниями. По сравнению с прошлогодним рейтингом не изменилось их общее число, при этом произошла лишь одна замена - место вышедшей корпорации МиГ занял Балтийский завод.

Лидером российского ВПК стал концерн "Сухой",

доходы которого от оборонных заказов выросли за год почти в полтора раза и составили \$1,425 млрд. Одним из главных контрактов 2003 года, обеспечившим "Сухому" 28-е место в мировой таблице о рангах, была поставка в Китай 19 самолетов Су-30 МКК. Впрочем, по сравнению с позапрошлым годом нынешний показатель это не взлет, а даже некоторое снижение высоты - в рейтинге Defense News 2002 годовой доход концерна "Сухой" от оборонных заказов был оценен в \$1,522 млрд.

Доходы остальных шести российских компаний, включенных в нынешний рейтинг, не поднялись выше миллиардной отметки (а точнее, не достигли даже вдвое меньшего уровня). Вообще, в новом рейтинге места стали даваться тяжелее, чем год назад. Так, доходы корпорации "Аэрокосмическое оборудование" увеличились по сравнению с 2002 годом на \$7 млн, но при этом она опустилась в рейтинге с 62-го места на 74-е. А Уфимское моторостроительное производственное объединение, заработавшее на \$66 млн больше прошлого года, сумело подняться лишь на две ступеньки - с 85-го на 83-е место. Уралвагонзаводу похожий подъем - с 95-го на 93-е место - обошелся в похожую сумму: \$62 млн. В целом можно сказать, что 2003 год для российского оборонного экспорта был не худшим, но и не лучшим. В прошлых рейтингах Defense News Top 100 наилучшие показатели были у "Рособоронэкспорта" (бывшего "Росвооружения"). Государственный экспортер оборонной продукции в рейтингах 1999-2002 годов занимал места в интервале от 14-го до 10-го, но случилось, что Defense News дважды засчитывает российской оборонке одни и те же деньги - один раз производителям, второй раз - продавцу ("Рособоронэкспорту-Росвооружению"). Год назад Defense News отказался от этой "двойной бухгалтерии", оставив в своих рейтингах только непосредственных производителей. В индивидуальном же зачете рекордным является уже упоминавшийся ранее показатель

концерн "Сухой" за 2001 год. А если брать результаты российской "большой семерки" в целом, то за прошлый год лидеры отечественного ВПК заработали немногим более \$3,6 млрд, что опять немного ниже уровня рекордного 2001 года.

□

РОССИЯ ТЕРЯЕТ ОБОРОНКУ?

Русский курьер, 30.06.2004, с. 7, Максим Логвинов

Семь российских компаний - производителей вооружения и военной техники вошли в список 100 крупнейших в мире предприятий ВПК по итогам 2003 года. Среди наиболее успешных российских компаний первое место занимает концерн "Сухой", который по итогам прошлого года заработал 1,425 млрд. долларов и занял 28 место в общемировом рейтинге предприятий ВПК. Также в список вошли корпорация "Аэрокосмическое оборудование" (489 млн долларов и 74 место), "Научно-производственная корпорация "Иркут" (468 млн, 77 место), а также Уфимское моторостроительное производственное объединение (391 млн, 83 место). Замыкает список "Балтийский Завод" - он на сотом месте с 260 млн. долларов.

Однако эксперты считают, что этот результат крайне пессимистичен для России: хотя отечественные компании и увеличивают объемы производства и экспорта, и заключают новые зарубежные контракты, но все же их прибыли растут гораздо медленнее, чем у западных конкурентов. Так концерн "Сухой" еще три года назад занимал позицию на четыре строчки выше (24 место в рейтинге). Это дает основания для неутешительных прогнозов: буквально через год-два, ряд российских производителей оружия может и вовсе вылететь из рейтинга. В первую очередь это касается "замыкающих": "Уралвагонзавода" (333 млн, 93 место), Московского машиностроительного производственного предприятия "Салют" (268 млн, 99 место) и "Балтийского Завода"

(100 место). Потеря позиций в сотне крупнейших не так трагична, место в рейтинге не дает каких-либо преференций в коммерческой или производственной деятельности. Это просто показатель того, что российский оборонный комплекс теряет позиции на мировом рынке.

Не в последнюю очередь эксперты связывают это с вступлением ряда стран Восточной Европы в НАТО. Если раньше эти государства активно закупали у нас вооружение и военную технику, а также заключали контракты на модернизацию ранее поставленного оборудования, то сейчас российским производителям приходится рассчитывать только на поставки запчастей, а этот рынок неуклонно сокращается. Новые члены Североатлантического альянса вынуждены переходить на натовские стандарты вооружений. Единственное, на что остается уповать отечественным предприятиям ВПК - это увеличение гособоронзаказа и расширение сотрудничества со странами, которые в ближайшее десятилетие вряд ли войдут в НАТО - Индией и Китаем.

□

ВИНОВАТЫ ЧИНОВНИКИ

Из-за них падает экспорт оружия, считают в "Рособоронэкспорте"

Ведомости, 07.07.2004, с. А2, Алексей Никольский

(...)

Как заявил вчера на брифинге назначенный в апреле гендиректором "Рособоронэкспорта" Сергей Чемезов, в текущем году план компании по выручке от экспорта вооружений составляет \$4,1 млрд. В прошлом году этот план был равен \$3,5 млрд, а фактическая выручка госкомпании, через которую было продано 95% всего российского оружия, составила рекордные за все постсоветское время \$5,075 млрд. По словам Чемезова, план этого года будет выполнен, однако "добиться прошлогоднего результата сложно" и фактическая выручка может быть "чуть меньше", чем в прошлом году. Ста-

бильность уровня российского экспорта обеспечивается высоким объемом портфеля заказов, который сейчас равен \$12,5 млрд.

По словам эксперта Центра анализа стратегий и технологий Константина Макиенко, российский оружейный экспорт, который непрерывно рос с 2000 по 2003 г., достиг в прошлом году своего потолка, который находится в районе \$5 млрд, и рекорд прошлого года действительно вряд ли удастся повторить. Причины этого, по словам Макиенко, носят объективный характер. Основные программы перевооружения Китая и Индии, в которых участвует Россия, не предполагают более ин-

тенсивных закупок, а рынки других стран пока не могут заменить китайских и индийских клиентов.

По мнению Чемезова, для того чтобы удержать экспорт вооружений на достигнутом уровне, "необходимо сохранение одного госпосредника **в лице "Рособоронэкспорта"**" и обеспечение "бесперебойной поставки запчастей". Если монополии госпосредника в настоящий момент ничего не угрожает, то проблема своевременного обеспечения сервисным обслуживанием и запчастями покупателей российского оружия решается, по признанию Чемезова, не слишком успешно. В конце 2001 г. президент подписал указ, дающий право контролируемым государством предприятиям оборонки получать лицензию комитета по военно-техническому сотрудничеству (сейчас - Федеральная служба по ВТС) на экспорт запчастей военного назначения. С тех пор лицензию получили около 15 крупнейших производителей экспортируемого оружия, в том числе корпорация "Сухой" и "Адмиралтейские верфи". Однако каждая сделка все равно должна была проходить полный цикл согласования в российских ведомствах, который, по словам гендиректора "Рособоронэкспорта", занимает 2-3 года. Обойти всех чиновников, по признанию Чемезова, способен лишь "Рособоронэкспорт", в связи с чем многие предприятия ОПК, получившие лицензию, ею не воспользовались и продолжают поставлять запчасти через компанию.

"Несмотря на попытки либерализации, ситуация такова, что после начала административной реформы проблем стало еще больше", - говорит Чемезов. Теперь все сделки должны визироваться лично министрами, а получить их визу "физически" очень сложно, утверждает он. Впрочем, пока удалось установить временный порядок, по которому достаточно визы замминистра. В

Минобороны количество необходимых виз порой достигает 40. "Бюрократическая машина настолько неповоротлива, что **в этих условиях** нельзя будет говорить даже о сохранении достигнутого **объема экспорта вооружений**", - объясняет падение выручки Чемезов.

По словам чиновника Минпромэнерго, "реальный процесс согласования **сделок по ВТС** полностью соответствует действующим нормативным документам", хотя его и можно назвать зарегулированным. Но, как говорит представитель одного из предприятий ОПК, получивших лицензию на экспорт запчастей, несмотря на то, что процесс согласования действительно слишком долг, имеющие достаточное количество ресурсов предприятия в состоянии получить и успешно работать с лицензией на экспорт запчастей.

Чемезов придумал и рецепт исправления ситуации: выдавать генеральную лицензию на зарубежные поставки запчастей, при которой не нужно будет согласовывать отдельные сделки. Соответствующие поправки в президентский указ и закон о ВТС, говорит Чемезов, уже готовит "Рособоронэкспорт". Эта идея другим продавцам вооружений нравится. По словам менеджера одного из предприятий ОПК, получение генлицензии на поставку запчастей может существенно облегчить работу. "Наши западные конкуренты подобных проблем не знают, и потому мы им проигрываем", - сетует оборонщик.

□

ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ОБОРОНКА ПРОИЗВОДИТ МАССОВЫЙ БРАК

Вскоре придется закупать вооружение за рубежом. Оно более качественное и надежное

Независимое военное обозрение, № 24, 02-08.07.2004, с. 1, 6, Александр Бабакин

На будущий 2005 год, по сведениям компетентных источников в Минобороны РФ, предполагается расходы на закупку вооружений и военной техники увеличить на одну треть, что в денежном выражении составит примерно 45 млрд. руб. Общая сумма затрат на оружие составит 180 млрд. руб.

В борьбу за дележ финансового куша вступят 1700 государственных и частных оборонных предприятий с более чем 2 млн. работников. Ядром ОПК являются 1279 заводов и научных центров, из которых более 400 поставляют продукцию на экспорт. Однако сейчас российский ОПК переживает сложнейший системный кризис, а большая часть отечественной продукции военного назначения уступает аналогичным зарубежным образцам в надежности и качестве. Наверное, только автомат "Калашникова" еще остается конкурентоспособным.

По данным компетентных источников в Миноборо-

ны РФ, рекламации на продукцию военных предприятий внутри России выросли в 10 раз, а из-за рубежа - в 20 раз! Скоро страна начнет терять рынки сбыта и миллиарды долларов. А Российская армия уже потеряла огромные бюджетные суммы из-за некачественного вооружения.

Как считает председатель "Военного регистра" генерал-лейтенант Сергей Остапенко, только 1% предприятий российского оборонно-промышленного комплекса имеет международный сертификат качества ISO 9000, в соответствии с которым исследуются основные параметры боевой техники - скорость, грузоподъемность, мощность двигателя, работа на отказ основных узлов и агрегатов. Но хуже всего, что на станочном парке российского ОПК невозможно добиться просто нормального качества деталей, не говоря уж о международных стандартах. Оборудование даже первоклассных оборонных предприятий безнадежно устарело - на

80% и более.

Меры по выходу из кризиса предпринимались. Федеральные целевые программы "Реструктуризация и конверсия оборонной промышленности на 1998-2000 годы" и "Реформирование и развитие оборонно-промышленного комплекса на 2002-2006 годы" предполагали инвестирование в техническое перевооружение. Планировалось к 2004 г. создать 40 крупных оборонно-промышленных концернов (холдингов), которые за счет внутренних ресурсов и бюджетного финансирования смогли бы решить проблему качества. Однако программы не были реализованы, а концернов создано всего три.

Сейчас большие надежды возлагаются на впервые созданную Федеральную службу по оборонному заказу. Ее возглавили бывший директор "Рособоронэкспорта" Андрей Бельянинов и бывший первый заместитель начальника главного автобронетанкового управления Минобороны генерал-полковник Сергей Маев. Поручено навести строгий контроль за целевым расходованием денег в оборонке, прекратить воровство в сфере гособоронзаказа.

Андрей Бельянинов уже предпринял попытку восстановить на предприятиях ОПК порушенную систему военных представительств, которые были жесткими контролерами.

Однако 24 тысячи офицеров военной приемки подчинены Министерству обороны, и, вполне возможно, из-за этого возникнут определенные ведомственные трудности на пути проекта Бельянинова по созданию жесткой вертикальной структуры контроля качества на предприятиях ОПК. Однако и это только часть проблемы.

На многих предприятиях, по словам президента отделения спецтехники и конверсии общественной Академии проблем качества РФ доктора технических наук генерал-майора Владимира Платонова, качество продукции снизилось из-за того, что устарела система органи-

зации и управления разработкой и производством. Необходимо внедрение международных стандартов качества ISO 9000, компьютеризированных CALS-технологий по разработке и производству наукоемкой продукции. Однако этим делом в России занимается только общественная Академия проблем качества, а отнюдь не государство. Но отдельные инициативы просто тонут в бурных водоворотках неразберихи, свойственной нынешнему состоянию оборонно-промышленного комплекса.

В свое время был принят ряд законов РФ по качеству, которые придавали этой острейшей проблеме статус государственной политики. Была надежда, что это позволит коренным образом изменить контроль качества продукции. (...) После принятия этих законов Минобороны и отраслевые агентства оборонной промышленности должны были разработать свои подзаконные акты - приказы, директивы, выделить на совершенствование качества необходимые средства. Но ничего не сделано.

Недавно начальник управления Федеральной службы по оборонному заказу генерал-майор Александр Смольяков пообещал к 2007 г. лишить государственного оборонного заказа предприятия, где не будут бороться с браком и не внедрят международные стандарты качества ISO 9000. Правда, по производству большинства видов вооружений в России осталось лишь по одному предприятию-изготовителю. Если их лишить заказа, то закупать оружие придется за рубежом. Впрочем, может, тогда российские Вооруженные силы как раз и получат более качественное и дешевое вооружение.

□

ЗАВОДАМ ДАДУТ СТАНДАРТ

Лишь 40% оборонных предприятий города прошли сертификацию

Деловой Петербург, 06.07.2004, с. 7, Ольга Киселева

До конца года Минобороны совместно с Министерством промышленности и энергетики РФ планируют разработать проект постановления Правительства РФ, запускающего механизм обязательной стандартизации работы отрасли. По проекту обязательными для соблюдения становятся стандарты, прописанные в ФЗ "О техническом регулировании", а также все впоследствии разработанные. Сейчас все существующие стандарты носят рекомендательный характер.

Параллельно с разработкой проекта постановления министерства уже начали борьбу за качество продукции "оборонки". По словам Владимира Муравника, первого заместителя директора Федеральной службы по оборонному заказу, увеличение числа рекламаций связано с

отсутствием на большинстве предприятий сертифицированной системы менеджмента качества и электронных технологий корпоративного управления. "Сертификация, конечно, добровольная. Но мы должны быть уверены в качестве поставляемой продукции", - заявил Владимир Муравник. Предпочтение при выдаче лицензий на право работы по оборонным заказам будет отдаваться предприятиям, прошедшим сертификацию. В течение ближайших 2 лет планируется провести через сертификацию все предприятия отрасли и увеличить роль военных представителей при приеме продукции.

В сфере ОПК существует несколько систем сертификации менеджмента качества продукции. Российские системы - это "Оборонсертифика", "Военный регистр",

"Оборонтест", "Русский регистр", международная-ИСО 9001:2000. По словам специалистов, стоимость проведения сертификационного и надзорного аудита составляет \$4-8,5 тыс. Создание системы менеджмента качества (обучение персонала, введение электронной системы корпоративного управления, привлечение консалтинговых фирм) может обойтись предприятию в \$1-5 млн.

"Любое ужесточение требований на определенном этапе связано с увеличением себестоимости продукции, так как может быть связано с обучением кадрового состава предприятия, техническим переоснащением. Но в таких случаях однозначно говорить о потерях нельзя, так как затраты окупятся. Крупным предприятиям, давно работающим по оборонным заказам, большой слож-

ности новые требования не создадут. Сейчас большую проблему составляет схема работы по оборонному заказу. Контролирующие организации буквально нас раздвигают. Предприятию достаточно дорого обходится подготовительный этап перед сертификацией и лицензированием. Например, лицензия Минобороны на один вид деятельности стоит 5 МРОТ, стоимость же подготовки составляет 500 тыс. рублей. У нас 30 таких лицензий".



СТАПЕЛЬНАЯ СБОРКА

В Хабаровске готовят ДКВП "Мурена-Э" для Республики Корея

Военно-промышленный курьер, № 25, 07-13.07.2004, с. 8, Владимир Шварев, заместитель главного редактора агентства "АРМС-ТАСС"

Первая секция десантного корабля на воздушной подушке (ДКВП) "Мурена-Э" установлена на стапель кораблями Хабаровского судостроительного завода. С участием представителей заказчика (Республики Корея) и правительства Хабаровского края состоялась торжественная церемония закладки корабля, ставшая началом работы над крупным экспортным заказом.

По словам генерального директора завода Геннадия Кошкарева, строительство нескольких десантных кораблей "Мурена" станет самым крупным за последние годы заказом для предприятия. Суда такого типа ранее строились только для отечественного ВМФ. Экспортный контракт на поставку таких десантных кораблей заключен предприятием впервые. Всего в Республику Корея будут поставлены три корабля на воздушной подушке "Мурена-Э". Корабли будут поставлены в РК в 2004-2005 гг. в счет погашения госдолга России. Не исключено, что Южная Корея увеличит закупку кораблей этого типа, учитывая высокие тактико-технические и боевые возможности.

Корабль "Мурена-Э" на воздушной подушке проекта 12061 разработан Центральным морским конструкторским бюро "Алмаз" под руководством генерального конструктора Александра Шляхтенко. Он обладает большой грузоподъемностью (до 24 т), способен развивать скорость до 55 узлов, доставлять десантные подразделения со штатным вооружением на расстояние до 200 морских миль, обеспечивать спасение и эвакуацию терпящих бедствие. В состав вооружения "Мурены-Э" входят зенитные ракеты, 30-мм автоматическая пушка АК-306 и мины.

Россия развивает сотрудничество в сфере ВТС с Южной Кореей сразу по нескольким направлениям. В частности, тульское КБП выполнило поставочные контракты по ПТРК "Метис" и управляемым боеприпасам для танков и БМП. Кроме того, КБП выполнило для Ре-

спублики Корея несколько работ по оказанию услуг, в том числе по оснащению тепловизорами российского производства ранее поставленной партии пусковых установок ПТРК. Для обучения персонала были поставлены тренажеры и проведено обучение. Наряду с выполнением чисто поставочных контрактов, КБП комплексно решает все вопросы с южнокорейской стороной - это создание сервисного обслуживания, обучение персонала, поставка контрольно-проверочной аппаратуры, ЗиП и т. д.

Сейчас КБП активно работает с Управлением разработки вооружений и военной техники Республики Корея. Туляки предлагают установить свои комплексы на подвижную базу корейского производства. В Республике Корея создана хорошая отечественная 155-мм гаубица. На нынешнем этапе речь идет о том, чтобы к ней адаптировать управляемый боеприпас типа "Краснополь". ВМС Республики Корея проявили заинтересованность в установке на корабли, разрабатываемые по национальной масштабной кораблестроительной программе, систему "Каштан" и другие установки.

Наиболее успешно Россия развивает сотрудничество с РК в области поставок вертолетной техники. В 2003 г. исполнилось 10 лет с момента поставки первых вертолетов Ка-32 в Южную Корею. Для их обслуживания в апреле 1994 г. был создан центр технического обслуживания. Провайдером по поставкам вертолета в рамках программы погашения российского долга была выбрана корпорация "LG интернэшнл корп." (LGIC), которая является эксклюзивным дистрибьютором российских вертолетов Ка-32 и Ми-172 в Южной Корее и странах ЮВА.

В июне 2002 г. Кумертауское авиационное производственное предприятие (КумАПП) заключило контракт с министерством обороны Южной Кореи через LGIC на поставку семи вертолетов Ка-32 в транспорт-

ном варианте. Поставки машин завершатся в 2004 г. Вместе с вертолетами корейская сторона получит дополнительное техническое оборудование, а корейские специалисты пройдут подготовку в учебном центре Курмертау. Контракт выполняется в счет уплаты государственного долга России перед РК.

Сейчас LGIC работает над вариантами продвижения в Южную Корею и страны ЮВА вертолетов Ми-172, Ка-50, Ка-52, Ка-226, "Ансат", а также самолета-амфибии Бе-200. Несмотря на проигрыш корпорации "Сухой" с самолетом Су-35 в тендере ВВС РК, России удалось закрепиться на авиационном рынке Кореи. В частности, в мае 2002 г. был заключен контракт на поставку 23 легких многоцелевых самолетов Ил-103. Поставки Ил-103 также осуществляются в счет погашения госдолга России. Исполнителем контракта является Луховицкий авиационный производственно-испытательный комплекс (ЛАПИК), входящий в состав РСК "МиГ".

В целом, большая часть поставок военной техники в РК из России была осуществлена в счет погашения

госдолга. Первый договор о закупке российских вооружений и военной техники (ВиВТ) в счет погашения государственного долга, составлявшего на тот момент 1,47 млрд. долл., был заключен с Республикой Корея в июле 1995 г. Списываемая с российского долга сумма соответствовала 457 млн. долл. Из этой суммы 240 млн. долл. пришлось на поставки ВиВТ. РК получила 33 танка Т-80У, 33 БМП-3, 770 ПТРК "Метис-М", ПЗРК "Игла", вертолеты Ка-32, ракетное вооружение и боеприпасы. На металлолом были проданы авианесущий крейсер "Минск" и несколько сотен танков Т-54 и Т-55.

(...)



НА БЛИЖНИХ ПОДСТУПАХ К США

В Мексике будет открыт совместный центр по обслуживанию российских вертолетов

Военно-промышленный курьер, № 23, 23-29.06.2004, с. 6, Владимир Шварев, заместитель главного редактора агентства "АРМС-ТАСС"

В ходе официального визита в Мексику президента РФ Владимира Путина достигнута принципиальная договоренность о строительстве в этой стране совместного российско-мексиканского Центра по ремонту и обслуживанию вертолетной техники российского производства.

(...)

Первый вертолетный контракт между Россией и Мексикой был заключен в 1994 г. Согласно контракту, мексиканским ВМС в 1995-1998 гг. были поставлено 20 вертолетов Ми-8Т производства Казанского вертолетного завода (КВЗ). В дальнейшем обе страны планируют расширить деятельность создаваемого Центра на другие страны латиноамериканского региона.

В последнее время КВЗ вновь налаживает отношения с Мексикой. В частности, в ноябре 2002 г. между "Рособоронэкспортом" и ВМС Мексики был подписан контракт на поставку двух военно-транспортных вертолетов Ми-17-1В производства КВЗ. (...)

Руководство КВЗ в перспективе рассчитывает на расширение поставок вертолетов в Мексику.

Компания "Роствертол" в феврале и апреле 2000 г. поставила ВВС Мексики два тяжелых вертолета Ми-26Т, которые используются в основном для борьбы с последствиями стихийных бедствий. Улан-Удэнский авиазавод поставил в общей сложности в Мексику 12 вертолетов Ми-171. В целом, с учетом поставок в Мексику вертолетов через другие российские внешнеторговые организации, а также из ряда стран СНГ, в настоящее время в этой стране в эксплуатации находятся более 50 вертолетов российского производства.

Вторым направлением возможного сотрудничества двух стран президент Мексики назвал организацию сборочного производства тяжелых грузовых автомобилей. Россия уже имеет опыт сотрудничества с Мексикой в области поставки автомобильной техники. В частности, в ноябре 2002 г. "Рособоронэкспорт" заключил контракт на поставку партии из 52 автомобилей "Урал" с колесной формулой 6х6 для пополнения автопарка ВМС Мексики.

В мае 2004 г. началась поставка в Мексику внедорожников "Урал". В апреле машины успешно прошли приемку заказчика - морского департамента Мексики. (...)

По контракту, заключенному в ноябре 2002 г., через "Рособоронэкспорт" для ВМС Мексики поставлены также пять переносных зенитных ракетных комплексов (ПЗРК) "Игла" для обеспечения охраны морских нефтепромыслов в Мексиканском заливе.

В стоимостном выражении эта сделка не столь велика для "Рособоронэкспорта", однако для России она более важна в перспективном плане, поскольку получила поддержку в парламенте Мексики. Положительно оценили закупку ПЗРК "Игла" и мексиканские эксперты по вооружениям.

Успех России на рынке вооружений Мексики тем более важен, поскольку вплоть до настоящего времени Мехико ориентировался преимущественно на закупки вооружений и военной техники (ВВТ) в США, а закупки российской продукции военного назначения носили эпизодический характер (следует, в частности, еще упомянуть о поставке в 1997-1998 гг. двух транспорт-

ных самолетов Ан-32).

Важной вехой в направлении дальнейшего расширения двустороннего военно-технического сотрудничества стал недавний визит Владимира Путина в Мексику. Подводя итог переговоров со своим мексиканским коллегой, президент РФ отметил намерение развивать военно-техническое сотрудничество с Мексикой. "В военно-технической сфере есть хорошие перспективы, сделаны первые шаги, будем развивать это направление", - заверил глава российского государства на пресс-

конференции.

(...)



В ИНТЕРЕСАХ СУХОПУТНЫХ ВОЙСК

На выставке "Евросатори-2004" "Рособоронэкспорт" представил новый каталог экспортных образцов ВВТ

Военно-промышленный курьер, № 24, 30.06-06.07.2004, с. 8, Михаил Тульев

На прошедшей в Париже международной выставке вооружения "Евросатори-2004" (14-18 июня 2004 г.) организатор российской экспозиции ФГУП "Рособоронэкспорт" провел презентацию нового Каталога экспортных образцов вооружения и военной техники Сухопутных войск.

Каталог предприятия издан на английском языке и ориентирован преимущественно на представителей командования Сухопутных войск и экспертов закупочных организаций зарубежных стран. В него включена информация о 130 образцах вооружения: бронетанковой и инженерной технике, ракетно-артиллерийских системах, системах управления огнем, оружии подразделений специального назначения, стрелковом оружии, боеприпасах и тренажерах.

В издание вошли детальные описания и тактико-технические характеристики таких образцов бронетанковой и инженерной техники российского производства, как танки Т-90С, Т-80У, боевые машины пехоты БМП-2, БМП-3, боевая машина десанта БМД-3, боевые разведывательные машины и бронетранспортеры. (...)

В разделе о ракетно-артиллерийском вооружении можно познакомиться со всем спектром высокоточных ракетных комплексов, реактивных систем залпового огня, гаубиц и противотанковых пушек, а также систем наведения и управления огнем. На страницах издания представлены уже хорошо известные Сухопутным войскам многих иностранных государств и по праву ставшие одними из приоритетных экспортных образцов вооружения реактивные системы залпового огня "Смерч" и "Град", а также АСУО "Капустник-Б", предназначенная для управления огнем артиллерийских систем, как российского, так и зарубежного производства.

Издание позволяет познакомиться с основной экспортной линейкой высокоэффективного стрелкового

оружия и боеприпасов, например, с семейством всемирно известных автоматов Калашникова, включая усовершенствованные АК-74М, АК105 и специально разработанные под 5,56-мм патрон НАТО автоматы АК101 и АК102. Также приведены описания модернизированных пулеметов Калашникова, крупнокалиберного пулемета КОРД, снайперских винтовок Драгунова СВД и СВДС, патронов малого и среднего калибра, а также крупнокалиберных патронов 12,7x108 мм и 14,5x114 мм.

Отдельный раздел в каталоге посвящен вооружению подразделений специального назначения. В нем широко представлены все экспортные образцы специального стрелкового оружия: автоматы и пистолеты для стрельбы под водой, специальные снайперские винтовки, малогабаритные автоматы, многоцелевые портативные гранатометы, пистолеты-пулеметы, специальные самозарядные пистолеты. Все они приняты на вооружение специальных подразделений силовых структур Российской Федерации, что существенно повышает их экспортные возможности. В данном разделе также описаны специальные боеприпасы, прицелы, бинокли, приборы наблюдения и ночного видения, бронежилеты.

Помимо боевой техники и вооружения в каталоге ФГУП "Рособоронэкспорт" предлагаются востребованные на международном рынке технологии комплексной утилизации боеприпасов и программы эффективной модернизации вооружения и военной техники.

(...)



ВОЕННЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ ДОЛЖНЫ ПЕРЕЙТИ ГОСУДАРСТВУ

Время новостей, 06.07.2004, с. 4, Беседовал Сергей Авилин

Последние три года объемы продаж российской военной техники и вооружений за рубеж росли опережающими темпами. Начиная с 2001 года они увеличивались с каждым годом примерно на миллиард долларов, достигнув в 2003 году 5,1 млрд долл. При этом более 90% экспорта продукции российского оружия в прошлом году прошло через госпосредника "Рособоронэкспорт". Но несмотря на это, некоторые статьи военного экспорта уменьшаются, а вскоре могут и вовсе исчезнуть. Почему так происходит, рассказывает начальник департамента экспорта продукции военного назначения сухопутных войск ФГУП "Рособоронэкспорт" Игорь Севастьянов.

(...)

Вопрос: Судя по цифрам "Рособоронэкспорта", экспорт российского оружия сухопутных войск намного уступает объемам поставок самолетов и вертолетов...

Игорь Севастьянов: На самом деле наших вооружений за границей очень много. (...)

Мы готовы эту технику модернизировать, обучать ее эксплуатации и ведем соответствующие переговоры.

Вопрос: Мировой спрос на российские БМП по-прежнему высок?

Игорь Севастьянов: Спрос на новую бронированную технику есть, основными ее покупателями являются страны арабского мира. Но благодаря использованию новых материалов эти машины, естественно, стали дороже. И некоторые страны поэтому пошли по пути не приобретения новых БМП, а модернизации существующих. Сейчас предлагаем много способов защитить машину прошлого поколения и от точных снарядов, и от высокоточного оружия путем установки систем "Арена" и "Штора". Увеличивается мощность двигателя, что дает скорость и маневренность, устанавливается высокоточное оружие, усиливается броня, улучшаются средства связи... Зачем покупать "железо", если машина служит 15-20 лет.

Однако велика вероятность и того, что БМП могут навсегда исчезнуть из нашего экспортного списка. И наша первоочередная задача сейчас - реанимировать Курганский машиностроительный завод, который и выпускает эти уникальные машины. Сейчас это предприя-

тие находится в тяжелом состоянии. Ежегодный убыток в течение последних лет - около 250 млн руб. (...)

Курганмашзавод - предприятие, выпускающее уникальную военную технику. Все мировые эксперты признают, что аналогов этим машинам нигде нет. БМП-3 - лучшая в мире из своего класса, она плавает при 4-5-балльном шторме, стреляет с воды, уходя на 50 км от берега. (...)

Я считаю, что Курганмашзаводом должно управлять государство, напрямую или через те структуры, которые перед ним отвечают. Но при этом я вовсе не против того, чтобы в военно-промышленный комплекс пришел частный капитал. Его привлекать можно и нужно. Это общемировая практика, но допускать его надо при определенных правилах игры. На сегодняшний день очевидно, что нынешний хозяин завода - компания СИБУР (ей принадлежит 50,63% акций) - не смог обеспечить защиту интересов нашего государства. Все то время, что СИБУР владеет КМЗ, он не стал предпринимать никаких усилий не только для поддержания предприятия, но и для увеличения объемов роста продукции.

Вопрос: А "Рособоронэкспорту" принадлежит какой-то пакет акций Курганмашзавода?

Игорь Севастьянов: Никакого долевого участия в уставном капитале КМЗ мы не имеем. Хотя ни для кого не секрет, что "Рособоронэкспорт" владеет рядом оборонных предприятий. Мы прекрасно отдаем себе отчет в том, что если не направлять средства на поддержку российского оборонно-промышленного комплекса, то завтра-послезавтра банально торговать будет нечем. По крайней мере что касается тематики вооружений сухопутных войск. (...)

□

"СУШКИ" "ПОРВАЛИ" АМЕРИКАНСКИЕ F-15

Известия (Московский выпуск), 26.06.2004, с. 3, Дмитрий Литовкин

Военно-воздушные силы стран, на вооружении которых находятся российские многофункциональные истребители Су-30МК, имеют определенное преимущество и в перспективе могут представлять угрозу американскому господству в воздухе. Эту точку зрения в беседе с корреспондентом газеты USA Today высказал американский генерал Хал Хомбург, возглавляющий службу Air Combat Command ВВС США, комментируя успехи индийских ВВС в учебных боях против американских самолетов F-15C "Игл".

- Мы не настолько обогнали весь остальной мир, как нам хотелось бы думать, - заявил генерал, - F-15 является основным нашим боевым самолетом для завое-

вания превосходства в воздухе, и поэтому неожиданные победы индийцев на русских самолетах стали настоящим "отрезвляющим душем" для многих чинов ВВС.

Американцы предпочитают не комментировать, что же именно произошло в индийском небе и как именно российские "сушки", пилотируемые пилотами индийских ВВС, "сделали" американцев. Индийская сторона не менее велеречива - истребители Су-30МКИ в трех из четырех боев одержали победы над американцами на F-15C из 3-го воздушного крыла базы ВВС США в Элмендорфе, штат Аляска. Впрочем, российским экспертам детали не так уж и важны - российские истребители ре-

гулярно соревнуются с американскими за право называться истребителями превосходства в воздухе.

По словам представителей компании "Сухой", впервые это произошло еще в начале 90-х годов. Тогда несколько истребителей Су-27 под руководством руководителя центра подготовки пилотов ВВС России в Липецке генерал-майора авиации Александра Харчевского перелетели Атлантику, для того чтобы специально померяться силами с американскими F-15. Событие это активно обсуждалось в американской прессе. Видимо, поэтому сами учебно-боевые полеты были по просьбе американцев проведены вдали от базы базирования американских самолетов в океане. Все, что в это время происходило в небе, фиксировалось на видео.

По словам Александра Харчевского, по условию боя сначала наши самолеты должны были сесть американским на хвост, затем они менялись местами. Так вот - в обоих случаях "сушки" без особых проблем выходили победителями. Почему? По словам российского аса, прежде всего из-за сверхманевренности и тяговооруженности. F-15 не мог, так же как российские Су-27, набирать скорость на восходящей траектории, американскому истребителю для этого надо было делать своеобразную "ступеньку" - пролетать в какой-то момент по прямой. Этим и воспользовались российские летчики - увлекали американцев в вертикальный подъем, те теряли скорость, а затем наши машины, совершив резкий разворот, оказывались в хвосте противника - цель была "уничтожена".

Не менее впечатляющими были и бои другого российского истребителя- МиГ-29 с южноафриканскими "Миражами". На всех машинах были установлены специальные "видео-пулеметы", с помощью которых пилоты должны были фиксировать "попадание" в противника. Когда после учебно-тренировочного боя проявили пленки, то оказалось, что на южноафриканских нет ни

одного снимка российского МиГа. Зато на наших "Миражи" были во всей красе...

- Если наш самолет подошел вплотную к противнику, то можно считать: враг подбит, - заявил "Известиям" главный конструктор-директор программы МиГ-29 и его модификаций Аркадий Слободской. - Для этого достаточно всего 5-6 очередей...

В учебных боях с американскими самолетами участвуют не только наши пилоты. Раз 5-6 в год в Америку летают пилоты немецких люфтваффе на МиГ-29, доставшихся им от ГДР. Итог этих боев предсказуем - МиГи "рвут" американские истребители.

Почему же только сейчас американский генерал Хал Хомбург решился на публичное признания слабости стоящих на вооружении армии истребителей? Сейчас в США завершается программа разработки и испытания истребителя 5-го поколения F-22 "Raptor", который должен заменить F-15C. Стоимость одного самолета - \$90-100 млн. Американский конгресс считает, что это дорого, и не очень хочет финансировать Пентагон, которому надо не менее 190 таких машин. Именно поэтому сегодня и потребовалась страшилка о новой "воздушной угрозе". Российских конструкторов это не очень заботит. По словам представителей компании "Сухой", потенциал, заложенный в семейство истребителей Су-27-Су-30, настолько велик, что позволяет через модернизацию за небольшие деньги подтягивать их до уровня возможностей самых современных западных машин. У МиГ точно такая же ситуация.

□

ПОКУПАТЕЛЯМ РОССИЙСКОГО ОРУЖИЯ ПОСТРОИЛИ НОВУЮ ГОСТИНИЦУ

Известия (Московский выпуск), 05.07.2004, с. 10, Дмитрий Литовкин

Во вторник в Нижнем Тагиле откроется крупнейшая на территории России выставка вооружения, военной техники и боеприпасов для Сухопутных войск - RUSSIAN EXPO ARMS 2004. В этом году в ее работе примут участие около 230 предприятий из 29 регионов России, 13 предприятий из стран СНГ и более 10 компаний из государств дальнего зарубежья: Израиля, Швеции и Швейцарии. Это примерно в полтора раза больше, чем на предыдущей выставке 2002 года.

Одна из главных причин роста популярности салона заключается, по мнению специалистов, в том, что территория Нижнетагильского института испытания металлов, где он и проходит, является основной выставочной площадкой Сухопутных войск России. Поэтому здесь можно продемонстрировать не только эксплуатационные, но и баллистические характеристики вооружения. Любой экспонат прямо со стенда может быть выведен на полигон, где наглядно, под строгим контролем кон-

трольно-измерительных комплексов, он сможет на практике показать свои боевые возможности.

Нижнетагильский салон продлится всего 4 дня. Однако, как уверены организаторы, за это время гостям выставки будет продемонстрировано все то новое, что за последние 2 года было создано в российском военном-промышленном комплексе. В числе новинок - усовершенствованные варианты отечественных самоходных артиллерийских установок и гусеничный минный заградитель ГМЗ-3. Самоходная артиллерийская установка-гаубица "Мста-М1" производства ФГУП "Уралтрансмаш", оснащенная автоматизированной системой управления огнем (АСУОГ), продемонстрирует свои ходовые и огневые качества. На площадке можно будет увидеть и вариант "Мсты" под натовский 155-мм снаряд.

Специалисты говорят, что показ "модернизированной" под натовские стандарты "Мсты" имеет далеко идущие последствия. Модернизацией лучшей россий-

ской самоходной артиллерийской установки наши конструкторы занялись, что называется, не от хорошей жизни. В свое время ею заинтересовались индийцы. Единственной проблемой оказалось то, что в Индии еще с колониальных времен все артиллерийские боеприпасы имеют 115 - и 155-миллиметровый калибр. Хотите, чтобы мы ее купили, заявили тогда представители индийской делегации, пускай тогда она стреляет нашими снарядами... Поэтому появление новой 155-миллиметровой "Мсты" российские оружейники связывают с возможностью скорого подписания нового весьма перспективного контракта.

По мнению специалистов, большой интерес у потенциальных покупателей вызовет модернизированная самоходная гаубица 2С3М2 "Акация", состоящая на вооружении многих стран мира. Ее "электронная" версия впервые будет показана в Нижнем Тагиле. "Акации" оснащаются автоматизированной системой управления огнем, спутниковой навигационной системой и электронной картой боевых действий. Не останутся за рамками салона и новейшие российские танки: Т-90С и модернизированный Т-72М1 - его демонстрация также рассчитана на индийскую делегацию. У Дели весьма внушительный парк этих машин, модернизацией которых Москва не прочь была бы заняться после того, как закончится выполнение контракта на поставку в Индию 300 танков Т-90С.

По планам организаторов в ходе салона будет проведено около 135 различных показательных выступлений и боевых стрельб. Свои огневые возможности покажут реактивные системы залпового огня "Град", "Смерч", боевая машина пехоты БМП-3 (ее уже купили

ОАЭ, Иордания, собираются приобрести другие страны Ближнего и Среднего Востока), бронетранспортер БТР-80А, усовершенствованный БТР-70, пройдут пуски противотанковых ракет "Метис" и "Штурм".

Правда, если быть совсем объективными, то главным отличием нынешнего салона от предыдущего станет действительно серьезная проработка его организаторами вопросов приема и размещения гостей. Дружная критика предыдущего салона в основном сводилась к тому, что в Нижнем Тагиле попросту не оказалось достаточного количества комфортабельных гостиниц, гостей расселяли по заводским профилакториям и в близлежащем (несколько десятков километров) Екатеринбургe.

Критика хозяевами была воспринята правильно - 6 июля, в день открытия RUSSIAN EXPO ARMS 2004, в городе войдет в строй первая очередь гостиницы, рассчитанная на 120 мест. По заверениям организаторов, улучшатся условия и для работы журналистов: предусмотрены новые пресс-центр и конференц-зал, более современные средства связи и передачи аудиовидеоматериалов. Одним словом, Нижний Тагил делает все, чтобы его оружейный салон стал выставкой если не мирового, то уж европейского класса точно.

□

"ТУЛМАШЗАВОД" ГОТОВИТСЯ К СЕРИЙНОМУ ПРОИЗВОДСТВУ НОВЫХ ВИДОВ ВООРУЖЕНИЯ

(...)

На "Туламашзаводе" в последние годы много внимания уделяют модернизации старых видов вооружения, а также освоению новых.

Так, находятся на различных этапах испытания опытные образцы следующих изделий: артиллерийская установка с современными способами целеобнаружения "Палаш", ракетно-артиллерийская установка на базе АК-306 "Вихрь", а также модернизированные образцы комплекса "Каштан" и СХП - системы хранения припасов для "Каштана". В ближайшее время завод готов приступить к серийному производству всех этих видов оружия. На последние два уже есть заказчики.

С перспективой на серийное производство изгото-

влены также опытные образцы абсолютно новых боевых модулей для БМП "Кливер", "Бахча" и "Панцирь". Уже сейчас к этим видам вооружения проявляют большой интерес потенциальные покупатели. Особенно к "Кливеру" и "Панцирю". На них прогнозируется большой спрос. (...)

□

"СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД "ВЫМПЕЛ" (Г. РЫБИНСК, ЯРОСЛАВСКАЯ ОБЛАСТЬ) ЗАЛОЖИЛ БОЛЬШОЙ ГИДРОГРАФИЧЕСКИЙ КАТЕР ПО ЗАКАЗУ ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА РОССИИ

Торжественная церемония закладки судна прошла в первой декаде июня в Рыбинске. "Гидрографическая служба Военно-морского флота нуждается в новых судах. Если в 80-х годах флот получал ежегодно до десятка новых кораблей, то в 90-х годах поставки судов практически прекратились. Но жизнь показала: стране нужен сильный, могучий Военно-морской флот", - заявил заместитель начальника управления кораблестроения ВМФ РФ Юрий Горев на торжественной церемонии закладки судна.

Гидрографический катер должен быть сдан в эксплуатацию в третьем квартале 2005 года. Он будет нести службу на Балтике. Его предназначение - исследо-

вание рельефа дна, промеры глубин и обеспечение безопасного прохода военных кораблей и судов. ОАО "Вымпел" в 2002 году выиграло тендер на строительство головного гидрографического катера. Всего же планируется построить их больше сорока. Заказчиком выступает управление кораблестроения ВМФ.

□

КОНВЕРСИЯ

АВИАПРОМ ВПАДАЕТ В КОМУ

Русский курьер, 07.07.2004, с. 7, Максим Логвинов

В скором времени в России может остаться только три предприятия, которые производят самолеты для гражданской авиации. По крайней мере, господдержка обещана только им. Это Ульяновский Авиастар, Воронежский и Казанский авиазаводы. "Они способны удовлетворить весь спрос на авиационную технику не только России, но и стран СНГ, - заявил вчера руководитель департамента оборонно-промышленного комплекса Минпромэнерго Юрий Коптев. - И мы ориентируемся только на них". Остальные пять авиационных заводов, среди которых предприятия Самары, Саратова и Смоленска, не вписались в схему Минпромэнерго, и в скором времени попросту умрут. Хотя и нынешнее их состояние сложно назвать жизнью: в 2004 году на Саратовском авиазаводе планируется выпустить всего один Як-42Д, а на Самарском - один Ан-140. Правда те предприятия, которые Минпромэнерго намерено поддерживать, сейчас тоже находятся в состоянии клинической смерти. Если в советские времена только Казанский авиазавод ежегодно производил 230-240 самолетов, то за весь 2003 год, всеми российскими авиастроителями было выпущено лишь 12 магистральных лайнеров.

Между тем, по словам Коптева, безубыточного уровня они могут достигнуть только производя 35-40 самолетов в год. Это не утопия: даже с учетом почти десятилетнего простоя, они достаточно быстро могут наладить производство более чем 100 машин. Вот только продавать их некому - у авиаперевозчиков на покупку новой техники нет денег. А говорить о производстве самолетов для предоставления их в лизинг просто смешно - авиазаводы и так едва сводят концы с концами. Поэтому единственным выходом из патовой ситуации может стать развитие лизинговых программ при участии государства и инвесторов. Всего на эти цели потребуется 1 млрд. 736 млн. долларов из которых 377

млн. должно быть выделено из бюджета, еще 340 млн. необходимо привлечь от частных инвесторов, а около 900 млн. составят заемные средства. Если все эти деньги действительно удастся найти, то к 2010 году российские предприятия полностью удовлетворят спрос отечественных авиаперевозчиков: будет собрано 536 летательных аппаратов, в том числе 273 самолета.

Но это оптимистический сценарий. Если государство не примет участия в развитии лизинговых схем в авиапроме, по расчетам Минтранса, уже к 2006-2007 годам может начаться кризис у перевозчиков. Ведь авиапарк неуклонно стареет: из 1600 самолетов российских авиакомпаний, только 7% составляют современные отечественные модели (ТУ-204, ТУ-214, ИЛ-114), которые отвечают международным требованиям по уровню шума и вредным выбросам. Еще 17% - это самолеты иностранного производства, которые перевозят до 40% пассажиров на международных авиалиниях. И уже сейчас не понятно: то ли начинать массовую закупку иностранной техники, то ли развивать отечественную промышленность. В принципе, найти достаточно качественные и недорогие иностранные самолеты сейчас не проблема: европейские и американские авиаперевозчики активно избавляются от устаревших, но еще вполне пригодных для эксплуатации моделей. По словам Коптева, на мировом рынке по демпинговым ценам предлагается более 2 тыс. авиалайнеров производства начала 90-х годов, которые пока могут летать по всему миру, так как соответствуют международным требованиям по уровню шума. Но со следующего года начнет действовать новое положение, по которому рекомендуется этот уровень еще уменьшить. Пока оно носит рекомендательный характер, но скоро может стать обязательным. И тогда старые авиаинициативы можно будет использовать только на внутренних рейсах. Не говоря уж о том, что если сделать ставку на импорт, отече-

ственный авиапром наверняка умрет, причем, не только гражданский, но и военный, уверяет Коптев.

□

ТАНКОВЫЙ БРОСОК НА МАРС

Наши конструкторы бронетехники способны решать и космические задачи

Российская газета, 08.07.2004, с. 5, Сергей Птичкин, Борис Ямшанов

(...)

Танки - это не только броня и огневая мощь, это еще и средоточие высочайшего интеллекта. Лучше всего об этом говорит более чем полувековой опыт ВНИИ транспортного машиностроения - ведущего центра танкостроения. Институт был образован 55 лет назад в Ленинграде, на базе Кировского завода. Вскоре выяснилось, что идеологи танкостроения способны практически решать не только приземленные и чисто боевые задачи, но и космические.

Танковый НИИ стал мировым научным центром на рубеже пятидесятих-шестидесятых годов, когда им руководил Василий Степанович Старовойтов - отец Галины Старовойтовой. В 1963 году состоялась встреча Сергея Королева и Василия Старовойтова, на которой произошло своеобразное обручение танкистов и работников космических отраслей. Встреча шла в обстановке повышенной секретности.

(...)

Королева привлекла способность танкостроителей создавать уникальные подвески.

17 ноября 1970 года советский "Луноход-1" стал первым в истории человечества транспортным средством, доставленным на наш естественный спутник и проработавшим там десять с половиной месяцев, - это знают все. А вот то, что шасси космического вездехода спроектировали на базе подвески советских танков, известно лишь специалистам.

В дальнейшем танковые ноу-хау использовались для создания оборудования по изучению грунта Венеры станциями "Венера-13", "Венера-14", "Вега". Именно танкостроители спроектировали космические аппараты

для поверхностного изучения далеких планет с нетрадиционным способом передвижения, создали целую гамму бортового оборудования для орбитальных космических станций и межпланетных космических аппаратов. Очень активно они работали по проекту "Буран".

А настоящей сенсацией стало мировое признание того, что в космосе лучше всего работают российские стабилизаторы... танковых пушек.

На базе систем, применяемых для стабилизации и наведения танковых орудийных стволов, откат которых превышает 100 тонн, были созданы трехосные стабилизированные платформы научного комплекса "Аргус" для международной программы "Марс-96", платформа точного наведения "Ориентатор" для орбитальной станции "Мир", а сейчас разрабатывается двухосная поворотная платформа для российского сегмента МКС.

По заказу зарубежных космических центров питерские танкостроители разработали оригинальную конструкцию марсохода с изменяемой геометрией самоходного шасси, подвижной пенетрометр по исследованию марсианского грунта, приводные механизмы для огромных антенн космических аппаратов. Российские танкисты готовы к мирному броску своих уникальных и абсолютно мирных машин на Марс.

□

"САЙГА" ОСЕЧКИ НЕ ДАЕТ

Россия, № 27, 01-07.07.2004, с. 5, Ольга Евсеева

В оружейной столице России - Ижевске прошло общее собрание Союза российских оружейников. Место встречи выбрано не случайно. Во-первых, президенту союза, конструктору-оружейнику Михаилу Калашникову 10 ноября этого года исполнится 85 лет. Во-вторых, Союз российских оружейников отмечает свое десятилетие, а главными инициаторами объединения предприятий ВПК выступили ижевские оружейники.

В Удмуртии из десяти предприятий этой отрасли

лишь одно сумело выпутаться из сетей конверсии и начать поход на международные рынки. Прежде всего это концерн "Ижмаш" - флагман оборонной промышленности Советского Союза. Именно здесь делали известные на весь мир автоматы Калашникова.

(...)

Судьба сыграла злую шутку с "Ижмашем". Охотничье оружие здесь начали выпускать еще в 1824 году. Но после войны 1941-1945 годов предприятие по при-

казу Министерства обороны почти полностью перешло на выпуск автоматов Калашникова. Многие свои разработки охотничьего и спортивного оружия конструкторы "Ижмаша" вынуждены были передать Ижевскому механическому заводу, а также на другие предприятия страны. Ижевский же оружейный завод начинал работу по выпуску спортивно-охотничьего оружия практически с нуля.

На рынок спортивного и охотничьего оружия ижевские оружейники вновь пришли в 1993 году. Производство "мирного" оружия началось с небольших партий - 6 тысяч стволов в год. Трудности в освоении рынка заключались в отсутствии опыта торговли. Модельный ряд мировых и отечественных производителей складывался в течение нескольких десятилетий. Специалистам концерна "Ижмаш" пришлось каждые полгода создавать новые образцы. Первоначально даже тот факт, что этому оружию не было аналогов в мире, привел к некоторым трудностям на рынке. Использование боевых технологий в производстве оружия для охотников и спортсменов - ничего подобного в мире не было.

"Ижмаш" удерживает позиции за счет оригинальности конструкции: это нарезное охотничье и спортивное оружие не имеет аналогов. У завода сильные позиции в продаже спортивного оружия для биатлона. Пожалуй, только австрийская фирма "Антшюц" является достойным конкурентом. Концерн почти полностью владеет рынком гладкоствольного оружия для самообороны. После появления "Сайги" помповые ружья с рынка исчезли: они стали не нужны, потому есть оружие на базе Калашникова, стреляющее лучше, дальше и надежнее. Новое изделие - "Сайга" 030 признано на рынке не только лучшим, а классобразующим изделием.

Накануне юбилейного собрания Союза оружейников "Ижмаш" стал участником практически всех выставок оружия, проводившихся в мире.

В марте концерн принимал участие в международной выставке-ярмарке спортивно-охотничьего оружия и сопутствующих товаров "IWA 2004" в г. Нюрнберге. Был представлен практически весь ассортимент спортивных и охотничьих изделий: "Соболь", "Коршун", "Барс", "Лось", "Волк", СМ-2, "Сайга", "Тигр", "Биатлон", "Рекорд". Заключен ряд договоров и контрактов с фирмами

из Европы и Латинской Америки на поставку "Сайги" и "Тигра".

В апреле сразу после закрытия выставки в Нюрнберге концерн посетила делегация из Венгрии. Ее интересовали гладкоствольное и нарезное оружие для промысловой и любительской охоты, спортивное оружие и ножи. Фирма намерена выступить дилером на территории Венгрии, Словакии, Словении и Румынии. Основным интересом гостей вызвали образцы охотничьего оружия в стиле "милитари". По мнению представителей венгерской делегации, сегодня такие изделия будут пользоваться наибольшим спросом в перечисленных странах. Стороны договорились о дальнейшем сотрудничестве и обсудили условия заключения контракта, ценообразования, порядок доставки продукции, а также вопрос предоставления лицензий на право торговли.

Концерн, приняв участие в Международной выставке вооружений и военной техники для сухопутных войск, войск ПВО, военно-морских сил и специального оборудования, которая состоялась в апреле в Малайзии (DSA), заключил ряд контрактов с государствами Азиатско-Тихоокеанского региона.

Помимо стрелкового оружия, "Ижмаш" продемонстрировал макеты высокоточных управляемых артиллерийских комплексов "Китолов-2М" и "Краснополь", предназначенных для поражения малоразмерных наземных целей. Министерства обороны Индонезии, Малайзии и Вьетнама проявили интерес к этому оружию.

По мнению специалистов, у предприятия хорошие перспективы: есть четкое понятие, что надо делать и куда идти, есть своя оригинальная ниша, где никто ижевским оружейникам реально не противостоит. На сегодня это самое бурно развивающееся предприятие среди тех, кто занят производством спортивно-охотничьего оружия в стране.

□

БУДЕТ ЛИ РСК "МИГ" ВЫПУСКАТЬ ГРАЖДАНСКИЙ САМОЛЕТ ТУ-334?

Самолету Ту-334 вчера был официально вручен сертификат типа - документ о пригодности модели к коммерческой эксплуатации. Одновременно АО "Туполев", которому принадлежат авторские права на Ту-334, объявило о намерении организовать серийный выпуск машины на Казанском или Ульяновском авиационных заводах. Российская самолетостроительная корпорация (РСК) "МиГ", которой правительство еще в 1999 году поручило наладить выпуск Ту-334, отказалась комментировать решение "Туполева".

Вопрос о сборке Ту-334 имеет довольно долгую историю. Проектировать машину начинали еще в совет-

ские времена и тогда выпуск собирались наладить на киевском заводе "Авиант". После обретения Россией и Украиной независимости друг от друга российским сборщиком Ту-334 был назначен Таганрогский авиационный научно-производственный комплекс им. Г.М. Бериева. Впрочем, необходимых финансовых ресурсов для этого там не нашлось. В 1999 году постановлением правительства России Ту-334 был передан РСК "МиГ". Предполагалось, что в рамках конверсии и на средства от экспорта боевых самолетов РСК организует гражданское производство на своем заводе в подмосковных Луховицах. В конце прошлого года невыполнение этого

постановления послужило поводом для увольнения гендиректора РСК "МиГ" Николая Никитина.

Нынешнее руководство РСК вчера оказалось не готово официально прокомментировать газете "Время новостей" состояние программы Ту-334. Неофициально один из миговских конструкторов назвал программу "вялотекущим процессом".

"Никто не говорит, что "МиГ" не будет выпускать Ту-334, - заявил вчера Игорь Шевчук. - Они будут двигаться к этому так быстро, как позволят финансовые

обстоятельства". Он не объяснил, как быстро и на какие средства планируется организовать сборку машины в Казани или Ульяновске.

□

ПЕРСОНАЛИИ

ИЗБРАН НОВЫЙ СОСТАВ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ КОРПОРАЦИИ "ИРКУТ"

На очередном годовом собрании акционеров корпорации "Иркут" избран новый состав совета директоров общества.

В него вошли одиннадцать человек, в том числе генеральный директор ФГУП "Рособоронэкспорт" Сергей Чемезов, генеральный директор Авиационной холдинговой компании "Сухой" Михаил Погосян, президент группы компаний "Волга-Днепр" Алексей Исайкин, президент корпорации "Иркут" Алексей Федоров и др. Возглавил новый совет директоров корпорации "Иркут" генеральный директор ОКБ им А. Яковлева Олег Демченко.

При новом совете директоров будут сформированы следующие комитеты: по стратегическому развитию и планированию, бюджетный, по аудиту, информации, от-

ношениям с акционерами, по кадрам и вознаграждениям.

Руководить указанными комитетами будут, в основном, независимые директора, число которых увеличилось с 3 до 5 (исполнительных директоров осталось только два). Взаимоотношения акционерного общества и директоров будут строиться на договорной основе.

□

ИЗБРАН СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ ОАО "МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД "АРСЕНАЛ" (САНКТ-ПЕТЕРБУРГ)

На состоявшемся общем годовом собрании акционеров ОАО "Машиностроительный завод "Арсенал" был избран совет директоров.

В него вошли: Владимир Григорьев - первый заместитель генерального директора - директор отраслевого завода ОАО "Машиностроительный завод "Арсенал", Михаил Гусев - генеральный директор ООО "Нордпрофиль", Сергей Королев - генеральный директор ОАО "Машиностроительный завод "Арсенал", Виталий Меньчик - генеральный директор ООО "Лиговский 29", Михаил Сапего - председатель совета директоров ОАО "Ма-

шиностроительный завод "Арсенал", Сергей Шарагин - заместитель генерального директора ОАО "Машиностроительный завод "Арсенал", Григорий Полищук - представитель государства.

□

САМОЛЕТОСТРОЕНИЕ НА РАСПУТЬЕ

Идея создания авиастроительного концерна докатилась до премьеры

Зеркало недели (Киев) № 24, 19-25.06.2004, EV, Валентин Бадрок, Центр исследований армии, конверсии и разоружения

На днях премьер Виктор Янукович все же собрал обещанное всеукраинское совещание по вопросам развития авиастроения. (...) К концу мая стало ясно: отечественный авиапром, фактически расколовшийся на две группировки, в старой оболочке существовать не может. Одни считают, что дальше лететь на мировой рынок маленькими группами стало неперспективно, другие выступают за то, чтобы авиастроителям не мешали жить по старым испытанным правилам. Не забывая, впрочем, финансировать основные проекты отрасли. И хотя премьер, скорее, за интеграцию, чем против, основной виток борьбы еще впереди. Наблюдатели считают, что судьба украинского самолетостроения будет решена в течение первого месяца лета.

Глава правительства успел убедиться, что проблема объединения предприятий авиастроительной отрасли давно перестала быть проблемой лишь Министерства промышленности политики. Любопытно, что при наличии только государственных авиазаводов и при том, что для объединения фактически нужно лишь правительственное решение, противники интеграции советуют подождать до конца текущего года.

На самом совещании разработчики авиатехники фактически открыто выступили против серийных производителей. Впрочем, это вполне логично. АНТК им. Антонова сегодня наиболее твердо стоит на ногах. Во-первых, за счет наличия в его составе крупнейшего предприятия по перевозкам сверхтяжелых грузов. Это реальные, и довольно немалые деньги, которыми, хоть они и государственные, делиться не особо хотелось бы. Во-вторых, за счет того, что исторически разработчик, а не производитель диктует волю в реализации авиационной политики. (...) Считается, что соотношение затрат по созданию экспериментального образца авиатехники к стоимости серийной машины составляет 10 к 1. То есть машина Ан-140 стоимостью около 8,5 млн. долл. "проглотила" не менее 85 млн. долл. А заявленная стоимость нового самолета Ан-148 в 15 млн. долл. означает, что на его разработку от проекта до серии уйдет около 150 млн. долл.

Но и это только часть правды, связанная с позицией разработчика. Старый добрый советский менеджмент вполне отдаст себе отчет в том, что при укрупнении вырвать первые роли в руководстве концерна будет гораздо сложнее, чем выбить финансирование на очередной авиационный проект. Если все сопоставить, то концерн может оказаться могильщиком советских подходов к ведению бизнеса в таком тонком деле, как авиастроение.

Есть логика поддержки идеи самостоятельного развития отдельных предприятий и у части украинских чиновников. Потому что, если создание концерна для ме-

неджеров на местах - это риски финансовые и управленческие, то чиновники рискуют получить в этом проекте свою долю ответственности. (...)

Производители мыслят более "приземленно". Для них лучше тиражировать одну машину много раз, чем десяток - по паре-тройке. (...) Но чтобы тот же Ан-140 был произведен в серии до 2 тыс. ед., необходимы оборотные средства и, соответственно, кредиты и инвестиции.

(...)

Создание авиационного концерна "Антонов" на базе трех государственных предприятий - АНТК им. Антонова, Киевского завода "Авиант" и Харьковского авиазавода - преследует реализацию двух взаимосвязанных идей. Первая из них состоит в том, чтобы у авиационной промышленности была единая промышленная политика, единый сервисный центр, единые приоритеты. Вторая идея связана с созданием в авиапроме привлекательного инвестиционного поля. Сегодня нет ни первого, ни второго.

Поиск инвесторов начался не вдруг. В апреле с.г. Россия заметно изменила правила игры в части впуска иностранных инвестиций: если раньше российское законодательство позволяло инвесторам покупать не более 25% акций предприятия, то сейчас доля иностранных инвестиций может составлять 49%. В такой ситуации украинские авиастроительные заводы рискуют занять место аутсайдеров на ряде рынков. И если российские предприятия окажутся в управлении украинских конкурентов из дальнего зарубежья, отечественный авиапром может остаться без традиционных поставщиков материалов и комплектующих. Вот здесь, считают некоторые представители отрасли, было бы уместно использовать изменения в российском законодательстве и войти в состав акционеров наших российских предприятий-поставщиков. Но сделать это сегодня невозможно. Во-первых, потому, что украинским госпредприятиям закон не позволяет быть инвесторами зарубежных предприятий. Во-вторых, инвестиционный потенциал даже самых успешных украинских предприятий не достаточен для того, чтобы выкупить пакет акций, позволяющий влиять на стратегию развития российских поставщиков. А вот объединение нескольких предприятий в один концерн при условии, что украинское законодательство со временем изменится в сторону транснациональных ФПГ, позволит обеспечить тылы украинскому авиапрому в России и даст гарантию развития программ производства самолетов, разработанных и освоенных в производстве в нашей стране.

(...)

Интересно, что пока идут разборки в самолетостро-

ительной части отрасли, параллельно созданию авиационно-строительного концерна уже заметно продвинулась работа по формированию смежных интегрированных структур. Например, корпорации "Укрaviaремонт", в которую должны войти предприятия, оказывающие услуги по ремонту авиатехники. Или объединение авиаагрегатных заводов, что позволит создать единый комплекс в сфере разработок, производства и поставок комплектующих к авиационной технике. В этом деле, говорят аналитики, не обойдется без нового передела собственно-

сти. Ведь те же авиаремонтные заводы есть и у Минобороны...

□

"ЗЕНИТ" ПОДТВЕРДИЛ СВОЮ ВЫСОКУЮ НЕНАДЕЖНОСТЬ

Российско-украинская ракета не донесла американский спутник до нужной орбиты

Коммерсантъ, 30.06.2004, с. 4, Иван Сафронов

Стартовавшей вчера с пусковой установки Odissey международного морского космодрома Sea Launch российско-украинской ракете-носителю "Зенит-3SL" не удалось вывести на расчетную орбиту американский телекоммуникационный спутник Telstar-18. Аппарат оказался на нерасчетной орбите из-за отказа третьей ступени ракеты - производимого в России разгонного блока ДМ-SL. Это уже десятая авария "Зенита" - самой ненадежной из эксплуатируемых ныне ракет-носителей.

Ракета-носитель "Зенит-3SL" состоит из трех ступеней. Первую и вторую ступени выпускает ПО "Южмаш" (Днепропетровск), третью (разгонный блок ДМ-SL) - ракетно-космическая корпорация "Энергия" (Королев). Нынешний пуск "Зенита-3SL" стал четырнадцатым и вторым неудачным с 1999 года, когда носитель впервые стартовал с Sea Launch. Кроме того, двухступенчатый "Зенит-2" 36 раз стартовал с Байконура, и 8 пусков были аварийными.

Старт состоялся во вторник утром по московскому времени. Первые две ступени "Зенита-3SL" отработали штатно. Затем произошло первое включение разгонного блока ДМ-SL, и космическая головная часть (разгонный блок и пристыкованный к нему спутник) вышла на опорную круговую околоземную орбиту. Однако при втором запуске двигателя аппарата блока ДМ-SL зафиксировала нерасчетные параметры: двигатель прекратил работу раньше запланированного. По заложенной в ДМ-SL программе спутник Telstar-18 отделился от разгонного блока и остался на нерасчетной геопереходной орбите.

Сразу после этого Центр управления полетами в Королеве (Московская область), откуда происходит управление полетом ДМ-SL до момента отделения от него аппарата, сообщил: "Разгонный блок немного недоработал по заданной циклограмме; отделение космического аппарата от ДМ-SL произошло, и теперь, скорее всего, до целевой орбиты спутник будет выводиться за счет собственных двигателей". Замгенконструктора КБ "Южное" (оно разрабатывало ракету "Зенит") Анатолий

Агарков заверил журналистов, что спутник Telstar-18 "будет жить" и "сможет выполнять функции", поскольку "сигнал от него уже получен наземной станцией в Австралии".

Однако эти слова были опровергнуты пресс-службой Федерального космического агентства России: "Работа маршевого двигателя разгонного блока ДМ-SL при втором включении прошла в нештатном режиме, в результате спутник выведен на нерасчетную орбиту". Это уже третья неудача при выводе разгонным блоком серии ДМ зарубежных коммерческих телекоммуникационных спутников: в декабре 1997 года и в ноябре 2002-го на расчетные орбиты не были выведены спутники Asiasat и Astra-1K - они запускались на ракете-носителе "Протон" с Байконура. После аварии 2002 года заказчики пусков ракет "Протон" отказались от блока ДМ, и теперь на этой ракете используется разгонный блок "Бриз-М" (он производится московским Центром имени Хруничева).

Вчерашняя авария может иметь серьезные последствия для корпорации Boeing (40% акций Sea Launch). На период работы комиссии по выяснению причин неудачи будут приостановлены все пуски с Sea Launch (их запланировано еще три до конца этого года). После того как в прошлом году Boeing сделала ставку на Sea Launch, корпорация заключила соглашение о подстраховке с европейской компанией Arianespace, эксплуатирующей ракеты-носители Ariane-V. По этому соглашению при форсмажорной ситуации Boeing будет рекомендовать своим клиентам перенести запуски на Ariane-V. Хотя не исключено, что некоторые из них предпочтут российский "Протон-М/Бриз-М".

□

АН-70 БУДЕТ ДОРАБАТЫВАТЬСЯ

Правительства России и Украины договорились о совместном завершении создания транспортного самолета Ан-70. Такое заявление в минувшую пятницу сделал глава российского правительства Михаил Фрадков. "Ничто не сдерживает совместное продвижение по реализации этого проекта в практической плоскости. Идет конкретный разговор о финансировании, о долях участия", - сказал Фрадков по итогам заседания смешанной российско-украинской комиссии по сотрудничеству. По словам министра промышленной политики Украины Александра Неустроева, в протоколе комиссии нашли отражение три основных вопроса: "погашение долга - график и механизм, бюджетное финансирование двумя сторонами текущих вопросов, распределение интеллектуальной собственности".

Украинский министр отметил, что долг России по финансированию Ан-70 составляет \$48,2 млн. По его словам, украинская сторона готова к любой форме его оплаты, в том числе поставками самолетов. Неустроев добавил, что на окончание проекта Ан-70 необходимо еще около \$80-85 млн, при этом в госбюджете Украины на 2005 год будет выделено около 240 млн гривен.

Программа создания оперативно-тактического военно-транспортного самолета короткого взлета и посадки Ан-70 реализуется Россией и Украиной на основании межправительственных соглашений от 1993 года и 1999 года. Госзаказчиками самолета выступают министерства обороны двух стран. Потребность Украины в самолете - 65 шт., России - 164 шт. Очередной этап государственных совместных испытаний Ан-70 запланирован на июль-август.

□

Москва, 115191, а/я 90, Холодильный пер., д. 3, корпус 1,
wpsinfo@wps.ru
тел (495) 955-2708/2950, факс (495) 955-2927
Copyright © 1997-2012 WPS