



**Союз машиностроителей России**  
**Пресс-служба**  
**ОБЗОР СООБЩЕНИЙ**  
**СРЕДСТВ МАССОВОЙ ИНФОРМАЦИИ**  
**21 сентября 2015 года**

**Содержание:**

**1. О Союзе машиностроителей России.**

**Магнитогорский металл \ Без кричащих фриков и "чего угодно" \**  
*Такой должна стать отечественная журналистика, по мнению власти.*

<http://magmetall.ru/contribution/19015.htm>

**Complexdoc.ru \ «Инженеры будущего» поработают вместе с депутатами Госдумы**

<http://vpk-news.complexdoc.ru/2976010.html>

**PR-РЕЛИЗ.ру \ Победители личного рейтинга форума «Инженеры будущего 2015» вошли в состав Экспертных советов при комитете Госдумы по промышленности**

<http://pr-releas.ru/1193901696-pobediteli-lichnogo-reytinga-foruma-inzhenery-buduschego-2015-voshli-v-sostav-ekspertnyh-sovetov-pri-komitete-gosdumy-po-promyshlennosti.html>

Сообщения с аналогичным содержанием

**18.09.2015. "Карта СМИ (Санкт-Петербург)"**

**Победители личного рейтинга форума «Инженеры будущего 2015» вошли в состав Экспертных советов при комитете Госдумы по промышленности**

[Ссылка на оригинал статьи](#)

**18.09.2015. "На стол руководителю" (nastol.ru)**

**Победители личного рейтинга форума «Инженеры будущего 2015» вошли в состав Экспертных советов при комитете Госдумы по промышленности**

[Ссылка на оригинал статьи](#)

**19.09.2015. Новости всемирной сети (news-w.com) (Украина)**

**"Инженеры будущего" поработают вместе с депутатами Госдумы**

[Ссылка на оригинал статьи](#)

**19.09.2015. "Оружие России" (arms-expo.ru)**

**«Инженеры будущего» поработают вместе с депутатами Госдумы**

[Ссылка на оригинал статьи](#)



**ВПК.name \ Члены Лиги содействия оборонным предприятиям готовы разработать «Стратегию 2021»**

[http://vpk.name/news/140663\\_chlenyi\\_ligi\\_sodeistviya\\_oboronnyim\\_predpriyatiyam\\_gotovyi\\_razrabotat\\_strategiyu\\_2021.html](http://vpk.name/news/140663_chlenyi_ligi_sodeistviya_oboronnyim_predpriyatiyam_gotovyi_razrabotat_strategiyu_2021.html)

**Прессуха \ Состоится Кубок СоюзМаш России по футболу**

<http://pressuha.ru/release/476563-sostoitsya-kubok-soyuzmash-rossii-po-futbolu.html>

**Complexdoc.ru \ «Инженеры будущего» поработают вместе с депутатами Госдумы**

<http://vpk-news.complexdoc.ru/2976010.html>

**ПР-РЕЛИЗ.ру \ Победители личного рейтинга форума «Инженеры будущего 2015» вошли в состав Экспертных советов при комитете Госдумы по промышленности**

<http://pr-releas.ru/1193901696-pobediteli-lichnogo-reytinga-foruma-inzhenery-buduschego-2015-voshli-v-sostav-ekspertnyh-sovetov-pri-komitete-gosdumy-po-promyshlennosti.html>

**Сообщения с аналогичным содержанием**

**18.09.2015. "Карта СМИ (Санкт-Петербург)"**

**Победители личного рейтинга форума «Инженеры будущего 2015» вошли в состав Экспертных советов при комитете Госдумы по промышленности**

[Ссылка на оригинал статьи](#)

**18.09.2015. "На стол руководителю" (nastol.ru)**

**Победители личного рейтинга форума «Инженеры будущего 2015» вошли в состав Экспертных советов при комитете Госдумы по промышленности**

[Ссылка на оригинал статьи](#)

**19.09.2015. Новости всемирной сети (news-w.com) (Украина)**

**"Инженеры будущего" поработают вместе с депутатами Госдумы**

[Ссылка на оригинал статьи](#)

**19.09.2015. "Оружие России" (arms-expo.ru)**

**«Инженеры будущего» поработают вместе с депутатами Госдумы**

[Ссылка на оригинал статьи](#)

**Прессуха \ Состоится Кубок СоюзМаш России по футболу**

<http://pressuha.ru/release/476563-sostoitsya-kubok-soyuzmash-rossii-po-futbolu.html>

**Коммерсантъ-Власть \ Вы в Европу ездить не перестанете?**



**АвиаПорт.Ру \ Superjet нашел европейского заказчика в Исландии \**  
*Им стал местный перевозчик Greenland Express*  
<http://www.aviaport.ru/digest/2015/09/18/359811.html>

## **2. Оборонно-промышленный комплекс.**

**Ведомости \ Гособоронрезерв: Правительство готовит новую схему поддержки оборонных предприятий \** *Они смогут закупать сырье у Росрезерва по ценам ниже рыночных*

**Российская газета \ Оренбургская дуга \ Владимир Путин поставил задачи по импортозамещению в "оборонке"**

## **3. Автопром.**

**Ведомости \ На «АвтоВАЗе» приостановлен выпуск Lada Priora \** *Продолжение ее серийного выпуска под вопросом из-за низкого спроса на модель и скорого начала производства Lada Vesta*

## **4. Авиастроение.**

**Новости ВПК \ "Ил-114 - это хорошо, но было бы лучше, если бы пошел Ту-324"**

## **1. О Союзе машиностроителей России.**

**Магнитогорский металл \ Без кричащих фриков и "чего угодно" \** *Такой должна стать отечественная журналистика, по мнению власти.*

Северо-западный Крым, Бакальская коса. Забор, за который не выйти, потому что за безопасность отвечают ветераны спецназа. Журналисты участвуют в форуме "Таврида": в лагере сухой закон, от рассвета до заката идут лекции.



## Что есть "Таврида"

Для творческой молодёжи этот форум стал главной образовательной площадкой страны, где каждому участнику открылась уникальная возможность не просто приобрести или отточить навыки, а поменять мировоззрение. "Таврида" стартовала в начале лета и к последней журналистской смене пропустила через себя более трёх тысяч подающих надежды музыкантов, архитекторов, урбанистов, кинематографистов, актёров, художников, поисковиков, литераторов... Площадку посетили премьер Дмитрий Медведев, режиссёры Владимир Меньшов и Никита Михалков, завкафедрой мировой культуры и литературы МГИМО Юрий Вяземский и ещё много знаменитостей, которые передавали молодым коллегам опыт и знания.

"Таврида" - детище Федерального агентства по делам молодёжи, Общественной палаты РФ, Роспатриотцентра и Росмолодёжи. Поддержку оказала администрация президента. К организации журналистской смены подключился и Общероссийский народный фронт, который следит за исполнением указов Владимира Путина в социальной сфере. Собственно, наладить информационную поддержку и помощь ОНФ со стороны представителей СМИ в регионах и на местах стало основной целью слёта молодых журналистов из всех субъектов РФ. Часть лекций и мастер-классов от ведущих специалистов крупнейших российских медиахолдингов оказалась для большинства участников повторением прописных журналистских истин, но многие эксперты всё-таки подарили идеи, ценность которых не разглядели лишь самоуверенные или недалёкие "акулы пера". Кроме того, огромным плюсом форума можно считать и то, что удавалось познакомиться с удивительными людьми, мнения которых по различным вопросам современного состояния журналистики просто сами просились в блокнот. Например: заявления чиновников надо цитировать дословно без лингвистических красок и делать всё возможное, чтобы не согласовывать с ними тексты статей.

## Фабрика контента

Одним из экспертов форума стал генеральный директор издательского дома "Алтапресс" Юрий Пургин, который рассказал о коммерциализации СМИ и о том, что типографскую продукцию рано хоронят. Пожалуй, на "Тавриде" Пургин был единственным спикером, кто не спешил на панихиду по старой доброй передовице, поглядывая на новомодный интернет-блог. Однако он заверил, что игнорировать Интернет всё-таки глупо, как бы сильно ни был привязан человек к шуршанию газетной бумаги. В идеале - надо достигнуть медиагармонии.

- Времена меняются, а мы - нет, - посетовал Юрий Пургин молодым коллегам. - Газеты почти не развиваются, хотя мир давно принадлежит новым технологиям. Новости стали мобильными, индивидуализированными и предполагают участие пользователя. Это очень серьёзно влияет на мир медиа и



рекламы. Закончилось время полной лояльности к одной газете, журналу, сайту, если они используют одну технологию, живут в одном формате. Сегодня читатели создают вокруг себя "информационный пузырь", проникнуть в который в скором времени станет основной задачей журналистов.

Эксперт уверен, что издательство становится пережитком прошлого, чтобы остаться на плаву, необходимо создавать медиадомы, где СМИ будут представлены на всевозможных носителях. Это - фабрика контента, которая гарантирует коммерческий успех путём культивирования медиабрендов, мимо которых рекламодателю просто не пройти.

Голод по смысловому подходу

В общении с участниками форума председатель комитета Государственной Думы по информационной политике, технологиям и связи Леонид Левин и заместитель главного редактора информационного агентства ТАСС Георгий Каптелин обозначили основные проблемы отечественной журналистики.

- Люди тянутся к пониманию происходящего. Думаю, не секрет, что в нестабильное время рейтинги и тиражи средств массовой информации многократно увеличиваются, - отметил Левин. - Роль журналиста становится ключевой, он должен помогать людям ориентироваться в происходящем. Но сегодня журналистика скатилась к трём формам, которые объективны, но не популярны у аудитории: журналистика "крика", "фрика" и "чего угодно". Это формирует основную повестку и проблемы журналистского сообщества.

Председатель информационного комитета заявил, что гражданскую позицию журналиста никто не отменял и выразил надежду, что на форуме собрались те, кто не хочет заниматься просто переписыванием пресс-релизов. Важно, чтобы в рамках работы с законодательной властью журналисты находили людей, которые несут реальную пользу избирателям, а не привлекают внимание скандалами.

- Надеюсь, что количество журналистов, создающих качественные материалы о законодательной власти, увеличится, - резюмировал эксперт. - Очень важно, чтобы вы были компетентными: сами читали документы, о которых сообщаете общественности.

- Главная проблема современной журналистики - проблема времени, под жёстким прессингом которого мы работаем, - поделился соображениями Георгий Каптелин. - Оно ускоряется. Сейчас изменилась технология подачи новостей. Это вызов нам, но мы не успеваем думать под этим прессингом, не успеваем вдуматься, о чём мы говорим. А ещё не успеваем за пользователями соцсетей. Но журналист должен нести ответственность за свои слова. Нужно всё перепроверять. У журналистов есть правила, которые надо соблюдать. Если читателю дать качественный текст, но позже на час, он не откажется от этого.



Читатель изголодался по смысловому подходу. Здесь вопрос баланса: мы должны привлекать зрителя своим умением.

Начало новой истории

Депутат Госдумы, сопредседатель центрального штаба ОНФ Ольга Тимофеева подчеркнула, что современный журналист должен обладать умением написать материал для любого вида СМИ, будь то газета, телевидение или интернет-блог.

Доцент факультета журналистики МГУ имени Ломоносова Александр Колесниченко в ходе дискуссии озвучил молодым журналистам свою точку зрения: для работника СМИ важно иметь профильное образование, хотя и без его наличия можно стать хорошим специалистом. Эксперт призвал молодых журналистов определиться с теми темами, где у работника СМИ есть возможность быть сильнее, чем другие коллеги.

А советник Олег Дмитриев и руководитель учебных программ информационного агентства "Россия сегодня" Олег Щедров провели для участников конкурса деловую игру. В основу журналистского состязания были положены четыре направления деятельности Общероссийского народного фронта: снижение смертности от ДТП "Карта жизни", мониторинг в сфере расселения из аварийного жилья, здравоохранение, предоставление земельных участков многодетным семьям. Игра проходила три дня, участников поделили на десять групп, каждая из которых делала фото, снимала видеоролики, писала тексты. Некоторые материалы журналисты привезли с собой, а остальные создавали на основе интервью с экспертами "Тавриды". В конце игры подытожили результаты, причём победителей и проигравших не было...

На закрытии журналистской смены и форума перед участниками выступил координатор центра общественного мониторинга по проблемам экологии и защиты леса Владимир Гутенёв. Он прочитал приветственное письмо Владимира Путина. Директор "Тавриды" Сергей Першин поблагодарил участников и отметил, что окончание смены - это начало новой истории. Ведь форум получил постоянную прописку в Крыму. Уже через несколько месяцев начнётся подготовка к "Тавриде-2016".

<http://magmetall.ru/contribution/19015.htm>

**Complexdoc.ru \ «Инженеры будущего» поработают вместе с депутатами Госдумы**

На первом заседании Комитета Госдумы по промышленности во время осенней сессии этого года депутаты единогласно проголосовали за включение в экспертные советы участников молодежного промышленного **форума «Инженеры будущего 2015»**, занявших первые строчки в личном зачете.

На прошедшем летом форуме первое место в личном рейтинге разделили между собой представители холдинга «Росэлектроника»: начальник



гальванического цеха спецтехнологического комплекса НПП «Торий» Сергей Пряхин и начальник кристалльного производства компании «Оптрон» Андрей Ларюшкин. Первый решением Комитета по промышленности вошел в состав экспертного совета по развитию предприятий радиоэлектронной промышленности, второй - в экспертный совет по развитию предприятий оборонно-промышленного комплекса. Молодые специалисты уже готовы предложить тему для ближайшего заседания и обсудить остро стоящий на промышленных предприятиях кадровый вопрос.

Кроме того, членом экспертного совета при Комитете Госдумы по промышленности по развитию судостроительной промышленности и морской техники стал инженер-физик-акустик I категории ПКБ «Севмаш» Виталий Калинин, также занявший лидирующую позицию в личном рейтинге по итогам **форума «Инженеры будущего 2015»**.

Заместитель министра промышленности и торговли Глеб Никитин предложил также включить в состав экспертного совета по развитию биотехнологий, фармацевтической и медицинской промышленности при Комитете по промышленности директора Московского эндокринного завода Михаила Фонарева. Депутаты поддержали его инициативу.

Участие в форуме **Союзмаша России** открывает новые карьерные траектории для молодых специалистов

**Владимир Гутенев, Первый вице-президент СоюзМаша России**

Комментируя единогласное решение коллег по комитету, первый вице-президент **Союзмаша России Владимир Гутенев** подчеркнул, что сложился позитивный опыт привлечения молодых управленцев и специалистов к экспертной работе: «Отрадно, что участие в форуме **Союзмаша России** открывает новые карьерные траектории для молодых людей, а опыт нашего комитета, который инициировал включение одаренных управленцев в экспертные советы, сейчас широко тиражируется».

Сейчас в международной, законодательской и экспертной деятельности участвуют уже 9 молодых специалистов - победителей **форумов «Инженеры будущего»** прошлых лет.

Напомним, **форум «Инженеры будущего»** проходил в июле 2015 года в Челябинской области при поддержке **Союзмаша России** и Ростеха. Он собрал более тысячи молодых специалистов, ученых, аспирантов и студентов, представляющих российские и зарубежные технические вузы и промышленные предприятия.

<http://vpk-news.complexdoc.ru/2976010.html>

**ПР-РЕЛИЗ.ру \ Победители личного рейтинга форума «Инженеры будущего 2015» вошли в состав Экспертных советов при комитете Госдумы по промышленности**



На первом заседании Комитета Госдумы по промышленности в период осенней сессии 2015 года депутаты единогласно проголосовали за включение в Экспертные советы участников Пятого Международного молодёжного промышленного **форума «Инженеры будущего 2015»**, занявших первые строчки в личном зачете.

Напомним, **форум «Инженеры будущего»**, проходивший в июле 2015 года в Челябинской области при поддержке **СоюзМаш России** и Госкорпорации Ростех, собрал на своей территории более тысячи молодых специалистов, ученых, аспирантов и студентов, представляющих российские и зарубежные технические вузы и промышленные предприятия.

В течение всего форума организаторы вели личный и корпоративный рейтинги участников. Молодые специалисты, занявшие в них лидирующие позиции, получили возможность войти в состав Экспертных советов при Думском Комитете по промышленности. На сегодняшний день непосредственное участие в международной, законотворческой и экспертной деятельности принимают уже 9 молодых специалистов- победителей **форумов «Инженеры будущего»** прошлых лет.

В этом году первое место в личном рейтинге по итогам **форума «Инженеры будущего 2015»** разделили между собой представители холдинга «Росэлектроника»: начальник гальванического цеха спецтехнологического комплекс ФГУП «НПП «Торий» Сергей Пряхин и начальник кристального производства АО «Оптрон» Андрей Ларюшкин. Первый решением Комитета по промышленности вошел в состав Экспертного совета по развитию предприятий радиоэлектронной промышленности, второй – в Экспертный совет по развитию предприятий оборонно-промышленного комплекса. Молодые специалисты уже готовы предложить тему для ближайшего заседания и обсудить остро стоящий на промышленных предприятиях кадровый вопрос. «Уровень подготовки, с которым специалист выходит из вуза, не соотносится с теми потребностями, которые есть у предприятия. Необходима большая степень координации вуза и предприятия» – уверены инженеры.

Кроме того, членом Экспертного совета при Комитете Госдумы по промышленности по развитию судостроительной промышленности и морской техники стал инженер-физик-акустик I категории ПКБ «Севмаш» Виталий Калинин, также занявший лидирующую позицию в личном рейтинге по итогам **форума «Инженеры будущего 2015»**.

Комментируя единогласное решение коллег по Комитету, Первый вице-президент **СоюзМаш России** Владимир Гутенев подчеркнул, что сложился позитивный опыт привлечения молодых управленцев и специалистов к экспертной работе: «Приведу пример: наш первый форум в 2011 году в составе делегации АВТОВАЗа посетил инженер Александр Кадухин. Проявил себя хорошо, в личном рейтинге вошел в число сильнейших. На следующий год он





приехал на форум уже в статусе руководителя делегации автоконцерна. Инициативы Александра, проявленные им лидерские качества помогли ему победить в личном рейтинге, а команде АВТОВАЗа – занять призовое место в командном зачете. Кадухин единогласным решением членов Комитета по промышленности вошел в состав Экспертного совета по развитию предприятий оборонно-промышленного комплекса, приобрел новые знания и компетенции и теперь, по прошествии четырех лет, назначен начальником управления в ОАО «АВТОВАЗ». Отрадно, что участие в форуме **СоюзМаш России** открывает новые карьерные траектории для молодых людей, а опыт нашего Комитета, который инициировал включение одаренных управленцев в Экспертные советы, сейчас широко тиражируется».

Четвертая утвержденная на заседании кандидатура – директора Федерального государственного унитарного предприятия «Московский эндокринный завод» Михаила Фонарева – была предложена заместителем Министра промышленности и торговли РФ Глебом Никитиным и войдет в состав Экспертного совета по развитию биотехнологий, фармацевтической и медицинской промышленности при Комитете по промышленности

<http://pr-releas.ru/1193901696-pobediteli-lichnogo-reytinga-foruma-inzhenery-buduschego-2015-voshli-v-sostav-ekspertnyh-sovetov-pri-komitete-gosdumy-po-promyshlennosti.html>

Сообщения с аналогичным содержанием

**18.09.2015. "Карта СМИ (Санкт-Петербург)"**

**Победители личного рейтинга форума «Инженеры будущего 2015» вошли в состав Экспертных советов при комитете Госдумы по промышленности**  
[Ссылка на оригинал статьи](#)

**18.09.2015. "На стол руководителю" (nastol.ru)**

**Победители личного рейтинга форума «Инженеры будущего 2015» вошли в состав Экспертных советов при комитете Госдумы по промышленности**  
[Ссылка на оригинал статьи](#)

**19.09.2015. Новости всемирной сети (news-w.com) (Украина)**

**"Инженеры будущего" поработают вместе с депутатами Госдумы**  
[Ссылка на оригинал статьи](#)

**19.09.2015. "Оружие России" (arms-expo.ru)**

**«Инженеры будущего» поработают вместе с депутатами Госдумы**  
[Ссылка на оригинал статьи](#)

**ВПК.name \ Члены Лиги содействия оборонным предприятиям готовы разработать «Стратегию 2021»**

Участники расширенного заседания Бюро Лиги содействия оборонным предприятиям по вопросам импортозамещения в ОПК, проходившем в Нижнем Тагиле в рамках выставки RAЕ-2015, обозначили причины, замедляющие



процесс импортозамещения в этой сфере. Среди них – значительное отставание в уровне используемых технологий производства ряда видов продукции, прежде всего, комплектующих и оборудования для машиностроения, определенные ограничения по численности и компетенциям занятых кадров в связи с демографическими причинами и проблемами в системе образования, отсутствие необходимых научно-исследовательских заделов по ряду значимых направлений и ограничения финансового характера.

«На заседании Бюро ЛСОП было принято решение приступить к формированию основных концептуальных положений «Стратегии 2021» на пятилетний период (2017-2021 годы) с тем, чтобы к весне 2016-го года представить ее на широкое обсуждение»

В связи с этим представители Лиги единодушно заявили, что эксперты, на которых опирается Правительство при выработке решений, хронически некомпетентны. Их заключения чаще всего не совпадают с реалиями. В качестве примера члены ЛСОП привели основной документ, в соответствии с которым должна сейчас развиваться страна – «Стратегию 2020». Как идет ее исполнение, почему те или иные положения не реализованы и кто за это будет нести ответственность – остается неизвестным.

«Мы проводим некие реформы и, не добившись результата, не оценив, почему он отрицательный, начинаем параллельно выстраивать новые стратегические планы. Те, в свою очередь, формируют другие реформы, которые потом тоже не доводятся до конца. Получается хаос», – отметил вице-президент ЛСОП, генеральный директор ОАО «НПК «Уралвагонзавод» Олег Сиенко.

«Мы не должны ориентироваться исключительно на стоимость барреля нефти в перспективе развития нашей экономики, нам не выгодно импортозамещение без альтернативного поиска новых партнеров. Это очевидно, как и то, что санкционное сдерживание сейчас затрудняет исполнение абсолютно реалистичных задач достижения технологической и продуктовой независимости и информационной безопасности, которые поставил Президент **России** Владимир Путин. Для выработки адекватных решений необходим диалог с иными экспертными сообществами. Идеологию развития страны должны формировать люди, обладающие серьезными компетенциями. Представители высокотехнической промышленности, ОПК, аграрно-промышленного комплекса, входящие в Лигу содействия оборонным предприятиям и **Союз машиностроителей России**, во многих подходах исполнительной власти не видят оптимальности принимаемых решений», – отметил член Общественной палаты **РФ** Иосиф Дискин.

Участники совещания выразили недоумение по поводу решения Кабинета Министров приступить к формированию «Стратегии 2030». «Сейчас все процессы идут очень динамично. В странах, где существуют развитые



экономики, имеются 3-х, 4-х и 5-летние планы. Когда каждый год вносятся коррективы, невозможно спрогнозировать, что будет через 15 лет. Зато такое положение дел уводит от ответственности», – заявил член Бюро ЛСОП, генеральный директор АО «Росэлектроника» Андрей Зверев.

«Мы считаем, что стратегия должна быть не «2030», а значительно короче и реалистичнее. Существует предел доверия к реформам, нельзя бесконечно формировать стратегии и их не выполнять. Самым оптимальным горизонтом стратегического планирования представляется 5 лет. Поэтому на наш взгляд необходима разработка стратегии социально-экономического развития страны до 2021 года. Считаем, что промышленное сообщество, способно сформировать свои взгляды в этом вопросе и разработать иную стратегию», – заявил Президент Лиги, Первый зампред Думского Комитета по промышленности Владимир Гутенев.

«Производственники – это не чёрная кость, это соль земли. Мы должны быть упорными, ясно формулировать и твёрдо отстаивать нашу позицию. Мы должны сделать невозможной ситуацию, когда интересы наукоёмких производств приносят в жертву то вступлению в ВТО, то борьбе с инфляцией», – подчеркнул Президент Российской ассоциации производителей сельскохозяйственной техники «Росагромаш» Константин Бабкин.

На заседании Бюро ЛСОП было принято решение приступить к формированию основных концептуальных положений «Стратегии 2021» на пятилетний период (2017-2021 годы) с тем, чтобы к весне 2016-го года представить ее на широкое обсуждение.

[http://vpk.name/news/140663\\_chlenyi\\_ligi\\_sodeistviya\\_oboronnyim\\_predpriyatiyam\\_gotovy\\_i\\_razrabotat\\_strategiyu\\_2021.html](http://vpk.name/news/140663_chlenyi_ligi_sodeistviya_oboronnyim_predpriyatiyam_gotovy_i_razrabotat_strategiyu_2021.html)

### **Прессуха \ Состоится Кубок СоюзМаш России по футболу**

19 сентября на территории спортивного комплекса «Спартак» **Союз машиностроителей России** совместно со спортивным Агентством «Legion Sport» проведет Кубок **СоюзМаш России** по футболу, призванный приобщить работников машиностроительной отрасли к спорту, развить в компаниях корпоративный дух, а также дать им возможность пообщаться с коллегами в неформальной обстановке. К участию в турнире приглашаются команды от предприятий машиностроительной отрасли.

Футболисты поборются за звание лучших игроков в 11 номинациях и будут награждены ценными призами и подарками. У команд есть возможность провести тренировку с профессиональным тренером и изготовить игровую форму с символикой своей компании на заказ.

«Лозунг «В здоровом теле - здоровый дух» никто не отменял! Поэтому **Союз машиностроителей России** проводит и поддерживает спортивные мероприятия. На недавно завершившемся в Челябинской области Пятом



Международном молодежном промышленном **форуме «Инженеры будущего 2015»** мы запустили практику сдачи норм ГТО среди молодых инженеров. Есть и серьезные спортивные достижения: например, тольяттинский клуб ветеранов плавания **«СоюзМаш-Мастерс»** на чемпионате мира по плаванию среди ветеранов в Казани завоевал 12 медалей! Члены **СоюзМаш России** выступают также активными участниками Российских корпоративных игр, проводимых Госкорпорацией Ростех», – рассказал Первый зампред Думского Комитета по промышленности, Первый вице-президент **СоюзМаш России** Владимир Гутенев.

**Союз машиностроителей России** приглашает на футбольный турнир не только участников, но и болельщиков – поддержать команду своего предприятия могут все желающие. Гостей ждут красочные открытие и закрытие турнира, конкурсы, выступление одного из лучших черлидинг-коллективов Москвы, кейтеринг и, конечно, хорошее настроение и приятные воспоминания! В качестве бонуса все болельщики и участники Кубка смогут узнать силу своего удара с помощью «Силометра» и сравнить свой результат с силой удара звезд мирового футбола.

<http://pressuha.ru/release/476563-sostoitsya-kubok-soyuzmash-rossii-po-futbolu.html>

**Complexdoc.ru \ «Инженеры будущего» поработают вместе с депутатами Госдумы**

На первом заседании Комитета Госдумы по промышленности во время осенней сессии этого года депутаты единогласно проголосовали за включение в экспертные советы участников молодежного промышленного **форума «Инженеры будущего 2015»**, занявших первые строчки в личном зачете.

На прошедшем летом форуме первое место в личном рейтинге разделили между собой представители холдинга «Росэлектроника»: начальник гальванического цеха спецтехнологического комплекса НПП «Горий» Сергей Пряхин и начальник кристалльного производства компании «Оптрон» Андрей Ларюшкин. Первым решением Комитета по промышленности вошел в состав экспертного совета по развитию предприятий радиоэлектронной промышленности, второй - в экспертный совет по развитию предприятий оборонно-промышленного комплекса. Молодые специалисты уже готовы предложить тему для ближайшего заседания и обсудить остро стоящий на промышленных предприятиях кадровый вопрос.

Кроме того, членом экспертного совета при Комитете Госдумы по промышленности по развитию судостроительной промышленности и морской техники стал инженер-физик-акустик I категории ПКБ «Севмаш» Виталий Калинин, также занявший лидирующую позицию в личном рейтинге по итогам **форума «Инженеры будущего 2015»**.



Заместитель министра промышленности и торговли Глеб Никитин предложил также включить в состав экспертного совета по развитию биотехнологий, фармацевтической и медицинской промышленности при Комитете по промышленности директора Московского эндокринного завода Михаила Фонарева. Депутаты поддержали его инициативу.

Участие в форуме **Союзмаша России** открывает новые карьерные траектории для молодых специалистов

**Владимир** Гутенев, Первый вице-президент **СоюзМаша России**

Комментируя единогласное решение коллег по комитету, первый вице-президент **Союзмаша России** **Владимир Гутенев** подчеркнул, что сложился позитивный опыт привлечения молодых управленцев и специалистов к экспертной работе: «Отрадно, что участие в форуме **Союзмаша России** открывает новые карьерные траектории для молодых людей, а опыт нашего комитета, который инициировал включение одаренных управленцев в экспертные советы, сейчас широко тиражируется».

Сейчас в международной, законотворческой и экспертной деятельности участвуют уже 9 молодых специалистов - победителей **форумов «Инженеры будущего»** прошлых лет.

Напомним, **форум «Инженеры будущего»** проходил в июле 2015 года в Челябинской области при поддержке **Союзмаша России** и Ростеха. Он собрал более тысячи молодых специалистов, ученых, аспирантов и студентов, представляющих российские и зарубежные технические вузы и промышленные предприятия.

<http://vpk-news.complexdoc.ru/2976010.html>

**ПР-РЕЛИЗ.ру \ Победители личного рейтинга форума «Инженеры будущего 2015» вошли в состав Экспертных советов при комитете Госдумы по промышленности**

На первом заседании Комитета Госдумы по промышленности в период осенней сессии 2015 года депутаты единогласно проголосовали за включение в Экспертные советы участников Пятого Международного молодёжного промышленного **форума «Инженеры будущего 2015»**, занявших первые строчки в личном зачете.

Напомним, **форум «Инженеры будущего»**, проходивший в июле 2015 года в Челябинской области при поддержке **СоюзМаш России** и Госкорпорации Ростех, собрал на своей территории более тысячи молодых специалистов, ученых, аспирантов и студентов, представляющих российские и зарубежные технические вузы и промышленные предприятия.

В течение всего форума организаторы вели личный и корпоративный рейтинги участников. Молодые специалисты, занявшие в них лидирующие позиции, получили возможность войти в состав Экспертных советов при



Думском Комитете по промышленности. На сегодняшний день непосредственное участие в международной, законотворческой и экспертной деятельности принимают уже 9 молодых специалистов- победителей **форумов «Инженеры будущего»** прошлых лет.

В этом году первое место в личном рейтинге по итогам **форума «Инженеры будущего 2015»** разделили между собой представители холдинга «Росэлектроника»: начальник гальванического цеха спецтехнологического комплекс ФГУП «НПП «Торий» Сергей Пряхин и начальник кристалльного производства АО «Оптрон» Андрей Ларюшкин. Первый решением Комитета по промышленности вошел в состав Экспертного совета по развитию предприятий радиоэлектронной промышленности, второй – в Экспертный совет по развитию предприятий оборонно-промышленного комплекса. Молодые специалисты уже готовы предложить тему для ближайшего заседания и обсудить остро стоящий на промышленных предприятиях кадровый вопрос. «Уровень подготовки, с которым специалист выходит из вуза, не соотносится с теми потребностями, которые есть у предприятия. Необходима большая степень координации вуза и предприятия» – уверены инженеры.

Кроме того, членом Экспертного совета при Комитете Госдумы по промышленности по развитию судостроительной промышленности и морской техники стал инженер-физик-акустик I категории ПКБ «Севмаш» Виталий Калинин, также занявший лидирующую позицию в личном рейтинге по итогам **форума «Инженеры будущего 2015»**.

Комментируя единогласное решение коллег по Комитету, Первый вице-президент **СоюзМаш России** Владимир Гутенев подчеркнул, что сложился позитивный опыт привлечения молодых управленцев и специалистов к экспертной работе: «Приведу пример: наш первый форум в 2011 году в составе делегации АВТОВАЗа посетил инженер Александр Кадухин. Проявил себя хорошо, в личном рейтинге вошел в число сильнейших. На следующий год он приехал на форум уже в статусе руководителя делегации автоконцерна. Инициативы Александра, проявленные им лидерские качества помогли ему победить в личном рейтинге, а команде АВТОВАЗа – занять призовое место в командном зачете. Кадухин единогласным решением членов Комитета по промышленности вошел в состав Экспертного совета по развитию предприятий оборонно-промышленного комплекса, приобрел новые знания и компетенции и теперь, по прошествии четырех лет, назначен начальником управления в ОАО «АВТОВАЗ». Отрадно, что участие в форуме **СоюзМаш России** открывает новые карьерные траектории для молодых людей, а опыт нашего Комитета, который инициировал включение одаренных управленцев в Экспертные советы, сейчас широко тиражируется».

Четвертая утвержденная на заседании кандидатура – директора Федерального государственного унитарного предприятия «Московский



эндокринный завод» Михаила Фонарева – была предложена заместителем Министра промышленности и торговли РФ Глебом Никитиным и войдет в состав Экспертного совета по развитию биотехнологий, фармацевтической и медицинской промышленности при Комитете по промышленности

<http://pr-releas.ru/1193901696-pobediteli-lichnogo-reytinga-foruma-inzhenery-buduschego-2015-voshli-v-sostav-ekspertnyh-sovetov-pri-komitete-gosdumy-po-promyshlennosti.html>

Сообщения с аналогичным содержанием

**18.09.2015. "Карта СМИ (Санкт-Петербург)"**

**Победители личного рейтинга форума «Инженеры будущего 2015» вошли в состав Экспертных советов при комитете Госдумы по промышленности**  
[Ссылка на оригинал статьи](#)

**18.09.2015. "На стол руководителю" (nastol.ru)**

**Победители личного рейтинга форума «Инженеры будущего 2015» вошли в состав Экспертных советов при комитете Госдумы по промышленности**  
[Ссылка на оригинал статьи](#)

**19.09.2015. Новости всемирной сети (news-w.com) (Украина)**

**"Инженеры будущего" поработают вместе с депутатами Госдумы**  
[Ссылка на оригинал статьи](#)

**19.09.2015. "Оружие России" (arms-expo.ru)**

**«Инженеры будущего» поработают вместе с депутатами Госдумы**  
[Ссылка на оригинал статьи](#)

**Прессуха \ Состоится Кубок СоюзМаш России по футболу**

19 сентября на территории спортивного комплекса «Спартак» **Союз машиностроителей России** совместно со спортивным Агентством «Legion Sport» проведет Кубок **СоюзМаш России** по футболу, призванный приобщить работников машиностроительной отрасли к спорту, развить в компаниях корпоративный дух, а также дать им возможность пообщаться с коллегами в неформальной обстановке. К участию в турнире приглашаются команды от предприятий машиностроительной отрасли.

Футболисты поборются за звание лучших игроков в 11 номинациях и будут награждены ценными призами и подарками. У команд есть возможность провести тренировку с профессиональным тренером и изготовить игровую форму с символикой своей компании на заказ.

«Лозунг «В здоровом теле - здоровый дух» никто не отменял! Поэтому **Союз машиностроителей России** проводит и поддерживает спортивные мероприятия. На недавно завершившемся в Челябинской области Пятом Международном молодежном промышленном **форуме «Инженеры будущего 2015»** мы запустили практику сдачи норм ГТО среди молодых инженеров. Есть и серьезные спортивные достижения: например, тольяттинский клуб ветеранов



плавания «СоюзМаш-Мастерс» на чемпионате мира по плаванию среди ветеранов в Казани завоевал 12 медалей! Члены **СоюзМаш России** выступают также активными участниками Российских корпоративных игр, проводимых Госкорпорацией Ростех», – рассказал Первый зампред Думского Комитета по промышленности, Первый вице-президент **СоюзМаш России** Владимир Гутенев.

**Союз машиностроителей России** приглашает на футбольный турнир не только участников, но и болельщиков – поддержать команду своего предприятия могут все желающие. Гостей ждут красочные открытие и закрытие турнира, конкурсы, выступление одного из лучших черлидинг-коллективов Москвы, кейтеринг и, конечно, хорошее настроение и приятные воспоминания! В качестве бонуса все болельщики и участники Кубка смогут узнать силу своего удара с помощью «Силометра» и сравнить свой результат с силой удара звезд мирового футбола.

<http://pressuha.ru/release/476563-sostoitsya-kubok-soyuzmash-rossii-po-futbolu.html>

### **Коммерсантъ-Власть \ Вы в Европу ездить не перестанете?**

С 14 сентября в России при подаче заявления на новые шенгенские визы заявитель должен сдать отпечатки пальцев и сделать цифровую фотографию в визовых центрах. Таких центров в стране немного.

"Прийти раз в пять лет в визовый центр и оставить отпечаток пальцев -- труда не составит. Не вижу повода для истерии"

Лев Лещенко, народный артист РСФСР

Я в Европу и так не езжу: я под санкциями. Я даже понятия не имею, где эти визовые центры и как они работают. Такая Европа мне не интересна.

Сергей Неверов, заместитель председателя Госдумы

Не перестану, если пригласят, поеду. И отпечатки пойду сдать: мне за свои пальчики стыдиться не приходится. Они сделали многое на телевидении, делают в музыке.

Дмитрий Дибров, телеведущий

Я не перестану, во многих странах давно приходится прикладывать пальчик при прохождении таможни. На мое желание скорее повлияет табор мигрантов, которые не только на вокзалах, но и на центральных площадях некоторых столиц. С другой стороны, этим решением Европа очень сильно подрубает поток туристов из регионов России. Я с трудом себе представляю, как человек из поселка Ханты-Мансийского округа будет специально лететь куда-то для сдачи пальчиков. А люди там отнюдь не бедные. Я думаю, они теперь выберут Бали, Вьетнам или другие страны, где сервис дешевле и не хуже, а море лучше.





**Владимир Гутенев**, первый заместитель председателя комитета Госдумы по промышленности

Сдать отпечатки пальцев для меня не проблема, поэтому от поездок в Европу не откажусь. Сейчас во всем мире непростая ситуация, а Европа вообще задыхается от наплыва мигрантов. Поэтому если мои отпечатки пальцев облегчат работу миграционных служб, то я их готов сдавать по первому требованию. В Америке уже давно проверяют отпечатки, и никто от поездок в эту страну из-за этого не отказался. И наши граждане отказываться от Европы не будут. А необходимое количество визовых центров построят быстро. Иностранцы умеют это делать.

**Павел Буре**, призер Олимпийских игр, чемпион мира по хоккею

Прийти раз в пять лет в визовый центр и оставить отпечаток пальцев -- труда не составит. Во многих странах такая процедура введена давно и никакой дискриминации для российских граждан здесь нет. Есть общие правила для всех, и если мы хотим поехать в Европу, то должны эти правила соблюдать. Не вижу повода для истерии. Борьба с терроризмом должна идти по всем направлениям.

**Лев Лещенко**, народный артист РСФСР

Не думаю, тем более что отпечатки пальцев давно берут в некоторых странах. В Великобритании, кстати, делают это очень вежливо и дружелюбно. Сложнее всего въехать в США. Мне кажется, они до сих пор не могут оправиться от 11 сентября. Они очень жестко проводят контроль, особенно на границе. Порой это даже унижительно. Не раз видела, как жестко они общаются с приезжими, особенно из России. Хотя, может, мне кажется.

**Анастасия Чернобровина**, телеведущая

Лично меня этим не напугать, меня в Европу и так не пускают. А для граждан, это действительно неудобно. Придется тратиться дополнительно, а европейцев это совершенно не интересует. Они считают, что, раз человек может себе позволить поехать в Европу, сможет и процедуру пройти. Еще до Олимпиады в Сочи мы с европарламентариями обсуждали возможность безвизового режима для молодежи. А сейчас все вновь повернулось в сторону ужесточения. Но мы со своей стороны стараемся снизить препоны при въезде, откроем границы, пусть они едут к нам.

**Светлана Журова**, первый зампред комитета Госдумы по международным делам, олимпийская чемпионка

Надеюсь, нет. К сожалению, еще год-два назад казалось, что мы движемся к безвизовому режиму, на самом высоком уровне заявляли, что работают над этим. И вот, наоборот, ужесточается. Мне, конечно, не трудно сдать отпечатки, опыт американцев показал, что это никак не затруднило получение виз. Но моя мечта об отмене виз раз и навсегда останется несбыточной, по крайней мере на моей жизни. Очень обидно, что у нас все свертывается. Но я не считаю, что



отпечатки пальцев направлены против России. В Европе -- беженцы, и им теперь не до нас.

Юрий Кобаладзе, профессор МГИМО

Ни за что в Европу не поеду. Ездить и объяснять им, зачем я еду, к кому и почему именно в это время,-- сплошная головная боль. Ну их к черту. У нас своя великолепная страна. Сочи -- шикарный курорт. Европейцы облизываются от зависти. Теперь и крымский берег сделаем курортом на зависть. Чем жестче будут вести себя европейцы в отношении нас, тем быстрее мы свое отстроим. И у нас будет даже лучше. Мы думаем иначе, говорим иначе, чем европейцы, так зачем они нам сдались? Лучше нашего Черного моря в мире сейчас ничего нет. Поэтому наплевать на все их ограничения.

Алимжан Тохтахунов, президент Отечественного футбольного фонда

Не перестану, разве что буду ездить не так часто, особенно в личных целях. И не из-за отпечатков пальцев -- делал это не раз в поездках в США. Просто нынешнее обесценивание рубля делает поездки более накладными.

Геннадий Павлов, директор ЗАО "Чери Автомобили Рус"

Куда делись новые русские?

В сентябре 1992 года "Коммерсантъ" ввел в обиход термин "new Russians" для обозначения формирующейся элиты "с новым менталитетом и стилем жизни".

В основном на кладбище. Часть из оставшихся перевоспиталась и либо осталась в бизнесе, либо ушла в депутаты. Особенно много таких депутатов в регионах.

Владимир Рыжков, депутат Госдумы

Они просто стараются не светиться. В нашей системе их бывает немного, и они стараются выглядеть обычными зэками. Из крупных у нас "гостили" Климентьев и Быков, Гусинский заглянул.

Олег Филимонов, замначальника ГУИН Минюста РФ

Ушли в никуда. Наглых и хамоватых стало меньше, по количеству они уступают тем, к кому я отношу и себя. Тем, кто действительно хочет сделать что-то для процветания страны. К настоящим новым русским я бы отнес Суркова, Козака, многих из команды Грефа. Это ребята толковые, знают дело, поэтому и город будет, и саду цвести...

Умар Джабраилов, президент группы компаний "Плаза"

Их растерло между социализмом и капитализмом. Они выполнили историческую миссию -- перейти от одной формы общества к другой. Поэтому я поставил бы новым русским хороший памятник.

Виктор Ерофеев, писатель

**АвиаПорт.Ру \ Superjet нашел европейского заказчика в Исландии \**  
*Им стал местный перевозчик Greenland Express*



Исландский перевозчик Greenland Express планирует заказать пять самолетов Sukhoi Superjet. Об этом "Известиям" рассказал гендиректор авиакомпания Герт Браск. Факт проведения переговоров также подтвердили в госкомпании - производителе суперджетов "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС), но от дальнейших подробностей представитель компании отказался.

- Мы ведем переговоры с "Гражданскими самолетами Сухого" уже несколько месяцев, - рассказал Браск "Известиям". - Планируем получить два самолета уже в 2016 году, еще два - в 2017 году и последний - в 2018-м. Нам бы хотелось купить Superjet, потому что мы исландская местная авиакомпания, а эти самолеты как раз могут летать при такой низкой температуре. Более того, нам подходит размерность самолетов - у Airbus и Boeing нет аналогичных "Суперджету" машин, эти компании не заботятся о нуждах маленьких авиакомпаний [у авиагигантов действительно нет прямых конкурентов SSJ-100.

Браск отказался раскрыть финансовые условия сделки. Каталожная цена самолета - \$36 млн. Greenland Express пока не выглядит сверхнадежным партнером - компания временно не выполняет полетов: начав свою деятельность в июне 2014 года, в сентябре 2014 года авиакомпания вынуждена была приостановить полеты до конца 2015-го. На данный момент авиаперевозчик заново получает лицензию - сертификат эксплуатанта.

Greenland Express специализируется на местных маршрутах между Исландией и Данией. В парке авиакомпании, по данным сайта planespotters.net, всего один самолет - узкофюзеляжный среднемагистральный Fokker 100 (последний из этой серии сошел с голландского завода в 1997 году, Fokker обанкротилась в 1996 году). Для сравнения, у крупнейшей исландской авиакомпании Icelandair - 26 самолетов (все Boeing 757; заказано еще 16 Boeing 737).

Первый зампред комитета Госдумы по промышленности **Владимир Гутенев** уверен, что покупка "Суперджета" будет выгодна и исландцам, и россиянам.

- Чем больше заказчиков, чем шире география, тем лучше. Если этот заказ будет твердым заказом, а не намерениями, то остается лишь порадоваться, во-первых, за исландскую авиакомпанию, которая недорого получит очень эффективный самолет. А во-вторых, за ГСС, которая, несмотря на немотивированные санкции, сохраняет продукцию привлекательной для европейских рынков. Более того, выход на проектную мощность в 48 машин в год, а также снятие долговой нагрузки и господдержки в 100 млрд рублей делают ГСС не просто востребованной, но и привлекательной из-за более низкой - на 20-25% - цены, чем у конкурентов - Boeing и Airbus, - сказал **Гутенев**.

В этом месяце директор департамента финансирования экспорта ВЭБа Даниил Алгульян сообщил, что до конца 2015 года сделка по продаже



"Суперджетов" на европейский рынок будет закрыта. Тогда Алгульян и ГСС отказались уточнять, имеется ли в виду сделка с Greenland Express.

- Нужно напомнить, что европейских контактов было много. К сожалению, это контракт опять с полуживой компанией, - скептически главный редактор отраслевого портала Avia.ru Network Роман Гусаров. - Если раньше договоры подписывались с компаниями почти неживыми, но летающими, как, например, венгерская Malev, которая на момент подписания контракта еще выполняла рейсы, то сейчас подписывают контракты с компанией, которая не летает и лишь в будущем, возможно, захочет полететь. Такое уже было: берут 1-2 самолета, а потом либо у компании начинаются трудности, либо компания за них не платит, либо самолеты возвращают обратно. Хотелось бы, чтобы в "Суперджет" поверили состоятельные компании. Сегодня верят конкурентам - бразильскому Embraer 190 и Embraer 195 или канадскому Bombardier C100. У них есть и европейские заказчики, например компании группы Lufthansa.

На данный момент у "Суперджета" нет твердых контрактов на поставку самолетов в Европу. В октябре 2014 года было подписано соглашение о намерениях с бельгийской VLM Airlines на поставку двух SSJ-100 с опционом еще на две машины. Поставки должны были начаться в апреле 2015 года, но срок был скорректирован до III квартала 2016 года. Ранее два индонезийских заказчика "Суперджетов" прекратили полеты. В 2010 году индонезийская Kartika Airlines заключала контракт на поставку 30 SSJ-100, но в 2013-м компания остановила свою деятельность. Та же участь постигла и индонезийскую Sky Aviation. Венгерская Malev собиралась в 2009 году закупить до 30 самолетов, но в 2012 году компания обанкротилась.

Крупнейший иностранный заказчик SSJ-100 - мексиканская Interjet. Сейчас в авиакомпании летают 20 "Суперджетов", более того, недавно компания объявила, что будет использовать опцион еще на 10 самолетов. В рамках авиасалона МАКС-2015 (прошел в августе) казахстанский перевозчик Scat подписал твердый контракт на поставку 15 самолетов. Интерес к самолету также проявляют индийские и иранские авиакомпании, но контракты с ними пока не заключены.

<http://www.aviaport.ru/digest/2015/09/18/359811.html>

## **2. Оборонно-промышленный комплекс.**

**Ведомости \ Гособоронрезерв: Правительство готовит новую схему поддержки оборонных предприятий \ Они смогут закупать сырье у Росрезерва по ценам ниже рыночных**

Предприятия оборонно-промышленного комплекса (ОПК) смогут закупать товары для армии и флота у Росрезерва, сообщил в субботу вице-премьер Дмитрий Рогозин: «Поддержано предложение Федеральной



антимонопольной службы (ФАС), будут дополнительные заседания в коллегии Военно-промышленной комиссии» (цитата по «Интерфаксу»).

Для поддержки предприятий ОПК, исполняющих гособоронзаказ, могут быть использованы продукция и сырье, которые уже накоплены в Росрезерве, объяснил «Ведомостям» руководитель Росрезерва Дмитрий Гогин, соответствующее поручение было дано Рогозиным. «Мы сообщили таким предприятиям, чем владеет Росрезерв, они выбрали то, что может их интересовать», – рассказывает Гогин. Вопрос проработан с федеральными органами исполнительной власти и сейчас распоряжение о выпуске материальных ценностей госрезерва находится на подписи у премьер-министра Дмитрия Медведева, отмечает он.

Нужно закупать все необходимое заранее по ценам, которые не будут резко меняться из-за колебаний на рынке, объяснил Рогозин. Росрезерв так или иначе закупает сырье на будущее, отмечает замруководителя ФАС Максим Овчинников. Минобороны поддерживает идею, говорит сотрудник министерства: она позволит избежать дополнительных потерь из-за инфляции, колебаний цен и курса.

Кто купит

По данным Минпромторга, в реестр организаций ОПК в 2014 г. входило 1339 организаций. Производство в 2014 г. выросло на 15,5%, в основном за счет роста товаров военного назначения.

Использование Росрезерва как инструмента хеджирования ценовых рисков позволило бы смягчить конфликты между участниками гособоронзаказа, продолжает Овчинников. Какие товары будут закупаться у Росрезерва, пока не решено, отмечает он. В этом году возникли проблемы с металлами, контракты были заключены по ценам 2013 г., что на 30–40% выше сложившихся сейчас цен с учетом падения курса рубля, приводит Овчинников пример. В декабре 2014 г. – январе 2015 г. цены на основные материалы и энергоресурсы выросли на 10%, а на некоторые металлы – до 35%, жаловался ранее директор Объединения производителей железнодорожной техники Николай Лысенко. Даже после падения долларовых цен на сталь на 30% в рублях ее стоимость из-за девальвации почти удвоилась за год, говорит аналитик RMG Андрей Третельников. Из-за роста стоимости сырья страдают практически все отрасли, рентабельность становится отрицательной, согласен сотрудник строительной компании.

Закупать у Росрезерва предприятия смогут по тем же ценам, что приобретал сам Росрезерв, объясняют чиновники. Законом предусмотрены две возможные схемы – безвозмездная передача или приобретение предприятием товаров госрезерва по цене оценщика. Какой вариант применить, решает правительство, объясняет Гогин, цена может быть существенно ниже, чем на рынке, так как товар не новый.



По закону «О государственном материальном резерве» Росрезерв должен обновлять свои запасы ежегодно на 20%. ФАС предлагает, чтобы Росрезерв выбрасывал эти запасы на рынок, говорит Овчинников. Но есть и другая схема, продолжает он: ФАС предлагает Росрезерву закупать материалы, например алюминий, под нужды крупнейших предприятий – исполнителей гособоронзаказа, рассказывает Овчинников. В таком случае Росрезерв мог бы рассчитывать на существенную оптовую скидку и осуществлять поставки по льготной цене предприятиям ОПК, говорит он, но предприятия должны будут доказать, что материалы идут именно на производство военной техники. При таком варианте, возможно, Росрезерву придется увеличивать закупки в зависимости от потребностей предприятий ОПК, заключает Овчинников. Росрезерв готов накопить запасы товаров, которые в последующем могут понадобиться предприятиям для исполнения гособоронзаказа в условиях экономической нестабильности и санкций, подтверждает Гогин, но пока этот вопрос прорабатывается.

На рынок новый механизм никак не повлияет, считает Овчинников, так как большинство рассматриваемых рынков являются профицитными. На дефицитных рынках, конечно, могут быть колебания, поэтому тут необходимо внимательно оценивать ситуацию, считает он.

На экономике производителей цветных металлов схема не отразится, говорит аналитики БКС Олег Петропавловский, на внутренний рынок приходится всего 10% поставок. Но и потребители сильную скидку не получают, продолжает он, сейчас тонна меди стоит \$5000, или 325 000 руб., Росрезерв мог закупать в 2009–2010 гг. по \$7000, в рублях это лишь немногим дешевле, чем сейчас.

**Российская газета \ Оренбургская дуга \ Владимир Путин поставил задачи по импортозамещению в "оборонке"**

Вместе с министром обороны Сергеем Шойгу Владимир Путин наблюдал за ходом завершающего этапа учений "Центр-2015".

В день оружейника президент России отправился в Оренбургскую область наблюдать за ходом учений. Там же Верховный главнокомандующий провел заседание Военно-промышленной комиссии.

"За последнее время задания гособоронзаказа в целом выполняются вовремя и в нужном объеме, - похвалил Владимир Путин. - Практически завершена процедура размещения контрактов гособоронзаказа на текущий год. Ситуация здесь улучшилась". "Судя по всему, не зря мы с вами два раза в год в Сочи собираемся, закрываем двери, не отвлекаемся ни на какие другие проблемы, занимаемся только этими вопросами. Действительно есть движение вперед, и оно заметно", - добавил он.



В середине сентября в войска поставлено около 52 процентов основных видов вооружения, предусмотренных планами. Уже поступило 2250 единиц новейшей техники, среди них истребители Су-34, Су-35С, Су-30СМ, вертолеты Ми-8МТВ-5-1, радиолокационные станции, новые боевые машины десанта, боевые машины пехоты БМП-3, автомобили и беспилотники.

Это свидетельство правильно выстроенных, скоординированных действий ОПК, минобороны и промышленности, констатировал глава государства и призвал создавать условия, которые позволили бы и предприятиям, и конструкторским бюро четко выполнять заказы и развиваться дальше, быть уверенными в своем положении и перспективах.

Для этого нужно сохранить темпы и качество выполнения гособоронзаказа. И особое внимание уделить программе импортозамещения, которая играет определяющую роль в обеспечении технологической и военной безопасности России, распорядился президент.

Работа по импортозамещению идет с середины прошлого года. "И нужно учитывать, что сейчас мы переходим к замещению все более сложных узлов и компонентов, а сроки выпуска продукции и поставок в войска - жесткие", - отметил Путин. "Мы с вами сознательно, осознанно и, в общем, скоординированно пошли даже на некоторое смещение сроков поставки в войска современных видов вооружений, имея в виду, что нам нужно выйти на собственное производство этих сложных компонентов и узлов... Нам нужно это сделать обязательно. Вот это самое главное. Что мы не просто поговорили, а чтобы это было сделано", - подчеркнул он.

Другая важная задача - обеспечение финансовой стабильности предприятий ОПК. Долгосрочные контракты в рамках госпрограммы вооружения заключаются в определенных твердых ценах, они не подлежат изменению в ходе выполнения задания, а значение реального уровня инфляции определяется только по итогам года, то есть когда обязательства по госконтрактам должны быть исполнены. И при негативном изменении ключевых макроэкономических показателей предприятия попадают в непростое положение: теряют прибыль, возникают сложности с бюджетным планированием, отметил Верховный главнокомандующий.

Нужно выработать подходы, обеспечивающие сбалансированность финансирования госконтрактов, распорядился Путин. Причем строго в пределах выделяемых ресурсов. "Понятно, что курс меняется, деньги по-другому смотрятся. Но нам нужны не бумажные показатели. Нам нужны, как вы сами часто говорите, "штуки", сделанные в металле и поступающие на вооружение", - объяснил он.

Нужно привлекать дополнительные инвестиции, средства, которые позволят развивать базовые военные и промышленные технологии, вести исследования и прикладные разработки по созданию передового вооружения и



военной техники. "И, конечно, нужно совершенствовать систему планирования, финансирования, координации работ, направляемых на формирование опережающего научно-технического потенциала", - отметил глава государства. Важную роль здесь призваны сыграть руководители ведущих оборонных производств, генеральные конструкторы. На прошлом заседании было утверждено пять кандидатов, а на этом - еще шесть. Президент рассчитывает, что они смогут найти новое решение для более эффективной реализации важнейших проектов по обеспечению обороны и безопасности страны, вывести свои предприятия на качественно новый технологический и производственный уровень.

Верховный главнокомандующий подробно переговорил с кандидатами. "В основном акцент был сделан на создании космических систем, а также на дальнейшем развитии группировки ГЛОНАСС, - пояснил вице-премьер Дмитрий Рогозин. - По всем этим направлениям приняты необходимые решения, и генеральные конструкторы войдут в состав коллегии ВПК".

Военно-научная работа имеет свою специфику. Например, если ученый работает с секретными материалами, то об индексе цитирования говорить невозможно. "Поэтому сегодня были определены критерии, по которым, по сути дела, мы приступили к созданию программы фундаментальных и поисковых работ в интересах безопасности, и эта программа будет частью госпрограммы развития ОПК", - сообщил вице-премьер.

Генконструкторы будут оценивать результативность фундаментальных исследований и их применимость. "По сути дела, это наведение порядка во всех оборонных исследованиях в фундаментальной науке, и, конечно, это будет мощным стимулом в целом развития академической науки в нашей стране", - пояснил он.

Как рассказал Рогозин, президент поддержал предложение об использовании Росрезерва, чтобы закупать все необходимое для нужд армии, флота заранее. Перед тем как провести заседание комиссии, Верховный главнокомандующий наблюдал за ходом завершающего этапа стратегических командно-штабных учений "Центр-2015" на полигоне Донгузский. Отрабатывалось уничтожение условной крупной вооруженной террористической группировки с применением самолетов, десанта, ракетных войск и артиллерии, инженерных и робототехнических сил.

Президент также побеседовал с военнослужащими, поинтересовался их впечатлениями от новой техники и поблагодарил за успешное проведение учений. А затем осмотрел выставку перспективных образцов стрелкового оружия.

В субботу президент также поручил Минобороны провести с участием МИДа переговоры с Минском и по достижении договоренности подписать соглашение о российской авиабазе в Белоруссии. Оно будет способствовать





организации совместной охраны внешней границы Союзного государства в воздушном пространстве и созданию Единой региональной системы ПВО двух стран.

### 3. Автопром.

**Ведомости \ На «АвтоВАЗе» приостановлен выпуск Lada Priora \**  
*Продолжение ее серийного выпуска под вопросом из-за низкого спроса на модель и скорого начала производства Lada Vesta*

Производство Priora началось в 2007 г. В лучшие времена она лидировала в продажах Lada – доля Priora доходила почти до 30% (в 2009 г.), но затем снизилась до 10%

На «АвтоВАЗе» приостановлен выпуск Lada Priora, сообщил ТАСС и подтвердил представитель автопредприятия. «По состоянию на сентябрь 2015 г. это производство выполнило месячный план», – констатировал он: сотрудники линии Priora сейчас занимаются мероприятиями по обучению, обслуживанию технологического оборудования и улучшению рабочих мест в режиме полной занятости.

Когда именно и на какой период приостановлен выпуск Priora на «АвтоВАЗе», представитель завода не сказал. По информации портала «Русский автомобиль», производство Priora прекратилось 14 сентября и уже не возобновится.

Завод при необходимости готов выпускать отдельные партии Priora, но продолжение серийного выпуска на мощностях «АвтоВАЗа» под большим вопросом, сообщили «Ведомостям» два человека, близких к заводу. На модель и так небольшой спрос, а скоро начнется производство Lada Vesta (с 25 сентября), которая находится в том же классе и ценовом сегменте, объясняют они. Об этой же проблеме говорит и топ-менеджер дилерской компании «АвтоВАЗа».

Седан Priora (модель также имеет кузов хетчбэк и универсал – их впоследствии получит и Vesta) стоит минимум 446 300 руб., а базовая цена седана Vesta может составить 495 000 руб. Но более низкая цена Priora не поможет – это морально устаревшая модель, напоминает дилер «АвтоВАЗа»: «Мы, например, ее давно уже не покупаем. Она проигрывает по цене и комфортности той же Granta». Granta выпускается с 2011 г., это самая популярная модель Lada в России, в кузове седан она стоит минимум 360 000 руб. Производство же Priora началось в 2007 г. В лучшие времена она лидировала в продажах Lada – доля Priora доходила почти до 30% (в 2009 г.), но затем снизилась до 10% (см. график). По итогам восьми месяцев 2015 г. продажи модели в России упали в 1,7 раза (по сравнению с январем – августом 2014 г.), общие продажи Lada сократились всего на 26%, а рынок в целом – на



33,5%. Priora покинула топ-10, а по итогам августа – и топ-20 самых популярных моделей на российском рынке.

О прекращении серийного выпуска Priora на «АвтоВАЗе» думали и прежде: предполагалось, что эти автомобили на конвейере в Тольятти постепенно в течение 2015–2016 гг. заменят Vesta. Но после прихода в начале 2014 г. на пост президента компании Бу Андерссона машины Vesta решили выпускать на Ижевском автозаводе, входящем в группу «АвтоВАЗ», а жизнь Priora – продлить на несколько лет. В условиях падения рынка у «АвтоВАЗа» не было средств для обновления линии Priora в Тольятти, а еще нужно было обеспечить загрузку Ижевского завода, чтобы оправдать сделанные инвестиции в его модернизацию, объяснял человек, близкий к «АвтоВАЗу».

Но вряд ли производство Priora вообще будет свернуто в России, по крайней мере в ближайшей перспективе, считает дилер «АвтоВАЗа»: модель, к примеру, востребована на юге страны. Там же расположен завод «Чеченавто», с 2012 г. выпускающий Priora по контрактной схеме из комплектов, поставляемых из Тольятти. Модификации модели, включая удлиненную версию – Priora Premier, собирает также тольяттинская компания «Супер-авто».

Связаться с представителем «Чеченавто» не удалось. Представитель «Супер-авто» на вопросы «Ведомостей» не ответил.

«АвтоВАЗ» готов продолжать поставки машинокомплектов Priora столько, сколько потребуется, заверяет человек, близкий к «АвтоВАЗу».

#### **4. Авиастроение.**

**Новости ВПК \ "Ил-114 - это хорошо, но было бы лучше, если бы пошел Ту-324"**

Казанский авиазавод на перепутье: "Туполев" упорно отрещивается от самолета, который лоббирует Рустам Минниханов

Крайне недовольным, по данным "БИЗНЕС Online", уехал с Казанского авиазавода на днях замминистра обороны Юрий Борисов. Становится все яснее, что возродить производство стратегического ракетноносца Ту-160 невозможно, если предприятие не накачает мышцы на других проектах. Однако находящийся в высокой степени готовности Ту-324 Москва не видит в упор - на МАКС-2015 его пришлось везти почти контрабандой. Вместо этого КАЗу сватают самолет, некогда выпускавшийся в Ташкенте.

Требуется машина, "вытягивающая" авиазавод

Коллекция многострадальных гражданских авиапроектов, которые прочили и прочат Казанскому авиазаводу им. Горбунова - филиалу ОАО "Туполев" (КАЗ), пополнилась еще одним самолетом. На предприятии могут развернуть сборку регионального Ил-114, об этом на авиасалоне МАКС-2015 сообщил президент ПАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК)



Юрий Слюсарь. По словам главы ОАК, завод-финалист пока определяется, в шорт-листе у нас Казань, Воронеж, Ульяновск и Нижний Новгород.

Двухмоторный турбовинтовой Ил-114 поднялся в воздух еще в 1990 году. Производство развернули на Ташкентском авиазаводе, и до его ликвидации в 2012-м выпустили 16 самолетов. С тех пор в России то и дело возникают разговоры о необходимости выпуска Ил-114, но до дела так и не доходит. Очередной всплеск интереса произошел в связи с украинским кризисом и санкциями, ведь ликвидация российско-украинской программы хоть и худобедно, но выпускавшегося самолета Ан-140 оставляет Россию без ближнемагистральной турбовинтовой машины. Главным претендентом на финальную сборку Ил-114 всегда считался самарский "Авиакор", строивший Ан-140, иначе с уходом украинского самолета заводу останется лишь ремонт. И вот тут возникает интрига, поскольку предприятие входит не в ОАК, а в холдинг "Русские машины", контролируемый группой "Базовый элемент" Олега Дерипаски. Авиастроительной же корпорации, по видимому, не хочется терять потенциально актуальную работу (а востребованность Ил-114 подтвердил Владимир Путин, поручив правительству просчитать затраты и время, которые необходимы для развертывания серийного производства) - в сообщении Слюсаря на МАКСе Самара вообще не фигурирует.

Но с чего вдруг в "шорт-листе" появилась Казань, которую вообще никогда не связывали с Ил-114? Если принять оптимистическую версию, то руководство ОАК должно осознавать: КАЗу для того, чтобы быть готовым к таким сверхпроектам, как возобновление производства Ту-160 (Ту-160М2) и строительство Перспективного авиационного комплекса Дальней авиации (ПАК ДА), нужна текущая загрузка. Выпуск двух специальных Ту-214 в год таковой считаться явно не может. В конце концов, так завод может и подрастерять свои компетенции. И тревожные звоночки раздаются. Недаром недавнего визита министра обороны Сергея Шойгу, по данным источника "БИЗНЕС Online", ждали почти с ужасом. Аналогичное настроение, по словам источника, было и перед приездом зама Шойгу Юрия Борисова, 10 сентября проинспектировавшего выполнение гособоронзаказа (ремонт и текущая модернизация Ту-22М3 и Ту-160). По нашим данным, Борисов покидал КАЗ крайне недовольным состоянием дел.

"А как может быть иначе, если загрузки нет? - прокомментировал ситуацию на заводе и недовольство Борисова наш источник. - Полтора-два Ту-214 в год - это издевательство! Люди, как говорится, воздух пинают - работы нет". Напомним, в 2014 году КАЗ передал заказчикам два новых борта: Ту-214ОН - Минобороны и Ту-214СР - управлению делами президента РФ. Военные рассчитывали на 10 отремонтированных Ту-22М3, но получили только 5 (также был сдан один Ту-160). В этом году от КАЗа ожидают 12 таких машин... На какие еще проекты претендует завод? Гигантская работа по



радикальной модернизации Ту-22МЗ, видимо, только начинается. Судя по отчетности "Туполева", контракт с Минобороны на выполнение опытно-конструкторской работы "Ту-22МЗМ" подписан только в конце 2014-го и рассчитан на срок до 2018 года. По еще одному потенциально большому заказу - кардинальной модернизации Ту-160 (Ту-160М) - завершён лишь этап эскизно-технического проектирования по ОКР. Запуск Ту-160М2 назначен на 2023 год, и в связи с этим отодвигаются сроки реализации проекта ПАК ДА.

В этой ситуации получение заказа на коммерческую машину могло бы стать едва ли не палочкой-выручалочкой предприятия. "Заводу надо переоснащаться, у него ведь техперевооружение на очень низком уровне, - отметил наш источник. - Нужна какая-то машина, которая бы "вытягивала" КАЗ. Ведь тот же Ту-160 "раскидают" по всем заводам - у нас только фюзеляж оставят и сборку. А коммерческий самолет, тот же Ил-114 - это серия, понадобятся перевооружение, набор людей. Это работа!" На техперевооружение всех кооператоров по Ил-114 потребуется не менее 4 млрд. рублей. Об этом рассказал Слюсарь: "15 миллиардов рублей напрямую на ОКР, плюс порядка 4 миллиардов на техперевооружение предприятий, которые будут принимать участие в изготовлении этого самолета, в том числе на завод-финалист".

"КАЗу какая-то загрузка нужна, потому что все эти большие проекты, о которых сегодня много говорят, могут быть, а могут и не быть, - отметил в беседе с "БИЗНЕС Online" советник премьер-министра РТ Назир Киреев. - Но даже если эти заказы будут, для того, чтобы они по стоимости не вышли за разумные рамки, нужен и коммерческий продукт". "КАЗу такой самолет не помешает, - высказал "БИЗНЕС Online" свою точку зрения главный редактор отраслевого портала "АвиаРу" Роман Гусаров. - Пойдут ли ему военные контракты, непонятно, да и государственные заказы имеют свойство по насыщению кончатся, а если есть коммерческая машина, это более-менее стабильный спрос".

"Туполев" не хочет знать собственный проект?

Но намерения ОАК по Ил-114 в Казани (если они есть - вспомним, сколько всего в разное время прочили КАЗу) входят в противоречие с планами Татарстана, который весной напомнил о том, что у него есть такой проект, как Ту-324. Причем, напомнил об этом не кто-нибудь, а врио президента РТ Рустам Минниханов.

16-17 апреля в Ульяновске проходил Второй съезд авиапроизводителей России. В день открытия форума в "Российской газете" вышло развернутое интервью главы РТ, в котором он, проанализировав состояние российского авиастроения, высказал ряд принципиальных предложений по его возрождению. А главной темой интервью стал региональный самолет Ту-324, разработанный в конце 90-х "Туполевым" на средства Татарстана. На вопрос о том, можно ли вернуться к проекту, завершить его освоение и наладить выпуск,



Минниханов ответил: "Не только можно, но и нужно. Нельзя больше оставлять региональные линии без такого самолета и продолжать добираться до соседних регионов через Москву, как это делается сейчас. Неслучайно самолетов Ту-134 и Як-40, которые должен заменить Ту-324, суммарно было выпущено более 1800 единиц... Аналогии Ту-324 остаются широко востребованными,.. только бразильских и канадских регионалов завезено в Россию уже более 70 единиц". Более того, как рассказал "БИЗНЕС Online" Киреев, заявление Минниханова было с большим энтузиазмом воспринято на казанских предприятиях, которые предполагались соучастниками проекта: "Появилась надежда, что проведенная огромная работа по освоению самолета на авиационном заводе, двигателя - на КМПО (он освоен и выпущен) и авионики - на "Электроприборе", будет завершена". Гендиректор КМПО Дамир Каримуллин и гендиректор "Электроприбора" Павел Шацких подписали письмо президенту республики с поддержкой идеи завершения освоения самолета и начала его производства.

Следующим шагом должно было стать представление Ту-324 на МАКСе-2015. И это было сделано, но не в павильоне "Туполева" (который, казалось бы, должен быть сверхзаинтересованным в проекте) и ОАК, а в экспозиции... "ЭНИКСа" - казанской фирмы, разрабатывающей и производящей беспилотники. "Нами было сделано все, чтобы "Туполев" мог продемонстрировать Ту-324, - прокомментировал ситуацию Киреев. - Разработали два прекрасных буклета, выпустили их тиражом 800 единиц. Разработали и отпечатали 6 больших красочных баннеров. Все это, а также модель самолета были задолго до начала выставки предложено для демонстрации в экспозиции "Туполева". После его отказа включить все это в свою экспозицию и раздавать буклеты мы вынуждены были попросить Валерия Николаевича Побежимова (директор - главный конструктор "ЭНИКСа" - авт.) продемонстрировать Ту-324 в экспозиции "ЭНИКСа". Команда предприятия с энтузиазмом провела демонстрацию, за что ей большое спасибо". "Так как Рустам Нургалиевич очень болеет за этот самолет, то просил и его поставить на наш стенд", - пояснил тогда "БИЗНЕС Online" Побежимов.

Объяснил ли "Туполев" свой отказ? "Вразумительного ответа мы не имеем и сейчас. Спросите их об этом сами!" - посоветовал Киреев. Но в "Ту" на запрос "БИЗНЕС Online" не отреагировали.

Более того, по нашим данным, вместе с Каримуллиным и Шацких упомянутое письмо о Ту-324 намеревался подписать и гендиректор "Туполева" и "КАЗа" Николай Савицких, но, как рассказал Киреев, этого так и не произошло: "По мнению заводчан, подписывать письмо не рекомендовали в ОАК ("БИЗНЕС Online" направил в корпорацию запрос с предложением прояснить ситуацию, но пока ответа не получил - авт.). Возможно, под предлогом предстоящего важного заказа (имеется в виду Ту-160М2 - авт.). Возникает вопрос: почему, по мнению ОАК, Ил-114 можно осваивать на заводе,



имеющем такой заказ, а Ту-324 - нельзя? По Ту-324 на заводе уже проведена огромная подготовка производства, имеется (в отличие от Ил-114) освоенный (на КМПО) двигатель, есть прекрасная, созданная по заказу республики авионика, которая установлена на самолете Бе-200 и получила в его составе сертификат летной годности по европейским нормам. Заводу обязательно нужно срочно освоить новое изделие. Диктуется это проблемой кадров, которых нужно срочно набрать, обучить и "потренировать" на относительно менее сложном изделии. Начинать этот процесс надо было "вчера" - людей "с улицы" к сложной работе не допустишь".

"Ил-114 это, конечно, хорошо, - отметил источник "БИЗНЕС Online", - но лучше было бы, если б пошел Ту-334 или Ту-324, но пока не складывается. Не поздно ли? Заметьте, разговоры об этих машинах то здесь, то там возобновляются". "Если в Казань приведут Ил-114, то доля труда КАЗа и республики в нем будет процентов двадцать, - разъяснил Киреев. - Если будет Ту-324, доля нашего труда в продукте будет свыше 60 процентов - по двигателям, авионике, планеру. У нас по Ту-324 36 тысяч технологических процессов разработано, 1000 единиц оснастки и деталей сделано. А по Ил-114 - конь не валялся". Другой источник "БИЗНЕС Online" в авиапроме указал на важность определенной преемственности продукции: "Вот если бы говорили о выпуске Ту-334 или Ту-324, то это было бы более близко к темам, которые наш завод традиционно ведет. Ведь никто без великих инвестиций не ставит на поток совершенно новую машину - каждый новый самолет у завода как бы продолжение предыдущих. Поэтому, такие заявления (по Ил-114 - авт.) мне видятся фантастическими. Если бы я не был авиастроителем, то поверил бы, а так..." Источник напомнил о том, какие проекты планировались в Казани: Ту-324, Ту-334, Ан-70, сегодня - Ту-160М2 и ПАК ДА: "Это словно издевательство! Каждый руководитель нам начинает говорить: "привяжем" к вам эту машину, ту, третью, под Ан-70 площадку уже готовили..."

Что думают о возможном приходе Ил-114 на КАЗе? На запрос "БИЗНЕС Online" руководство предприятия не ответило. Зато некоторую ясность внес Гусаров: "На прошедшем МАКСе я вашим землякам с авиазавода пытался объяснить по Ил-114: вот, может быть, шанс, хватайте! Но они к идее отнеслись с явной прохладцей и мне ответили в том духе, что "наше все" это Ту-324, в который в свое время вложились".

Что было сделано по Ту-324? В 1999-м на КАЗ (тогда - КАПО) передали рабочую документацию на планер, на заводе началось изготовление оснастки и инструмента для производства лайнера. Специально под Ту-324 за \$15,6 миллиона приобрели новейшие клепальные автоматы. По заявлению руководства запорожского АО "Мотор Сич", предприятие совместно с казанским ОАО "КМПО" изготовило для Ту-324 опытные экземпляры двигателя АИ-22. Как утверждало руководство КМПО, предприятие



инвестировало в создание АИ-22 (разработчик - украинское ГП "Ивченко-Прогресс", которому двигатели заказало опять-таки правительство Татарстана) немалые средства и готово приступить к его серийному производству. Финансирование проекта велось на деньги, привлеченные Татарстаном. При Кабмине РТ сформировали Группу управления созданием самолета Ту-324. Республикой и участвовавшими в проекте предприятиями в Ту-324 было вложено в районе \$100 миллионов (всего программа разработки оценивалась в \$330 миллионов). Тогдашний президент РТ Минтимер Шаймиев говорил, что при помощи федерального центра КАПО может начать поставки Ту-324 с 2007 года. А в то время министр экономики и промышленности РТ Борис Павлов утверждал, что возможности производства позволяют к 2010 году довести выпуск этих самолетов до 35-40 единиц. Но к концу 2005-го правительство Татарстана, предлагавшее федералам несколько схем "раскрутки" финансирования проекта, по всей видимости, отчаялось добиться понимания, и Шаймиев заявил: "У нас совесть чиста по авиации - сколько могли, столько сделали. Если стране нужна отечественная авиация, то пусть размещают заказы. Бесплатно работать уже не можем. Сейчас опять поднимают вопрос: не хватает самолетов, подержанные "Боинги" надо завозить, снижать таможенные пошлины. Одним словом, это выгодно кому-то... Строительство самолетов одной маленькой республике не под силу".

Нужен ли России Ту-324? Машины такой размерности в российском модельном ряде сейчас нет, но на аналогичных канадских и бразильских лайнерах летает ряд авиакомпаний РФ, в том числе, татарстанская "ЮВТ-Аэро". Вот несколько аргументов. "Ту-324 - первый российский самолет, система управления которого, будучи полностью отечественной, позволяет управлять полетом экипажу из двух человек, - говорит Киреев. - Он имеет "стеклянную" кабину, удовлетворяет строгим требованиям ИКАО по шуму и эмиссии выхлопных газов. Ту-324 первый отечественный самолет, спроектированный в "цифре". Сразу после защиты проекта на Государственной комиссии авиакомпании заказали 60 самолетов. Минтранс России несколькими официальными письмами в Правительство и Минпромторг России просил освоить именно Ту-324, а не RRJ (тогдашний вариант "Супперджета" на 60 мест - авт.)".

Предполагается ли спрос на Ил-114? "Это машина, которая нужна и коммерческим перевозчикам, и покупателям в лице Минобороны, ФСБ и так далее, - говорил на МАКСе-2015 Слюсарь. - Этой машины сейчас на рынке нет. Наверное, по тому графику отхода самолетов антоновской тематики, который мы для себя сделали, спрос на эту машину с течением времени будет только расти. Реально заместить этот спрос сейчас нечем. При существующем курсе рубля покупать импортные машины сложно, и у Ил-114, на мой взгляд, достаточно яркие перспективы. Позиция ОАК заключается в том, что такую



машину нужно делать". "Речь идет о том, чтобы сделать на базе Ил-114 совершенно новый самолет, - говорит Гусаров. - И перспективы у него будут. Региональные реактивные самолеты сейчас и в обозримой перспективе сильно проигрывают турбопропам. И ведь дошло до того, что чуть ли не рассматривается вопрос о производстве в России китайских самолетов МА60 - реплики нашего Ан-24! Это было бы смешным, если б этот самолет у китайцев не был в серии и не летал. Пока мы ушами хлопали, они... А теперь нам деваться некуда: украинских самолетов не будет, а других у нас нет - в гражданской авиации такой размерности машина только канадский Q400. Словом, хоть бери китайское... Такая машина может быть востребована и за рубежом - если не в Европе, то в Латинской Америке, Африке, Юго-Восточной Азии, Индии. Нашей стране необходимо пару сотен таких машин, только Минобороны проглотит штук 50. Поскольку сейчас двинулись в Арктику, очень нужен самолет для Северов (напомним, что Ил-114 изначально проектировали с учетом арктической специфики - авт.)". Гусаров оговаривается, что Ил-114 вряд ли будет готов ранее 2020 года. Киреев полагает, что если начать прямо сейчас, есть шанс поднять Ту-324 к 2018-му.

Отметим, что за "кандидатуру" КАЗа в вопросе выбора места для сборки Ил-114 могут сыграть традиционно хорошие отношения с ильюшинской фирмой. Напомним, КАЗ выпускал дальнемагистральный лайнер Ил-62 (в 1964-1998 годах завод построил 281 лайнер), а сегодня ремонтирует оставшиеся на крыле такие самолеты. Плюс в Казани делается хвостовое оперение для запущенного на ульяновском "Авиастаре" военно-транспортного Ил-476. "Хорошие отношения могут сыграть, - полагает источник. - И Новожилов (Генрих Новожилов - бывший генеральный конструктор ильюшинской фирмы - авт.) всегда говорил, что казанский завод - один из лучших, с которыми ему приходилось работать. Так-то вотчина "Ильюшина" по большому счету это Воронеж, но, например, в 90-х годах, когда мы рассматривали вопрос о том брать или не брать Ту-204, Новожилов приезжал и хотел, чтобы мы Ил-96 делали... Да и с конструкторской точки зрения ильюшинская фирма очень сильная. Ил-62 чисто технологически очень простой самолет - все очень логично. Если туполя какой-нибудь кронштейн сделают, то он такой заумный, что с ума сойдешь, пока его изобразишь, то у ильюшинцев в этом смысле очень сильная школа". Выяснить точку зрения на ситуацию руководства ОАО "Ил" не удалось - в компании не ответили на запрос "БИЗНЕС Online". По словам, главы представительства "Ил" на казанском авиазаводе Михаила Бежчикова, до него информацию о возможном выпуске на КАЗе Ил-114 никто не доводил.

Татарстан сделал все, что мог?

Временами складывается ощущение, что казанский авиазавод постсоветского времени это какое-то проклятое место - в полной мере не удалось воплотить ничего из задуманного в эти годы. Версий такого положения





дел - хоть отбавляй. Некоторые даже указывают на мистические причины - карму: дескать, Андрей Николаевич Туполев нещадно душил конкурентов, пришла пора его главному заводу пожинать плоды. Вторые полагают, что в свое время Москва, испугавшись парада суверенитетов, перенаправила предназначавшиеся Казани авиационные деньги соседям в Ульяновск, который, в итоге, здорово переоснастился. Третьи обращают внимание на то, что татарстанские власти ставили во главе завода кого угодно только не авиастроителей, хотя достойные профильные кандидатуры были. Четвертые говорят о бесконечной смене директоров. Пятые, вроде рескома профсоюза трудящихся авиационной промышленности, недовольны тем, что Савицких одновременно еще и гендиректор "Туполева", а управлять наездами это не очень правильно (по словам наших источников, Савицких и сам не в восторге от такого совмещения). К слову, эту точку зрения, судя по всему, поддерживает и правительство РТ, во всяком случае, премьер министр Ильдар Халиков на одном из совещаний высказал по этому поводу солидарность с профсоюзом, хотя и отметил, что судить нужно по результатам. Результаты же... По согласному мнению экспертов, туполевская фирма переживает настолько не лучшие времена, что речь идет о самом ее существовании.

Это проиллюстрировал и МАКС-2015. "На выставке я еще раз полюбовался самолетами Ту-95, Ту-144, Ту-154, а также казанскими машинами Ту-22М3, Ту-160 и Ту-214ОН, - рассказал Киреев. - Но на выставках принято показывать и то, что еще не выпускается серийно, а также перспективные наработки. Я о них знаю, но не увидел в экспозиции. Не был представлен Ту-334, время которого все равно придет, ибо в заделе у ОАК ничего нет. Только в модели был представлен прекрасный самолет Ту-204СМ. У "Туполева" есть проект так необходимого минобороны военно-транспортного Ту-330. Уникальность его в том, что в нем используются уже освоенные и серийно производимые системы управления, крылья, оперение, двигатели, которые имеет Ту-214. Ту-330 обошелся бы на порядок дешевле по сравнению со всеми остальными проектами, которые только еще затеваются, и неизвестно, будут ли реализованы... Посмотрите, для "Туполева" в трех последних редакциях ФЦП по авиастроению не было обозначено ни одной новой темы по гражданской авиации. Вывод такой фирмы из процесса развития этого направления, как показывает сегодняшнее состояние отрасли, приводит к ее ликвидации как базы для обеспечения авиаперевозчиков отечественными самолетами. В условиях процессов, происходящих в мире, это чревато уже для страны по большому счету".

Сегодня КАЗ, преобразившись в филиал "Туполева", де юре стал "чужим" республики предприятием. Но стремление Татарстана продвинуть на завод "свой" продукт понять можно - и сил в него было вложено немало, и чисто технические аргументы имеются, и, конечно, политические. И, в конце концов,



Минниханов не зря говорит, что всякий раз приезжает на КАЗ с тяжелым сердцем: "Когда я иду сюда, у меня есть некая тяжесть, что мы пока не сумели сделать все, что должны были". КАЗ уже давно настолько неотъемлемая часть жизни Татарстана, что сравнить беспокойство о его судьбе с фантомными болями в отрезанной руке не поворачивается язык.