

Экспорт вооружений

ТОМ II

По десяткам стран. Состояние ВС. Ведущие предприятия ВПК. Вооруженные конфликты. Закупки систем вооружений. Армейские реформы. Конверсия. Контроль над экспортом техники двойного применения. НАТО и ЗЕС. Анти-терроризм. Участие частных компаний в военных НИОКР. Военно-технические международные связи, в т.ч. и России. Выставки вооружений.

В нашей базе данных по этой тематике — не одна тысяча страниц. Отечественные эксперты касаются конкретных торговых сделок по вооружениям за последние 18 мес., по каждой стране отдельно, в преломлении российских интересов. Мы говорим о конкретно реализуемых поставках, выставках, соглашениях по борьбе с терроризмом, повстанческих движениях, тенденциях развития военной техники, экспортерах стран восьмерки и ОЭСР.

Данная книга является лишь малой частью массива обновляемой информации о внешнеэкономических связях России в 1998-2005гг. — на CD-Rom, а также на сайтах www.polpred.com, www.integrum.ru, www.factiva.com.

Экспорт вооружений, том II. Экономика и связи с Россией в 2003-05гг.

©Г.Н. Вачнадзе, ноябрь 2004. ISBN 5-900034-43-7.

Проект ПОЛПРЕД: Г. Вачнадзе, А. Грибков, И. Ермаченков, О. Мишина, К. Сальберг, Т. Стенина, Л. Тимофеева. Агентство Бизнес-Пресс, 119049 Москва, Бол. Якиманка 35, стр. 1, т/ф 238-6458, 238-9587, info@polpred.com. Отпечатано в ФГУП «ПИК ВИНТИ», 140010 Люберцы, Октябрьский пр-т 403.

СПРАВОЧНИКИ ПОЛПРЕД

С УЧАСТИЕМ ЖУРНАЛА «КОРИНФ» МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ РФ. СОВЕТ ПОСЛОВ

Москва — 2005г.

СОДЕРЖАНИЕ

Аргентина	3	Люксембург	34
Космос.....	3	Армия.....	34
Бельгия	4	Нидерланды	35
Космос с Россией.....	4	Военный экспорт.....	35
Бразилия	6	Экспортный контроль.....	36
Авиапром.....	6	Торговля военной техникой.....	36
Великобритания	8	Минобороны.....	37
Авиапром.....	8	Перспективы строительства ВС.....	37
Венгрия	9	Системы управления и связи.....	39
Минобороны.....	9	Военный бюджет.....	40
Германия	10	Перу	40
Авиапром-2003.....	10	Авиация.....	40
Авиапром-2002.....	12	Росавиаэкспорт.....	41
Авиация с РФ.....	13	Румыния	41
Дания	14	Армия и вооружения.....	41
Авиация.....	14	Словакия	42
Иран	15	Авиация.....	42
Ядерная программа.....	15	Торговля оружием.....	42
Испания	18	США	45
Военторг.....	18	Антитерроризм.....	45
Италия	20	Таможня.....	49
Оборонка.....	20	Обзор прессы.....	51
Канада	22	Торговля оружием.....	51
Вертолет Ка-32А.....	22	Франция	51
Китай	23	Авиапром с РФ.....	51
Рынок авиатехники.....	23	Чили	52
Реформа авиакомпаний.....	23	Военторг.....	52
Иностранные самолеты.....	23	Антитерроризм.....	54
Авиатехобслуживание.....	25	Швеция	55
Лизинг самолетов.....	25	Военпром.....	55
Авиастроение.....	26	Япония	56
Самолеты ТУ-204-120 и ТУ-204-100.....	27	Авиапром-2003.....	56
Самолеты.....	27	Авиапром-2002.....	57
Вертолеты.....	28		
Колумбия	33		
Военторг.....	33		

Экспорт вооружений

Аргентина

Космос

В 1994г. в Аргентине правительственным декретом №207/94 была утверждена Национальная программа «Аргентина в космосе». В соответствии с этим документом вся деятельность в стране в космической области регулируется Национальной комиссией по космической деятельности – *Conae* (*Comision Nacional de Actividades Espacial*). Срок действия данной программы определен в 10 лет с продлением каждые два года после пересмотра и внесения необходимых корректив. Действует программа «Аргентина в космосе 1997-2008», актуализированная в 2002г.

Основной задачей принятого плана является вывод страны в число государств, располагающих собственными космическими технологиями. Наиболее перспективными областями их применения были названы: телекоммуникации; системы глобального позиционирования; предотвращение и контроль за стихийными бедствиями; геологический мониторинг; картография и кадастр; контроль за использованием промышленных мощностей и земель сельхозназначения; наблюдение за рыбными популяциями; экологический мониторинг; метеорология.

Conae осуществляет руководство всеми проектами по развитию космической отрасли Аргентины, координирует вопросы международного сотрудничества и курирует исследовательские работы. В ее ведении также находятся все составные части космической инфраструктуры.

Достижение поставленных перед *Conae* задач возможно на основе создания собственной орбитальной группировки, состоящей из малых и средних спутников, оснащенных необходимой исследовательской и коммерческой аппаратурой.

Наземная космическая инфраструктура. Аргентина располагает наземной базовыми элементами наземной космической инфраструктуры, которые сосредоточены в Космическом центре им. Теофило Табанера, расположенном в пров. Кордоба, г.Фальда-дель-Кармен. Вся инфраструктура состоит из станции телеметрии, управления и приема спутниковой информации.

Станция позволяет принимать данные дистанционного зондирования Земли (ДЗЗ) с таких космических аппаратов, как *Landsat 7*, *ERS 2*, *OrbviewSpot*, спутников серии *Noaa*, *Eros*, *Al*, *Sac-C*, *IRS 1C*, *RadarSat* и *BIRD 1*. В ближайшее время предполагается приступить к приему данных со спутниковых систем *EO1* и *Aqua*, а также *LandSat 5* и *Spot2*. Управление устройствами приема данных и антеннами, переключение их с одного космического аппарата на другой осуществляется в автоматическом режиме.

Компьютерные станции обеспечивают обработку получаемых данных в режиме реального времени. При получении спутниковой информации о природных катастрофах и других чрезвычайных ситуациях специальные каналы связи позволяют с высокой скоростью передать обрабо-

танные снимки в штаб-квартиру *Conae* в Буэнос-Айресе, а также другим заинтересованным аргентинским институтам и организациям.

В 2002г. специалистами *Conae* был завершен очередной этап разработки и проектирования новой станции, предназначенной для приема данных и управления космическими аппаратами в провинции Огненная Земля. Станция создается в рамках соответствующего соглашения между *Conae* и космическим агентством Италии для совместных работ со спутниковой системой *Siasge*.

Аргентинскими специалистами ведутся исследования по созданию высокоскоростной национальной системы передачи спутниковой информации, которая должна будет иметь связь с рядом международных информационных сетей и позволит обеспечить передачу значительных объемов данных ДЗЗ с разных спутниковых систем одновременно.

Основными задачами по дальнейшему развитию наземной инфраструктуры являются: расширение сети приемных станций основного значения за счет их строительства- в Кордобе и на юге страны. Это позволит осуществлять одновременный прием с нескольких спутников наиболее объемной информации; строительство сети небольших приемных станций вспомогательного значения (с диаметром антенны до 4 метров) в ряде провинций для обеспечения их потребностей в космической информации; реализация проекта создания совместного аргентино-бразильского центра сборки и тестирования спутников.

Орбитальные спутниковые системы. С 1996г. Аргентиной ведется разработка спутников серии *SAC* (*Satelite de Aplicacion Scientifica*), предназначенных для дистанционного зондирования Земли (ДЗЗ).

В 1998г. при помощи американской ракеты – носителя был выведен на орбиту первый аппарат *SAC-A*, который за 6 мес. своего активного существования передал 600 изображений. В этом же году начаты работы по созданию спутников серии *Saocom* (*Satelites de Observacion y Comunicaciones*), предназначенных для телекоммуникаций и ДЗЗ с применением радиолокационных станций космического базирования.

В 2000г. при помощи американцев выведен второй спутник *SAC-C*, оснащенный мультиспектральной и высокочувствительной камерами, способный передавать снимки с разрешением до 35 м. Аппарат был изготовлен на аргентинском государственном предприятии *INVAP*, его испытания проведены в бразильском Национальном институте космических исследований.

Аргентинские орбитальные системы, используемые для получения данных ДЗЗ, работают в двух диапазонах – оптическом и микроволновом. Космические аппараты оптического диапазона относятся к серии *SAC* (*SAC C* и *SAC-D/Aquarius*). Эти системы предназначены в основном для изучения магнитного поля Земли, атмосферных явлений, состояния водной среды, путей миграции морских особей и др. Ряд проектов с исполь-

зованием возможностей спутниковых систем данной сети осуществляется совместно с национальным аэрокосмическим агентством США, космическими центрами Италии и Дании.

Космические аппараты микроволнового диапазона относятся к серии Saocom и включает в себя орбитальные системы Saocom 1A и Saocom 1B, работающие на частоте 1,3 ГГц. Их использование заключается в основном для выявления и последующего контроля за развитием чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера. Работы ведутся в сотрудничестве с исследовательскими центрами Италии и Бельгии.

До 2008г. запланировано проведение следующих мероприятий: строительство и вывод на орбиту спутников SAC-D и SAC-E; разработка, строительство и вывод на орбиту спутников серии Saocom.

Информационные системы. Работа в данном направлении подразумевает создание гибкой системы обработки, хранения и доведение до конечного потребителя данных, полученных с национальных и иностранных спутников. Эти функции выполняет «Региональный центр спутниковых данных» (Centre Regional de Datos Satelitales – Credas), расположенный в провинции Кордоба. Основной задачей, стоящей перед Сопае, является его интеграция в существующую общенациональную Систему географической информации и обеспечение ее доступности одновременно большему числу пользователей.

Сопае создана интернет-страница, поддерживающая специальный раздел, подписчики которого могут получить доступ к каталогу данных ДЗЗ. Речь идет о состоянии окружающей среды, включая стихийные бедствия, о ключевых географических и геологических параметрах различных районов страны, о состоянии посевов сельхозкультур и т.д. К концу 2003г. планируется завершить работу над новым информационным сайтом, который будет представлять потребителям широкий выбор космических снимков в Соответствующей обработке.

Средства доставки в космос. Основной задачей в этой сфере является обеспечение имеющихся у страны потребностей по выводу на орбиту космических аппаратов. Аргентина обладает определенными технологическими заделами, в принципе, позволяющими приступить к созданию собственной ракеты-носителя. В 1998г. было официально объявлено о начале под контролем США работ в этой области. Для этого на базе авиазавода, принадлежащего фирме «Локхид-Мартин», расположенного в провинции Кордоба, даже была создана совместная аргентино-американская компания «Velsa». Проект признан экономически нецелесообразным и было принято решение о переориентации Аргентины на сотрудничество с Бразилией, уже имеющей продвинутые наработки в рассматриваемой области. Аргентина продолжает придерживаться взятых на себя ранее международных договоренностей, в т.ч. Режимы нераспространения ракетных технологий.

Проведение НИОКР, подготовка научных кадров. Ведущим аргентинским исследовательским центром, специализирующимся на космической тематике, является «Институт космических исследований им. Марио Гулича» (IG), расположенный в провинции Кордоба. Проводимые в нем работы по своей приоритетности распределены: на первом месте стоят НИОКР, непосредственно связанные с

действующими проектами Сопае; на втором – работы, осуществляемые совместно с другими странами, могущие принести конкретную пользу для аргентинской космической программы; на третьем – теоретические исследования, которые в перспективе могут качественно повлиять на национальные проекты. Подготовка молодых специалистов ведется в Национальном университете Кордобы при активной поддержке Сопае и IG.

Особенностью аргентинской Национальной космической программы является то, что уже изначально в нее была заложена ориентация на сотрудничество с другими странами, в первую очередь с США и Бразилией. НАСА было отдано право вывода на орбиту всех спутников серии SAC в обмен на установку на их борту, в числе прочей, американской исследовательской аппаратуры.

Международная деятельность. Сопае ведет активную международную деятельность, в рамках которой осуществляет совместные проекты с Европейским космическим агентством и национальными космическими ведомствами стран, входящих в ЕС; Национальной администрацией США по исследованию океана и атмосферы; Космическим агентством Канады; исследовательскими центрами и институтами Германии, Алжира, Бразилии, Бельгии, Дании, Великобритании, Италии, Украины, а также России. Объемы российско-аргентинского космического сотрудничества в настоящее время незначительны.

Бельгия

Космос с Россией

Бельгия, являясь членом Европейского космического агентства (ЕКА), традиционно участвует в контактах с российским космическим сектором под эгидой этой организации. Активизация прямых контактов как госорганов двух стран, курирующих вопросы космической отрасли, так и промышленных предприятий в рамках подписанного 20.12.2000г. двустороннего Соглашения о сотрудничестве в сфере исследования и использования космического пространства в мирных целях создала условия для развития сотрудничества в сфере космоса. В области авиастроения бельгийские компании, имея устойчивые связи с ведущими мировыми производителями авиатехники и участвуя в той или иной степени в большинстве проектов по созданию новых самолетов и вертолетов, проявляют заметный интерес к налаживанию взаимовыгодных коммерческих и технологических связей с российскими организациями.

Особый импульс развитию данного направления был придан в начале 2003г. в результате ряда подготовленных визитов в Бельгию руководства Росавиакосмоса. В марте Бельгию посетил гендиректор Агентства Ю.Н. Коптев и провел ряд встреч с руководством Федеральной службы по вопросам науки, технологий и культуры (Les Services Federaux des Affaires Scientifiques, Technologiques et Culturelles – SSTC), в первую очередь с возглавлявшим ее комиссаром правительства Иваном Илиеффом (Yvan Ylieff), а также с некоторыми ведущими бельгийскими аэрокосмическими компаниями. Был проведен визит Ю.Н.Коптева и сопровождавшего его замдиректора Росавиакосмоса А.И.Медведчикова на расположенную в окрестностях г.Льежа компанию TechSpace-Aero, входя-

щую в состав французской промышленной группы Snesta. В результате данного мероприятия подготовлены контакты этой бельгийской фирмы с ведущим российским предприятием по данному направлению – НПО «Сатурн».

В апр. 2003г. был организован визит в Льеж руководителя проекта «СМ-146» НПО «Сатурн» (создание нового авиадвигателя для семейства самолетов RRJ – Russian Regional Jet) А.А.Жаворонкова, который провел первый раунд переговоров с TechSpace-Aero. Данный проект имеет государственное значение, являясь одним из составных частей Федеральной программы России по развитию гражданской авиации. В марте 2003г. проект RRJ выиграл тендер Росавиакосмоса, его основными участниками являются АВПК «Сухой», компания «Боинг», АК «Илюшин», ОКБ «Яковлева», НПО «Сатурн» и компания «Снекма Моторс» (последние две организации отвечают за создание двигателя самолета). Общая стоимость проекта оценивается в 600 млн.долл., перспективный объем продаж самолетов этого семейства – 10 млрд.долл. Планируемые темпы начальных поставок – 60 самолетов в год с последующим увеличением в соответствии с требованиями рынка, минимальный объем производства – 800 новых самолетов. Заинтересованность в приобретении этих летательных аппаратов уже проявила компания «Аэрофлот», ведется обсуждение технических деталей с авиаперевозчиками «Эр Франс» и «Скай Тим Аллайанс».

В мае месяце по просьбе НПО «Сатурн» был организован визит группы технических специалистов этой российской компании на TechSpace-Aero, в рамках которого намечены направления возможной кооперации. В июне 2003г. состоялся визит в г.Рыбинск представительной делегации этой бельгийской фирмы во главе с ее техническим директором Пьером Гийомом (Pierre Guillaume), где достигнуты конкретные договоренности по дальнейшим совместным действиям.

В начале июля руководство подразделения тестовых установок TechSpace-Aero приняло участие в проводимом в Рыбинске международном тендере на поставку НПО «Сатурн» испытательного стенда для двигателя «СМ 146». Бельгийская компания в условиях серьезной конкуренции смогла предложить НПО «Сатурн» наиболее выгодные (как с технической, так и с коммерческой точек зрения) условия, в результате чего имеются реальные шансы на победу TechSpace-Aero. Сумма соответствующего контракта составляет 10 млн. евро, а официальные результаты тендера должны быть оглашены в начале 2004г.

В окт. 2003г. организован очередной визит на TechSpace-Aero делегации НПО «Сатурн» во главе с техническим директором М.Л.Кузменко, в ходе переговоров с руководством бельгийской компании достигнуты договоренности по целому спектру конкретных направлений совместных работ, включая проект «СМ 146», совместное участие в проектах ЕС в рамках 6 рамочной программы по тематике авиационное, размещение производственных заказов TechSpace-Aero на российских мощностях. До конца года по результатам данного визита между TechSpace-Aero и НПО «Сатурн» достигнута принципиальная договоренность выработки Меморандума о дальнейшем сотрудничестве, который планируется подписать в начале 2004г.

В апр. 2003г. в Брюсселе проведена выставка-презентация российского авиакосмического сектора в Европарламенте и российско-европейский семинар под эгидой Еврокомиссии по перспективам сотрудничества в области авиационного. С российской стороны в мероприятиях приняли участие руководство Росавиакосмоса (В.И.Воскобойников и А.И.Медведчиков), а также ведущие организации и НИЦ (ЦАГИ, ВИАМ, ЦИАМ, ОАО «Гражданские самолеты Сухого», НПО «Сатурн», ФГУП «Салют»), а с европейской стороны – представители Еврокомиссии, основные компании и исследовательские центры («Эрбас», «Снекма», DLR, NLR). В указанном мероприятии активное участие приняли бельгийские организации (Sonaca, Sabca, TechSpace-Aero, Senaero, Varco).

В авг. 2003г. по согласованию с Росавиакосмосом начата подготовительная работа по организации совместно с секцией «Аэронавтика» Директората по исследованиям ЕК конференции, посвященной вопросам более широкого участия российских авиационных организаций в исследовательских проектах под эгидой 6 рамочной программы ЕС и при финансировании со стороны Еврокомиссии. Проведена подготовительная рабочая встреча с участием представителей Росавиакосмоса, ЦАГИ и Еврокомиссии.

Результатом данного мероприятия стало проведение в окт. 2003г. в Москве соответствующей конференции «Россия – ЕС, технологическое сотрудничество в области авиационного» с широким участием практически всех ведущих российских авиационных компаний во главе с руководством Росавиакосмоса (А.И. Медведчиков и В.И. Воскобойников), руководящих лиц из ЕК во главе с Гербертом фон Бозе (Herbert von Bosc) и представителей крупнейших европейских компаний.

Фирма SpaceChecker, разработавшая аппаратуру для позиционирования объектов и передачи через спутниковую связь соответствующей телеметрической и географической информации потребителю (т.н. система SDS – Satellite Data Service), продолжило активное использование возможностей российских телекоммуникационных спутников. В рамках коммерческого контракта с госпредприятием (ГПКС) «Космическая связь» SpaceChecker арендует т.н. «стволы» связи на российских спутниках «Горизонт», а также использует наземную инфраструктуру ГПКС для приема со спутников и первичной обработки информации для клиентов. В 2003г. начата работа по задействованию SpaceChecker нового поколения российских телекоммуникационных спутников «Экспресс-АМ» и «Ямал».

Неплохие перспективы в бельгийском космическом секторе имеет ГКНПЦ им. М.В.Хруничева, которым подписан меморандум с компанией Eurosense с целью проведения маркетинга в Западной Европе услуг российского космического центра по мониторингу поверхности Земли, в частности лесного хозяйства. ГКНПЦ им. М.В.Хруничева подписал меморандум о взаимопонимании с бельгийской аэрокосмической компанией Sonaca, ориентированного на совместные работы по созданию спутниковых платформ и транспортных систем многоцелевого использования «Байкал». К этим проектам также могут подключиться НПО «Молния» и НПО им. С.А.Лавочкина.

Бельгийская фирма «AMOS» (Advanced Mechanical and Optical Systems) в рамках проектов ЕКА продолжила закупки в России (Лыткаринский завод оптических систем – ЛЗОС) оптических элементов и спецзеркал для телескопов. Сумма контракта Amos с ЛЗОС составляет 2,3 млн. евро. Компания Varco View, продолжая деятельность по поставкам в Россию аппаратуры для авионики, заключила в 2003г. достаточно крупный (2 млн. евро) контракт с ФГУП НИИАО (Научно-исследовательский институт авиационного оборудования).

Бразилия

Авиапром

Лидирующим производителем авиационной техники в Бразилии является компания «Эмбраэр». Она продолжает удерживать первое место среди основных национальных экспортеров.

Самолеты серии ERJ145 пользуются широкой популярностью во всем мире. В сент. 2000г. был доставлен в Китай один из региональных реактивных авиалайнеров ERJ145, заказанных Сычуаньской авиакомпанией Китая, что ознаменовало официальный приход самолетов бразильского производства на китайский рынок. В настоящее время ведутся переговоры между Вторым китайским объединением авиационной промышленности и Бразильской компанией авиационной промышленности по вопросу создания на территории Китая совместного предприятия, которое займется разработкой регионального самолета. По сообщению представителя Бразильской компании авиационной промышленности в Китае Гуань Дуньюань, в Пекине уже действует представительство компании. В 2003г было дополнительно вложено несколько миллионов долл США на создание в китайской столице Центра комплектации самолетов.

Совместно с государственной авиакомпанией Китая, «Эмбраэр» также намерен построить в Китае завод по производству авиационных деталей и сборке самолетов. По заявлению президента компании Маурицио Ботелхо, первоначально, завод будет производить только запасные части и собирать самолеты из деталей, доставленных из Бразилии. «Эмбраэр» намерен приобрести 51% акций в совместном предприятии.

«Эмбраэр» начал производство нового регионального 70-местного самолета Embraer 170, который является частью инвестиционного проекта в 850 млн.долл. и включает еще одну модель самолета Embraer 190, вмещающего до 108 пассажиров.

Компания Rolls-Royce получила заказ стоимостью 127 млн долларов от компании Embraer на двигатели AE 3007 для оснащения региональных самолетов, которые будут эксплуатироваться размещающейся в Индианаполисе авиакомпанией Chautauqua Airlines. Кроме того, соглашение с авиакомпанией Chautauqua Airlines на проведение техобслуживания и ремонта этих двигателей возможно принесет Rolls-Royce еще 51 млн.долл.

Глобальная реструктуризация мирового рынка авиаперевозок оказывает серьезное влияние на компании-производителей самолетов. Приостановка или отказ от закупок новых машин авиаперевозчиками приводит к пересмотру планирования производства новых лайнеров. Уведомления

об аннулировании заказов на восемь самолетов, привели к снижению ожидаемой прибыли «Эмбраэр» как в III кв. 2003г., так и в 2004г.

В 2002г. компания имела доход 1.179 млрд реалов при продаже 131 самолета. На авг. 2003г. годовым планом было предусмотрено выпустить 132 лайнера, однако по итогам III кв., с учетом реструктуризации опционных заказов планируется реализовать только 102 самолета. За девять месяцев 2003г. прибыль составила 307 млн. реалов, что на 42% меньше чем за данный период предг.

Серьезное влияние на перспективные планы реализации самолетов компании оказывает перенос сроков сертификации новой модели Embraer 170. С задержкой почти одного года, тесты, проведенные технологическим центром аэронавтики позволили получить лишь предварительный сертификат, который не дает право на коммерческое использование лайнеров, а лишь позволяет проводить тренировочные и тестовые полеты. Предусматривается, что очередной цикл испытаний будет проводиться в фев. 2004г.

Обзор прессы АВИАЦИЯ И КОСМОС

– ВВС Бразилии начинают серию окончательных встреч с компаниями, которые участвуют в тендере на поставку 12 сверхзвуковых истребителей в рамках программы F-X на 700 млн.долл. Консорциум «Рособоронэкспорт»/ «Авиабраз», который участвует в тендере с самолетом Су-35, первым представит свой окончательный вариант oferty. Техническая комиссия ВВС сможет ознакомиться с изменениями и новациями, внесенными участниками тендера в свои первоначальные oferty, представленные около года назад.

Встречи будут проходить в Аэрокосмическом техническом центре (СТА) в г.Сан-Жозе-дос-Кампос. Выводы и заключения по предложениям участников тендера ВВС страны представят в конце дек. – начале янв. Совету по национальной безопасности Бразилии, который должен будет определить победителя тендера. «Газета Меркантил», 3.11.2003г.

– В ближайшие месяцы бразильская авиакомпания Varig должна получить 2 самолета модели «777» от североамериканского производителя Boeing. Долги авиакомпании превышают 5 млрд. реалов, а Boeing является одним из ее крупнейших кредиторов. «Мы хотим оставаться партнером Varig, не хотим становиться ее акционером и надеемся на восстановление ее позиций», – говорит высокопоставленный сотрудник Boeing. «Газета Меркантил», 26.11.2003г.

– Министры Роберто Амарал (наука и технологии) и Жозе Виегас (оборона) использовали совещание в Сенате, где обратились с просьбой увеличить объемы средств для проекта VLS (ракетноситель для запуска спутников).

По мнению министра науки и технологий в этом году необходимо выделить на эти цели около 130 млн. реалов, вместо 47 млн. реалов предусмотренных бюджетом. В этом случае будет сделана новая попытка запустить VLS до 2006г., т.е. еще во время правительства президента Лулы.

Министр обороны Жозе Виегас сказал, что ресурсы также необходимы, «чтобы произвести выплаты семьям жертв». По его мнению именно из этих средств должны быть произведены выплаты и вновь реализован запуск LVS.

14 дней назад произошел пожар на базе Альякантара. Пожар произошел из-за возгорания одного из четырех двигателей первой ступени ракетносителя, в результате чего погиб 21 гражданский специалист. Расследования относительно причин произошедшего продолжаются. Специалисты пытаются понять, что явилось причиной возгорания топлива в одном из двигателей.

По мнению директора космодрома Альякантара Сильва Робейро необходимо установить, почему произошло возгорание двигателя и где проходила электросеть.

Вчера вновь правительство отвергло предположение о том, что это произошло по причине недобросовестного выполнения обязанностей персоналом. По мнению Виегас, была введена в действие программа защиты и не было прохождения электроимпульсов во время этой аварии.

Совет министра Роберто Амарала составил план, включающий меры по восстановлению бразильской космической программы. Необходимо больше ресурсов, министерство открывает конкурс на замещение должностей на космодроме Альякантара и Институте Аэронавтики и Космоса. «Фолья де Сан Пауло», 5.09.2003г.

— В последние 13 лет Бразилия инвестировала 1,071 млрд.долл. в создание спутников и ракетносителей. Половина из этой суммы 521,3 млн.долл. была затрачена на эти цели во время правительства экс-президента Jose Sarney. В это время выделялись средства 104,2 млн.долл. в год. Никогда аэрокосмическая программа не получала такие средства. Между правительством Fernando Collor и его «вице» Itamar Franco на развитие аэрокосмической отрасли было выделено 246,6 млн.долл. В этот период в год выделялось 52,9 млн.долл. За восемь лет правления экс-президента Fernando Cardoso космическая программа получила 285,6 млн.долл., что составило 35,7 млн.долл. в год. До конца июля правительство Luiz Inacio Lula выделяло 7 млн.долл. Объем выделенных средств может составить 44 млн.долл. согласно бюджета на 2003г. Correio Brasiliense, 28.08.2003г.

— ВВС Бразилии задержали покупку 4 транспортных вертолетов для поддержки миссии в Сивам (Амазонас). Компании Boeing/ Haegler консорциум Рособоронэкспорт/ Avibras, которые были отобраны для участия во втором туре торгов программы СН-Х-вертолеты, получили от ВВС Бразилии официальные письма об отсрочке покупки.

По сообщению Центра социальной связи ВВС Бразилии недостаток средств, предназначенных на этот проект, обязала ВВС выбирать приоритеты. Требование и модернизация самолетов (Программа переоборудования ВВС) предусматривает в бюджете 3,3 млрд.долл., она не парализована, однако расходы на ее реализацию в 2003г. значительно уменьшены.

Кроме покупки вертолетов ВВС Бразилии также отложил покупку боевых самолетов (Программа FX) на 700 млн.долл. Покупка 16 боевых бывших в эксплуатации самолетов F-5, предложенных Швецией, также была отложена. В этом случае было заявлено об отсрочке покупки тем, что эти самолеты не отвечают интересам ВВС Бразилии.

По заявлению Центра социальной связи ВВС, напротив, учитывая трудности с исполнением бюджета, ВВС решила отдать приоритет проектам, которые уже находились в развитии. В этот

перечень включены такие приоритетные проекты, как модернизация 53 самолетов АМ-Х и 46 боевых самолетов F-5, кроме того, производство 76 штук АЛ-Х (предназначен для тренировки летного персонала).

Передача технологии. Развитие трех программ координируется компанией Embraer. В случае с АМХ и F-5 модернизация будет проведена совместно с израильской компанией Elbit. Эта компания также поставит электронное оборудование для АЛ-Х, но самолет был разработан в Embraer. Переговоры по покупке двух транспортных самолетов СЛ-Х и модернизации патрульных морских самолетов Р-3 с компанией EADS CASA, продолжаются.

Покупка четырех транспортных вертолетов оценивается в 100 млн.долл. Коммерческий директор Avibras Sami Hasuani сказал, что продолжается склонность ВВС Бразилии, чтобы возобновить тендер, который был приостановлен.

Avibras и российский консорциум выставили на тендер вертолет Ми-26, изготавливаемый компанией «Росвертол». Предложение, по мнению Avibras очень хорошее и предусматривает передачу технологии, развитие software и обслуживание вертолетов в цехах Avibras и их производство в Бразилии. «Газета Меркантил», 15.08.2003г.

— 4 сент. в Аэрокосмический технический центр (СТА) в г.Сан-Жозе-Кампос (штат Сан-Пауло) прибывает группа российских специалистов для оказания содействия комиссии, которая расследует причины аварии на космодроме Алкантара 22 авг. 2003г.

По сообщению главкома ВВС Бразилии, бразильское правительство в лице министерства обороны официально попросило российское правительство, чтобы «Росавиакосмос» помог в расследовании происшествия. Бразилия обратилась к российской стороне в связи с тем, что та обладает высокими космическими технологиями и опытом в расследовании аварий.

Российские специалисты не войдут в состав официальной комиссии и не будут проводить параллельное расследование, а будут оказывать только технические консультации уже сформированной комиссии. «Коррейо Бразильенсе», 2.09.2003г.

— Обладание технологией производства и запуска спутников является необходимым условием для освоения Бразилией рынка космических запусков оцениваемого в 50 миллиардов долл. в год. Проект ВЛС включает в себя две основные задачи для Бразилии: коммерческую и военную. Та же ракета, которая способна доставлять спутник на земную орбиту, может после небольших изменений стать ракетой военного назначения. В этой связи существует большое желание дискредитировать этот бразильский проект.

С проектом ВЛС Бразилия может войти на растущий рынок запуска спутников на космическую орбиту. Данные спутники используются в связи и коммуникации, в метеорологии, сельском хозяйстве и экологии. Страна сражается с целью добиться развития собственных технологий, однако ей чинят препятствия со стороны Режимы Контроля за Ракетными Технологиями (РКРТ). В 1987г. США, Канада, Западная Германия, Франция, Италия, Япония и Великобритания заключили договор с целью предотвращения распространения технологий, которые могут быть использованы для создания ракет.

Существует совершенно четкий бойкот со стороны РКРТ, направленный против бразильской космической программы, который сдерживает развитие ВЛС.

Бразилии приходится проводить исследования для создания каждой детали ракеты. В докладе Национального института исследований в области обороны, сделанном по заказу Секретариата по оборонной политике США в 1993г., авторы предостерегают американское правительство от вложений в бразильскую космическую программу.

Бразилию называют страной, которая в рамках своей космической программы развивает ракетные технологии, также говорят, что ряд бразильских компаний уже сотрудничает с правительством таких стран как Ливия и Ирак, в 80гг. продавая и обмениваясь информацией в данной сфере.

Американцы неоднократно заявляли о своей заинтересованности в использовании Центра космических запусков Алкантара для запуска своих ракет. Кроме чисто экономического интереса в заключении такого рода контракта американцы рассчитывают и на то, что это позволит им установить прямой и непосредственный контроль над бразильской космической программой. «Корейро Бразиленсия», 8.09.2003г.

АРМЕЙСКАЯ ОБУВЬ

Gazeta Mercantil, 01.04.2003г.

Объем продаж армейской обуви в Великобританию и на Средний Восток увеличился на 10-15%. Начало военных действий в Ираке способствует росту экспорта армейской обуви компаний Fujiwara de Protecao Individual, размещающейся в Апу карана (штат Парана). Крупнейший производитель защитной обуви для промышленности Бразилии, доля которого на рынке указанного вида продукции в стране составляет 21%, зафиксировал в последние месяцы рост объема продаж армейской обуви в Великобританию (на 10%) и на Средний Восток (на 15%). Предприятие экспортирует до 25% своей продукции (до 220 тыс. пар обуви в месяц), при этом, направляет 440 тыс. пар полусапог в год на два указанных рынка.

Не осуществляя прямых поставок обуви в Ирак, Fujiwara продает свою продукцию в другие страны Среднего Востока и Персидского залива, укрепляющие свои вооруженные силы с учетом возможного их вовлечения в военный конфликт. Заказы Великобритании на данный товар также увеличились на 10% в течение 3 первых месяцев 2003г. Британская армия в I кв. закупила 40 тыс. пар обуви. В начале апр. ожидается прибытие из Великобритании на предприятия компании группы инспекторов с целью проверки изготовленной по заказу данной страны партии товара и изучения возможности осуществления инвестиций в производство новой продукции.

Выход компании Fujiwara на рынок поставок армейской обуви состоялся 4г. назад в результате заключения контракта с Минобороны Великобритании. С подписанием указанного контракта предприятия компании освоили производство основного образца обуви, составлявшего экипировку солдат Группы специальных операций ВС Великобритании в Боснии. До указанного момента продукция предприятий компании полностью предназначалась для удовлетворения спроса бразильской промышленности в защитной обуви. До 20% дохода

компании составляют финансовые средства, полученные в результате поставок армейской обуви. Бразилия пока не имеет большого объема экспорта армейской обуви. Согласно данным Бразильской Ассоциации обувной промышленности (Abicalcados) 80% объема экспорта сектора в 2002г. — 1,44 млрд.долл. — представляет собой женскую обувь.

Армейская обувь, вследствие ее использования в период военных действий, должна удовлетворять ряду требований: выдерживать воздействие холода (до температуры минус 25°С), жары, высокой влажности, а также — иметь водонепроницаемость в течение 6 час. нахождения в обуви в воде, иметь специальную композицию подошвы, понижающую развитие перенапряжения мускулов ног в период длительных маршей. Обувь должна быть изготовлена с применением крепежа из механически прочных и химически стойких металлов.

Созданная 20 лет назад компания Fujiwara имеет три предприятия в Апукарана — регионе, специализирующемся на выделке шкур и изготовлении кожи, включая дубленую кожу. На предприятиях компании занято 800 чел. На внутреннем рынке компания является поставщиком 23 тыс. клиентов.

Великобритания

Авиапром

Аэрокосмическая промышленность Великобритании является одной из наиболее наукоемких отраслей Великобритании и второй в мире после США по объему производства. Доля страны на мировом авиакосмическом рынке равна 15%, на европейском — 40%. Занимаемые сегменты в разрезе отдельных отраслей составили: по гражданскому самолетостроению — 7%; по военным самолетам — 24%; по авионике — 12%; по двигателям — 18%; по космическим системам — 2%.

В аэрокосмической промышленности Великобритании занято 150 тыс.чел., из них 70 тыс. трудились за пределами страны. 200 тыс. человек работало в смежных отраслях. В данной отрасли британцами создано самое большое количество рабочих мест в Европе (третья часть рабочих мест в аэрокосмическом комплексе ЕС — это инженеры и рабочие Великобритании).

Товарооборот отрасли в 2002/03 фин.г. превысил 25 млрд. ф.ст., что сравнимо с показателем 2001/02гг., в т.ч. предприятий комплекса, расположенных на территории страны, — 18 млрд.ф.ст., за рубежом — 7 млрд.ф.ст.

Из общего портфеля заказов отрасли на страны ЕС приходится 40%, местный британский рынок — 33% (частные компании — 25%, государство — 8%), остальные страны — 27%. В общем объеме производства доля продукции гражданского назначения составляет 60%, продукции военного назначения — 40%.

Несмотря на события 11 сент. 2001г., востребованность авиапродукции в Великобритании в 2003г. не снизилась. Сравнение объемов производства военной продукции и продукции гражданского назначения свидетельствует о том, что экспорт первой был примерно равен выпуску аналогичной продукции для внутренних нужд (22% и 20% от общего объема производства), а гражданский экспорт превысил производство продукции для национальных нужд в 2,5 раза. Экспортные поставки продукции гражданского назначения в США (главным образом,

для компании Boeing) составили 2,5 млрд. ф.ст., гражданский экспорт всех остальных стран-членов ЕС в США лишь немногим превысил 2 млрд.ф.ст.

В 2003г. британский экспорт продукции отрасли в США составил 6 млрд. ф.ст., импорт — 7 млрд.ф.ст. Общий торговый баланс в торговле с ЕС являлся положительным, и торговое сальдо составило 3,5 млрд.ф.ст. В азиатско-тихоокеанский регион было продано продукции на 2 млрд.ф.ст., закуплено на 1,5 млрд.ф.ст.

Руководство аэрокосмической промышленности придает большое значение сохранению конкурентоспособности отрасли и постоянно обновляет ее технологическую базу. Инвестиции в НИОКР, хотя и сократились по сравнению с 2002г. на 8%, составили в 2003г. 8 млрд.ф.ст.

Венгрия

Минобороны

Венгрия в вопросах военно-технического сотрудничества ориентируется на западные страны. Особый интерес Будапешт проявляет к развитию ВТС с США, рассчитывая получить от Вашингтона помощь в реорганизации ВС, оснащении их новым оружием и военной техникой. В свою очередь Вашингтон усиливает свое влияние на Будапешт в первую очередь через военную помощь и гражданские инвестиции.

При содействии американских специалистов осуществляется долгосрочная программа создания в Венгрии системы контроля воздушного пространства. На эти цели США уже потратили 6,5 млн.долл. В рамках данной программы на территории ВР будут размещены 3 РЛС, которые должны стать одним из ключевых элементов объединенной системы ПВО НАТО в ЦВЕ. Строительство и развертывание станций полностью финансируется из бюджета НАТО. Монтаж РЛС начался в 2001г., их ввод в эксплуатацию запланирован на начало 2004г.

Среди ведущих стран Западной Европы на двусторонней основе венгры наиболее тесно сотрудничают с Германией, Италией, Францией и Австрией. Германия рассматривается Будапештом как стратегический партнер в Европе. Немцы оказывают венгерской армии материальную и техническую помощь в подготовке национальных военных кадров, проведении оперативной и боевой подготовки, в обмене информацией, а также поставки ВВТ.

Важным направлением дальнейшего развития ВТС Будапешт рассматривает расширение сотрудничества с Чехией и Польшей (как новыми членами НАТО), а также с соседними государствами (Словакия, Румыния, Словения, Босния, Хорватия). Однако национальные интересы этих стран, а также имеющие место финансовые трудности не позволяют в полной мере реализовывать намеченные программы.

Что касается сотрудничества со странами, не входящими в НАТО, то эти направления не являются приоритетными и ВР в основном с их помощью решает задачи экспорта производимого в стране ВВТ (страны Африки и Ближнего Востока). Ежегодные поставки ВВТ в эти государства оцениваются в 30 млн.долл.

Отмечается активизация сотрудничества со странами СНГ и особенно с Украиной. В апр. 2003г. между министерствами обороны Украины и

Венгрии в Киеве было подписано соглашение о сотрудничестве. На авиаремонтном заводе в Киеве было отремонтировано четыре самолета Ан-26, стоящих на вооружении венгерских ВВС.

Российско-венгерские отношения в области ВТС носят корректный характер и не отягощены неурегулированными проблемами. В дек. 2002г. между правительствами РФ и Венгрии подписано Соглашение о военно-техническом сотрудничестве. В стадии согласования и подготовки к подписанию находится Соглашение о порядке производства военной техники по ранее переданным Венгрии лицензиям.

В авг. 2003г. ФГУП «Рособоронэкспорт» передало Минобороны Венгрии технико-коммерческое предложение на российский вариант модернизации вертолетов типа Ми-24 ВВС Венгрии. Российская сторона готова проводить работы по модернизации венгерских вертолетов Ми-24 с привлечением западных фирм.

В окт. 2003г. ФГУП «Рособоронэкспорт» также вручило Минобороны Венгрии коммерческое предложение на поставку вертолетов типа Ми-17. Российским предприятием «Рособоронэкспорт» оказывается содействие венгерской армии в поставках комплектующих запчастей, а также в ремонте автомобильной, бронетанковой и авиатехники.

В нояб. 2003г. ФГУП «Рособоронэкспорт» приняло участие в Международной выставке вооружения «С+D-2003» (5-7 нояб. 2003г., г.Будапешт). Выставка проводилась прежде всего в интересах программы модернизации и переоснащения вооруженных сил Венгрии. В ее работе приняли участие более 80 венгерских и иностранных компаний, в т.ч. из таких стран как Словения, Австрия, Германии, Швеция, Турция, Израиль. Российское участие в выставке является очередным шагом по активизации военно-технического сотрудничества с новыми членами НАТО, армии которых имеют на вооружении главным образом системы российского (советского) производства и рассчитывают эксплуатировать их еще длительное время. В рамках указанной выставки ФГУП «Рособоронэкспорт» приняло участие в Международной конференции «Более развитая технология, большая безопасность», на которой с докладом «Военно-технические аспекты отношений между НАТО и Российской Федерацией» выступил первый заместитель гендиректора ФГУП «Рособоронэкспорт» С.В.Чемезов.

Перспективными направлениями ВТС России с Венгрией являются: поставка вертолетов Ми-17; восстановление, продление ресурса и проведение минимальной модернизации 10-12 вертолетов типа Ми-24; ремонт и продление ресурсов вертолетов Ми-8 и Ми-17; ремонт, продление ресурса и модернизация бронетранспортеров БТР-80, а также поставка запчастей к другой автомобильной и бронетанковой технике; утилизация вооружения и военной техники, выводимых из состава Венгерской Армии; поставка запчастей и комплектующих материалов к вооружению и военной технике российского производства, остающихся в эксплуатации Венгерской Армии.

В сент.-окт. 2003г. правительство Венгрии одобрило новую программу реорганизации армии. Предусматриваемые меры должны в первую очередь повысить боеспособность армии, сделать вооруженные силы более компактными и мобиль-

ными, обеспечить переход к созданию вооруженных сил на профессиональной основе. Уже в 2004г. Минобороны планирует увеличить ассигнования из военного бюджета на совершенствование вооруженных сил с 252,4 млн.долл. до 319 млн.долл., а к 2010г. предусматривается уже 476,2 млн.долл.

Будущая венгерская армия будет состоять из меньшего, чем сейчас числа формирований, что повлечет закрытие целого ряда военных гарнизонов, расформирование и слияние воинских частей. Артиллерия будет сконцентрирована в бригаде, дислоцированной в г.Тата, находящемся в 60 км. от Будапешта. Центром ПВО станет г.Дьер.

Наиболее крупные качественные изменения предусматриваются в системе противовоздушной обороны страны. Основным пунктом программы в этой области станет аренда шведских «Гриппенов» и замена находящихся сейчас на вооружении российских МиГ-29. Будет завершена модернизация радиолокационных станций.

В 2005г. в стране будет упразднена обязательная воинская повинность. Планируется, что к 2006г. численность вооруженных сил будет сокращена до 30 тыс.чел., к 2010г. — до 28 тыс.

Обзор прессы ВЕНГЕРСКАЯ АРМИЯ

— Венгерская армия расстанется с несколькими десятками тысяч тонн боевых припасов, с тысячей танков, «катюш», с сотней самолетов и вертолетов. Это еще больше увеличит складские запасы выбракованной ранее военной техники. Уничтожения дожидается 516 тыс. военных средств — в т. ч. большое количество боеприпасов — и 135 тыс.т. прочих материалов. На их реализацию нет практически никаких шансов. Несколько военных средств из последних излишков можно было бы продать, однако опыт прошлых лет показывает, что ООН запрещает закупки оружия странам, проявляющим интерес к дешевой, но несовременной, в основном советской технике. Было несколько потенциальных покупателей, которые не подпадают под действие моратория, но венгерская сторона считает экспорт рискованным из-за опасности возможной перепродажи венгерского оружия. Согласно правилам, относящимся к имуществу казначейства и к защите окружающей среды, большую часть старой техники невозможно ни подарить, ни просто сжечь.

Запасы ненужной техники в следующие годы будут увеличиваться. Армия изымает из обращения 30 тыс.т. боеприпасов, 490 гусеничных БМП, 300 колесных БТР, 238 танков Т-72. На 461 ед. сократится количество артиллерийских орудий и гаубиц. Армия освободится также от катюш и российских противотанковых ракет.

Самой крупной позицией является изъятие истребителей МиГ-29. Командование армии отказалось от планов параллельной эксплуатации российской техники и Гриппенов, которые поступят в 2005г. Количество боевых вертолетов Ми-24 сократится на 18 ед., транспортных вертолетов Ми-8 — на 26 ед. Из подлежащего ликвидации аэропорта Сенткирайсабадь в Сольнок будет переведено всего 12 ед. Они будут приведены в состояние пригодности для сотрудничества с техникой НАТО. Будут модернизированы остающиеся на вооружении танки БТР-80. Урон военно-воздушным силам

принесет и отказ от машин для обучения пилотов, вместо этого армия будет покупать за границей тренировочные летные часы.

Наряду с выбраковкой старой военной техники армия планирует и покупку новой: в последующие десять лет на развитие выделяется 858 млрд. форинтов. Эта сумма составляет четвертую часть всех бюджетных средств, планируемых на оборонные цели. Венгерская армия получит Гриппены, поставка которых на вооружение потребует 200 млрд. форинтов. Планируется закупка новых вертолетов. 240 млрд. форинтов выделяется на обновление устаревшего парка транспортных средств. В планах фигурируют минометы и противотанковые ракеты и замена российских КУБов с малым радиусом действия. Уже получено предложение на американские установки Пэтриот, которые успешно были применены против иракских ракет СКАД во время первой войны в Персидском заливе. «Непсабдашг», 9.08.2003г.

Германия

Авиапром-2003

Германская авиационно-космическая промышленность на протяжении многих лет является важной отраслью экономики ФРГ и играет заметную и все возрастающую роль в развитии европейской и мировой авиации и космонавтики. 90% германских предприятий отрасли, основную долю которых составляют мелкие и средние фирмы и компании, вовлечены в общий процесс европейской интеграции и принимают активное участие в реализации практических всех общеевропейских программ. До 70% от всей выпускаемой германскими предприятиями данной отрасли продукции идет на экспорт. В 2003г. его объем может составить 11,5 млрд. евро.

Практически все предприятия авиационно-космической отрасли Германии принадлежат частному капиталу и объединены в федеральный союз германской авиационно-космической промышленности (БДЛИ). В 2003г. их количество увеличилось до 140.

В 2003г. общее положение в отрасли несколько стабилизировалось, однако до положительных результатов, которые наблюдались в отрасли до осени 2001г. необходимо еще 3-4г. В 2003г. оборот предприятий, входящих в БДЛИ, по сравнению с 2002г. снизился на 0,5% и составил 13,9 млрд. евро. Товарооборот всех германских предприятий в данной отрасли составил 15,2 млрд. евро. Общее количество занятых в отрасли увеличилось до 70.900 чел. (на предприятиях, входящих в БДЛИ, осталось неизменным — 62.913 чел.).

Ситуация в наиболее значимом секторе авиационно-космической промышленности — производстве гражданских самолетов — сохранилась на уровне 2002г. Количество выпущенных в 2003г. европейским концерном ЭРБАС пассажирских самолетов, в производстве которых авиационные компании Германии принимают самое непосредственное участие (доля Германии — 40%), составило 305 ед. (планировалось выпустить 300 машин). В 2002г. данный показатель равнялся 303 ед. Европейцам впервые за многолетнюю историю существования компании удалось обогнать своего американского конкурента — концерн «Боинг», который выпустил в 2003г. лишь 300 самолетов.

Эксперты компании отмечают наметившуюся положительную тенденцию спроса на пассажирские самолеты и рассчитывают в 2004г. довести их выпуск до 310 ед.

В 2003г. оборот предприятий (членов БДЛИ) по производству гражданских самолетов составил 8,9 млрд. евро или 63,8% от общего объема авиационно-космической промышленности. На этих предприятиях было занято 33.067 чел. (53,4% всех занятых в отрасли).

В 2003г. продолжилось строительство первого 555-местного самолета А-380, который на дальних воздушных трассах должен составить конкуренцию американскому «Боингу 747». Первый самолет будет построен уже в начале 2006г. Благодаря наличию заказов по данному проекту, германские предприятия, занятые в производстве самолетов А-380, обеспечили дополнительно 15.000 рабочих мест.

На долю производства техники военного назначения (самолеты, вертолеты, управляемые ракеты) в общем обороте предприятий (членов БДЛИ) авиационно-космической промышленности ФРГ в 2003г. приходилось 27,6% (3,85 млрд. евро). Количество занятых составляло 15.931 чел. или 25,7% от общего числа занятых в отрасли. В 2003г. в этом секторе наметились положительные тенденции, которые позволят уже в ближайшее время существенно увеличить объемы производства. Данные ожидания связываются с реализацией уже действующих программ строительства вертолетов NH-90 и «Тигр», истребителя «Еврофайтер», а также началом строительства европейского военного транспортного самолета А400М. По причине недостатка бюджетных средств, сроки начала серийного производства А400М были перенесены с 2008 на 2010г. Основным преимуществом данного проекта является создание в Германии дополнительно 10.000 рабочих мест, что на фоне растущей безработицы положительно отразится на репутации правящей коалиции СДПГ-Зеленые, а также позволит обеспечить необходимую мобильность подразделениям бундесвера для участия в миротворческих операциях в рамках ООН и НАТО в различных точках мира.

В 2003г. объем космического сектора производства, в котором занято 5 тыс.чел. (8,4% всех занятых в отрасли), составил 1,21 млрд. евро, что соответствует уровню пред.г. Объем космической отрасли может значительно снизиться уже в 2004г. В качестве одной из причин называется повсеместное сокращение расходов государства, в т.ч. и на национальную космическую программу. С 2004г., правительство Германии планирует ограничить объем финансовых средств, выделяемых в рамках национальной космической программы до 145,5 млн. евро, а в 2005г. уменьшить эту сумму еще на 20 млн. евро. По мнению руководства федерального союза германской авиационно-космической промышленности, последствием этого неминуемо станет дальнейшее отставание германских фирм от их европейских конкурентов. Предприятия, чье финансовое положение до сих пор находилось на грани кризиса, столкнутся с еще большими трудностями и будут вынуждены прибегнуть к увольнениям своих сотрудников.

Финансовые средства от данной программы получают 80% средних предприятий и научно-исследовательских учреждений ФРГ и лишь малая доля — 20% финансируется за счет средств Евро-

пейской авиационно-космической оборонной компании (ЕАДС). Руководство БДЛИ потребовало от правительства Германии сохранить существующие годовые ассигнования на прежнем уровне — 161 млн. евро, что и так значительно ниже расходов, которые выделяются на подобные программы правительствами Франции и Италии, т.е. тех стран, которые являются их основными конкурентами. При этом Германия с годовым взносом в 550 млн. евро является самым крупным инвестором в Европейское космическое агентство (ЕКА), в то время как взносы Франции и Италии значительно ниже их расходов на собственные космические программы.

В космическом секторе есть некоторые положительные тенденции, которые связаны с началом реализации в 2003г. проекта создания европейской спутниковой навигационной системы «Галилео», завершить который предполагается к 2008г. строительством и запуском на околоземную орбиту 30 спутников. Реализация данного проекта позволит обеспечить 100.000 новых рабочих мест.

В 2003г. было продолжено сотрудничество германских предприятий авиационно-космической промышленности с **Россией**. Существует около двадцати совместных российско-германских проектов, которые, по мнению президента федерального союза германской авиационно-космической промышленности Р.Хертрика, успешно реализуются или находятся в стадии проработки. В числе наиболее значимых:

- реализация совместного проекта по созданию информационной спутниковой системы управления и контроля на российских железных дорогах, а также проведение различного рода медицинских исследований на борту международной космической станции (фирма Кайзер-Треде г.Мюнхен);

- реализация малых ракетносителей российского производства (совместное предприятие «Еврокот» г.Бремен); адаптация полезной нагрузки ракет российского производства «Космос», «Днепр» и «Рокот», а также участие в научно-исследовательских экспериментах в рамках проекта Рубин-Х (фирма «ОХБ-Систем» г.Бремен);

- выведение на орбиту с помощью российских ракетносителей спутников германской стратегической разведывательной системы SAR-Lupe (фирма «ОХБ-Систем» г.Бремен);

- использование российского «ноу-хау» в проекте по созданию многоразового ракетносителя (RLV), совместная разработка и создание ракетных двигателей нового поколения, исследование технологий возврата космического корабля на землю (IRDT);

- сотрудничество по совместной космической программе Техора; совместное строительство стартового комплекса для российских ракет «Союз» на космодроме во Французской Гвиане (фирма «МАН Технолоджис»);

- сотрудничество с российскими партнерами по программе межпланетных полетов Express AM-33/34 (фирма «ЕАДС Астриум» г.Фридрихсхафен);

- установка двигателя BR-715 германского производства на самолеты Бе-200 и Ту-334 для их сертификации и продажи на мировом рынке (фирма «Роллс-Ройс Дойчланд»); совместная реализация на мировом рынке российского самолета-амфибии Бе-200 (ЕАДС);

— открытие центра развития компании «Эрбас» в Москве, поставка титана российскими производителями (55% потребностей компании) и изготовление комплектующих для самолетов «Эрбас».

В сент. 2003г. концерн «Еадс» открыл свой научно-исследовательский центр в Москве, который занимается фундаментальными исследованиями в области материалов, программного обеспечения и математического моделирования.

В состоявшемся летом 2003г. в г.Жуковский авиационно-космическом салоне приняло участие большое количество немецких предприятий, которые продемонстрировали свою готовность к поиску новых российских партнеров для реализации совместных проектов. К ним относятся: «Дрэггер Аэроспейс» (г.Любек), ЗД «Системз» (г.Дармштадт), «Беккер Флюгфункверк» (г.Райнмюнстер), «Хеметвлл» (г.Франкфурт на Майне), «Эдуард Вилле» (г.Вупперталь), «Эверест ВИТ» (г.Хехинген), «Ханс Турк Техник» (г.Гамбург), «Хавкер» (г.Хаген), «Хидро-Герэтэбау» (г.Биберах), «Люфтганза Техник» (г.Гамбург), МЦР ХЕК (г.Любек), «ОХБ-Систем» (г.Бремен), «Радебергер Гибридэлектроник» (г.Радебергер), «Икслон» (г.Гамбург).

Авиапром-2002

Германская авиационно-космическая промышленность на протяжении многих лет является важной отраслью экономики ФРГ и играет все возрастающую роль в развитии европейской и мировой авиации и космонавтики. Большая часть (80%) германских предприятий отрасли, основную долю которых составляют мелкие и средние фирмы и компании, вовлечены в общий процесс европейской интеграции и принимают активное участие в реализации всех общеевропейских программ. До 72% от всей выпускаемой германскими предприятиями данной отрасли продукции идет на экспорт. В 2002г. он составил 11 млрд. евро.

Все фирмы, компании и предприятия авиационно-космической промышленности Германии принадлежат частному капиталу и объединены в Федеральный союз германской авиационно-космической промышленности (БДЛИ). В пред.г. в него входило 130 предприятий.

В 2002г., после продолжавшегося в течение 7 лет роста, оборот предприятий германской авиационно-космической промышленности снизился на 7,9% до 15,3 млрд. евро (в 2001г. — 16,6 млрд. евро). Общее количество занятых в отрасли сократилось на 2,4% — до 69.950 чел. (в 2001г. — 71.700 чел.).

Количество выпущенных в 2002г. европейским концерном Airbus пассажирских самолетов, в производстве которых авиационные компании Германии принимают непосредственное участие (доля Германии составляет 40%), сократилось до 303 машин (в 2001г. было выпущено 325 машин). Основной причиной явилась общая тенденция к снижению спроса на пассажирские самолеты, связанная с ухудшением мировой конъюнктуры рынка. В 2002г. оборот предприятий по производству гражданских самолетов составил 10,5 млрд. евро или 68,3% от общего оборота предприятий авиационно-космической промышленности. На этих предприятиях было занято 43.320 чел. (61,8% всех занятых в отрасли).

2002г. был знаменательным для гражданского авиастроения ФРГ тем, что в рамках европейской компании Airbus было начато строительство пер-

вого 555-местного самолета А-380, который на дальних воздушных трассах должен составить конкуренцию американскому Боингу 747. Ожидается, что первый самолет будет построен уже в 2006г. Благодаря наличию заказов по данному проекту германские предприятия, занятые в производстве самолетов А-380, обеспечили дополнительно 15.000 рабочих мест.

К отрицательным итогам 2002г. в секторе по производству гражданских самолетов следует отнести банкротство и продажу по частям германо-американской авиастроительной компании Fairchild Dormer. Данная компания специализируется на выпуске региональных самолетов и производстве комплектующих для Airbus. С 2003г. производство регионального самолета 328JET и его сервисное обслуживание перешло к американскому концерну Avcraft/Dimmeling Schreiber and Park, а ремонт и техническое обслуживание самолетов 328JET — швейцарской фирме Ruag. Открытым вопросом продажи производственных мощностей по созданию региональных самолетов 728JET и 928JET.

В 2003г. руководство европейской компании запланировало выпустить 300 лайнеров. В случае реализации данных планов европейцам удастся впервые за многолетнюю историю существования компании догнать своего американского конкурента концерн Boeing, который также рассчитывает на выпуск в 2003г. 300 самолетов.

Ныне сложная в гражданском авиастроении ситуация, по мнению экспертов Airbus, сохранится и в 2003г. Она может измениться к лучшему не раньше 2004г.

На долю производства техники военного назначения (самолеты, вертолеты, управляемые ракеты) в общем обороте предприятий авиационно-космической промышленности ФРГ в 2002г. приходилось 23,1% (5 млрд. евро). Количество занятых составило 20.655 чел. или 29,1% от общего числа занятых в отрасли. Впервые за последние 6 лет в этом секторе наметились положительные тенденции, которые позволят в 2003г. увеличить объемы производства. Данные ожидания связываются с реализацией уже действующих программ строительства вертолетов NH-90 и «Тигр», истребителя «Еврофайтер», а также затянувшейся по причине недостатка средств военного бюджета программы создания европейского военно-транспортного самолета А400М.

В 2002г. руководство минобороны ФРГ заявило о снижении заказа на эти самолеты до 60 машин. Запланированные сроки начала серийного производства переносятся с 2008г. на 2010г. Проект создаст внутри страны дополнительно 10.000 рабочих мест и является приоритетным для правительства Германии. Это связано с отсутствием у бундсвера собственных ресурсов по переброске войск и боевой техники в различные регионы мира для выполнения миротворческих операций в рамках ООН и НАТО.

Оборот предприятий по производству космической техники, где занято 5.975 чел. (9,1% всех занятых в отрасли), в 2002г. составил 1,3 млрд. евро (8,6% оборота предприятий отрасли), что на 3% ниже показателя пред.г. Нестабильность положения в данном секторе связана с бюджетной зависимостью. В 2003г. объем финансирования космических программ предполагается сократить на

25% (с 157 млн. евро до 118 млн. евро). Однако и здесь есть положительные тенденции, которые связаны с началом реализации в 2003г. проекта создания европейской спутниковой навигационной системы «Галилео», завершить который предполагается к 2008г. строительством и запуском на околоземную орбиту 30 спутников. Реализация данного проекта позволит обеспечить 100.000 новых рабочих мест.

Несмотря на то, что практически все предприятия авиационно-космической отрасли принадлежат частному капиталу, государство продолжает оказывать отрасли финансовую поддержку в виде льготных финансовых ссуд и кредитов на реализацию крупных проектов (что можно рассматривать, как косвенную форму дотаций). Подобного рода господотации со стороны федерального правительства и правительств федеральных земель авиационно-космической промышленности Германии осуществляются через программы по поддержке НИОКР в области авиастроения. С 1995г., правительством ФРГ было принято две таких программы, в соответствии с которыми в общей сложности было израсходовано 1,2 млрд. евро.

В 2002г. правительство страны утвердило третью программу, рассчитанную на 2003-08гг. В соответствии с ней намечается выделить из бюджета финансовые средства в 160 млн. евро. За счет этих средств предполагается повысить безопасность пассажиров и воздушных полетов, снизить шумность и отрицательное воздействие на окружающую среду выхлопных газов и отработанных отходов, улучшить комфорт и качество обслуживания пассажиров, а также объединить все виды транспортных сетей. Программа предусматривает улучшение инфраструктуры национальной авиационно-космической промышленности, расширение имеющихся и создание новых научных и производственных центров.

Авиация с РФ

Самолет-амфибия «Бе-200 Альтаир» сконструирован Иркутской научно-производственной корпорацией «Иркут». Базовый вариант предназначен для тушения лесных пожаров, но конструкция позволяет производить ряд модификаций для осуществления грузопассажирских перевозок, патрулирования прибрежных зон, поисково-спасательных операций и решения др. задач.

18 июня 2003г. НПК «Иркут», ЕАДС и «Роллс-Ройс Дойчланд» объявили о завершении изучения рыночного потенциала самолета: предполагается возможность поставки в течение 20 лет 320 машин в 25 стран на 7 млрд.долл. В сент. 2003г. корпорация «Иркут» и ЕАДС приступили к созданию совместного предприятия, которое будет заниматься продажей и послепродажной поддержкой Бе-200.

Планируется завершить рассмотрение возможности и условий установки на Бе-200 двигателей немецкого производства BR715, подготовить предложения по международной сертификации этой машины, созданию в зарубежных странах системы ее послепродажного обслуживания. Особое место в трудном переговорном процессе занимают вопросы о том, как должен быть организован этот бизнес и какой финансовый вклад должны сделать партнеры. Целесообразно, в связи с тем, что в ЕАДС наряду с Германией одну из основных ро-

лей играет Франция, вынести вопросы ускорения реализации проекта на трехсторонний российско-германо-французский уровень.

В фев. 2004г. корпорация «Иркут» объявила о подписании протокола о планах поставки 8 самолетов-амфибий Бе-200 крупнейшей американской пожарной компании Hawkins & Powers. Объем сделки, в случае ее утверждения, превысит 230 млн.долл. Интерес к приобретению этих самолетов проявляют также пожарные компании Италии, Франции и Греции. Согласно плану корпорации к 2013г. продажи этого самолета обеспечат до трети прибыли корпорации. Всего в течение ближайших 20 лет корпорация надеется продать 300 самолетов-амфибий.

Региональный пассажирский самолет Ту-334 создан в конструкторском бюро им. Туполева (ОАО «Туполев») и рассчитан на перевозку 100-120 пассажиров. В базовом варианте оснащается двумя двигателями российского производства Д-436, сборка которых осуществляется производственным объединением «Прогресс».

Работа по налаживанию сотрудничества с фирмой «Роллс-Ройс Дойчланд» по региональному пассажирскому самолету Ту-334 в части его сертификации, освоения серийного производства и продвижения данного самолета на внешние рынки с двигателями этой компании в последнее время не велась, т.к. германская сторона ждала окончательного решения руководства России о выборе основного национального регионального самолета – Ту-334 («МиГ»– «Туполев») или RRJ («Сухой- Боинг-Снекма»).

В дек. 2003г. глава «Росавиакосмоса» Ю.Коптев заявил, что государство определилось с судьбой Ту-334. По его словам, самолет будет изготавливаться совместными усилиями Казанского авиазавода, ульяновского «Авиастар-СП», таганрогского предприятия «Тагавиа» и киевского «Авианта».

Самолет RRJ в марте 2003г. признан победителем государственного тендера, проведенного «Росавиакосмосом». Проект RRJ, в отличие от Ту-334, включен в федеральную программу «Развитие гражданской авиатехники России на 2002-10гг. и до 2015г.», предполагающую государственную финансовую поддержку.

Проект фирмы MTU о производстве газовых турбин совместно с предприятиями Московской обл. В ходе состоявшегося в 2003г. визита в Московскую обл. министра экономики земли Бранденбург У.Юнгханнса руководство MTU провело переговоры с министром внешнеэкономических связей Московской обл. Т.Карахановым о возможности организации на территории данного субъекта Российской Федерации совместного предприятия по производству энерговырабатывающих комплексов (генераторных систем Verigor) на базе газотурбинной установки ASE40 фирмы MTU, мощностью до 3 мвт. Однако, по причине имевшей место в прошлом году продолжительной процедуре продажи германской компании MTU переговорный процесс был приостановлен и продолжен вновь лишь в начале фев. 2004г. Он не принес положительных результатов. Причиной этому явился отказ немецкой стороны от предложения российского партнера организовать производство некоторых узлов для газотурбинных установок на территории Московской обл. Немецкая

сторона, в свою очередь, предложила поставлять в Россию весь комплект оборудования, которое затем будет монтироваться на местах российскими специалистами.

Проект Bos-Tetrapol, продвигаемый германским концерном ЕАДС Телеком, является одним из основных проектов, рассматриваемых правительством ФРГ в качестве основы для создания общенациональной цифровой системы радиосвязи с высокой степенью стойкости и защиты на основе стандарта Tetrapol в интересах обеспечения деятельности госорганов, ведомств и организаций, занимающихся вопросами безопасности страны (BOS, Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben). Это, в первую очередь, полиция, вооруженные силы, спецслужбы, таможня, противопожарная охрана, органы гражданской обороны и ликвидации чрезвычайных ситуаций.

Для реализации этой идеи правительством Германии в июне 2001г. создано Управление по подготовке и ведению единой федеральной системы связи (ЦЕД), который должен проводить оценку предлагаемых разработчиками проектов, подготовить рекомендации правительству по выбору конкретного проекта и его подрядчиков.

Основными требованиями, которые предъявляются к такой системе, являются: полная техсамостоятельность и независимость от существующих сетей связи, возможностью взаимодействия с сетями общего доступа, высокая степень надежности и защищенности, в т.ч. от прослушивания, большая дальность передачи сообщений при относительно невысоком уровне сигнала, а также независимость от места и времени использования вследствие использования как стационарных, так и мобильных базисных станций.

Вся инфраструктура новой системы связи, к которой будут подключены госорганизации, связанные с вопросами обеспечения безопасности страны, должна быть введена в эксплуатацию в Германии к 2006г., до начала чемпионата мира по футболу. Параллельно, в течение 10-12 лет планируется проводиться работы по постепенному выводу из эксплуатации устаревших аналоговых сетей, в основном, в Восточной Германии. Общая стоимость проекта оценивается в 9 млрд. евро.

Разработка и создание новой единой унифицированной системы цифровой радиосвязи позволит существенно повысить надежность, оперативность и защищенность связи госструктур Германии, обеспечив при этом возможность их оперативного взаимодействия между собой, особенно в условиях чрезвычайных ситуаций.

Основным конкурентом ЕАДС Телеком в данном вопросе является группа компаний «Тетра» в составе «Дойче Телеком», «Моторола», «Нокиа» и «Маркони», предлагающие создать такую систему на основе стандарта «Тетра-25».

Основными критериями выбора подрядчика являются не технические преимущества предлагаемых стандартов (несовместимых друг с другом), а возможность интеграции с системами др. европейских стран, учитывая, что Франция, Швейцария и Чехия уже используют Tetrapol, а страны Бенилюкса, Дания, Австрия и Польша — «Тетра-25».

Вопрос об окончательном выборе стандарта для создания общенациональной системы связи BOS пока окончательно не решен, однако пред-

почтение скорее всего, будет отдано проекту Bos-Tetrapol. При этом в качестве основных субподрядчиков концерна «Еадс Телеком» могут выступить такие ведущие германские фирмы в области информтехнологий, как «Водафон» и Elcon Systemtechnik.

Штаб-квартира и основные производственные мощности «Еадс Телеком» расположены в г.Ульм, отделение по вопросам техники связи для министерства обороны ФРГ — в г.Унтершляйсхайм. Адреса: Eads Telecom Deutschland, профессиональные средства связи, коммерческий директор Маттиас Бирлинг (Matthias Bierling), Wilhelm-Runge-Strasse 11, 89081 Ulm. тел. (+49) 731/505-02, факс (+49) 731/505-1800, infoulm@eads-telecom.com; Eads Telecom Deutschland, средства связи для министерства обороны ФРГ, коммерческий директор — Альфонс Зайбл (Alfons Seibl) Landshuter Strasse 26, 85716 Unterschleißheim, тел. (+49) 89/3179-0, факс (+49) 89/3179-3431, defence@eads-telecom.com.

Дания

Авиация

Воздушный транспорт не занимает ведущее место среди других видов транспорта в Дании по статистическим показателям. Им перевозится почти 11 млн. пассажиров ежегодно, из них более 8 млн. — международными рейсами. Кроме этого самолетами транспортируется более 100 тыс.т. грузов в год.

Центральное место в воздушном транспорте занимает авиакомпания SAS («Скандинавиэн Эйрлайнз Систем») — совместное государственно-частное предприятие с участием Швеции, Дании и Норвегии.

В марте 2004г. руководством авиакомпании SAS (Scandinavian Airlines System) принято решение о разделении на три национальные авиакомпании с сохранением наднациональной структуры под тем же названием SAS для выполнения межконтинентальных полетов. Ситуация на скандинавском рынке авиаперевозок практически вернулась на «круги своя». Дело в том, что в 1946г. национальные авиакомпании Дании, Норвегии и Швеции объединились в группу SAS, система управления в которой с течением времени стала слишком громоздкой и неэффективной. В группе сохранились национальные администрации в Копенгагене, Осло и Стокгольме. В Стокгольме же было создано еще и высшее координационное руководство, которое постоянно сталкивалось с такими проблемами, как три различных системы налогообложения, работа с 39 различными профсоюзами работников компании.

События 11 сент. 2001г. в Нью-Йорке и крушение лайнера SAS над Миланом 8 окт. того же года (по вине итальянского пилота-частника) привели к тому, что компания завершила 2001г. с убытками в 1,8 млрд. шв. кр. С тех пор были приняты подряд три различных плана снижения издержек, но положительных результатов они не принесли. За 2002г. убытки компании составили 368 млн. шведских кр., а за 2003г. — 1203 млн. шведских кр. Все это подтолкнуло руководство SAS к мысли о необходимости разделения на национальные компании. Процесс разделения предположительно займет весь текущий год.

Что же представляет собой авиакомпания на данный момент? Это одно из крупнейших предприятий Скандинавии с 30 тыс. занятых и оборотом за 2003г. 50 млрд. дат.кр. (почти 7,6 млрд.долл.). В 2003г. авиакомпанией перевезено 19,3 млн. пассажиров.

Во владении SAS находится целый ряд небольших региональных авиакомпаний — Spanair, Braathens, Wideroe и Blue1. Кроме того, в группу входят сервисные компании SAS Ground Services, SAS Technical Services, SAS Trading & Shared Services — все они будут преобразованы в самостоятельные юридические лица. В группу SAS входит также гостиничная компания Rezidor SAS, управляющая сетями гостиниц Radisson SAS и Park Inn.

50% акций SAS находится во владении государств-участников, остальные акции имеют свободное хождение на фондовых биржах Стокгольма, Осло и Копенгагена.

Помимо SAS в Дании имеется крупная чартерная авиакомпания «Стерлинг Эйруэйз» и 10 мелких авиакомпаний, осуществляющих полеты внутри страны и на короткие расстояния за границу (восток Швеции, юго-восток Англии и север Германии).

Дания располагает 23 аэропортами, способными принимать современные реактивные лайнеры. Крупнейшим из них является копенгагенский аэропорт «Каструп». На него приходится 75% от всего числа пассажиров, пользующихся услугами датского воздушного транспорта, что позволяет ему входить в пятерку крупнейших аэропортов Европы. В связи с вхождением Дании в Шенгенское пространство аэропорт был частично модернизирован — созданы две независимые зоны. Развитие аэропорта «Каструп» продолжится. Кроме него еще несколько частных аэропортов (в особенности Биллун) обслуживают международные авиалинии. Практически все государственные аэропорты в провинции обеспечивают определенное количество военных перевозок. В отрасли занято 16 тыс.чел.

Иран

Ядерная программа

В конце 2002г. была опубликована информация о секретном строительстве в Иране двух крупных ядерных объектов. Иранское руководство было вынуждено подтвердить не только факт их строительства, но и назначение. Один из них — в р-не Арака — представляет собой завод по производству тяжелой воды, а другой — в р-не Натанца — газодиффузионный завод, предназначенный для обогащения урана. Сооружение этих объектов подтвердило, что иранское руководство реализует свои намерения создать замкнутый ядерный топливный цикл. Последнее предоставит Ирану техническую возможность производства ядерного оружия.

Иранская ядерная программа была начата в 1974г., когда шах Мохаммед Реза Пехлеви учредил Организацию по атомной энергии Ирана (ОАЭИ) и утвердил план развития атомной промышленности. В стране должен был быть создан замкнутый ядерный топливный цикл, в т.ч. построены 23 ядерных реактора общей мощностью более 20 мвт. Капиталовложения, необходимые для реализации этих проектов, оценивались в 30 млрд.долл. в ценах 70гг.). Этот план начал осуще-

ствляться на основе сотрудничества с Германией, Францией, США и рядом других западных государств.

После «исламской революции» 1979г. ядерная программа в Иране была свернута. Новое руководство страны стремилось минимизировать связи с внешним миром, а развитие атомной энергетики требовало тесного сотрудничества с развитыми государствами. Осуществление ядерной программы возобновилось в середине 80гг. во время войны с Ираком. Были предприняты попытки установить сотрудничество в ядерной области с Бразилией, Аргентиной, Индией, Испанией, Бельгией, Германией и других стран. Они не привели к значимым результатам, в т.ч. вследствие жесткой позиции США.

В начале 90гг. Тегеран обратился за содействием к Китаю и России. Иранско-китайское ядерное сотрудничество продолжалось до 1997г. Китай поставил в Иран небольшой исследовательский реактор и некоторое другое оборудование, но отказался от строительства в Иране АЭС. Главным известным партнером Ирана в ядерной области является Россия, с помощью которой строится атомная электростанция в Бушере и ведется подготовка иранских специалистов. Имеются неподтвержденные официально сведения о сотрудничестве Ирана с Пакистаном, который, возможно, поставил оборудование для газодиффузионного завода в Натанце, и рядом других стран.

В России в начале прошлого десятилетия признавалось, что в Иране ведутся работы в области ядерного оружия, находившиеся в то время на относительно ранней стадии. Служба внешней разведки России докладывала в 1993г., что «говорить о наличии продвинутой иранской военной программы в области ядерного оружия оснований нет». Создание ядерного оружия в Иране, по оценкам экспертов СВР, считалось возможным через 10 лет при условии беспрепятственного поступления внешней помощи и выделения 1-1,5 млрд.долл. ежегодно. В докладе СВР, опубликованном в 1993г., говорилось, что: «В Иране имеется программа военно-прикладных исследований в ядерной области... Иранское руководство создало аналогичную иракской и пакистанской системе закупок в обход КОКОМ технологий «двойного назначения» за рубежом. Многих специалистовстораживают заявления иранского руководства о скором превращении страны в ядерную державу и сведения о нарастающем импорте Ираном материалов двойного назначения». «Новый вызов после «холодной войны»: распространение оружия массового уничтожения». Открытый доклад СВР, 1993г. (www.svr.gov.ru).

Опыт создания ядерного оружия в Пакистане свидетельствует, что страна, находящаяся на сопоставимом с Ираном уровне научного и технического развития, способна, получив ядерные оружейные материалы, изготовить ядерный боеприпас. В техническом плане вопрос о перспективах создания ядерного оружия в Иране сводится к возможности производства там (или получения иным образом) высокообогащенного урана или оружейного плутония. Принципиальное значение имеет создание установок по обогащению урана, а также наличие реакторов, способных вырабатывать оружейный плутоний, и установок по его выделению из отработанного реакторного топлива.

Иран не обладает возможностями производства ядерных оружейных материалов в количествах, необходимых для производства ядерных боеприпасов. В Иране имеются два действующих ядерных реактора — в Тегеранском центре ядерных исследований и в Исфаганском центре ядерных исследований. Один из них, находящийся в Тегеране, работает на высокообогащенном уране, но плутоний, содержащийся в его отработанном топливе, не может быть использован для производства ядерного оружия. Другой, находящийся в Исфагане, производит плутоний оружейного качества, но в минимальных количествах — 100 гр. в год. Другие известные ядерные установки, имеющиеся в Иране, также сами по себе не дают оснований для беспокойства. Они не способны решать задачи выделения оружейного плутония из отработанного ядерного топлива или обогащения урана в количествах, достаточных для производства ядерного оружия. И реакторы, и указанные установки находятся под контролем МАГАТЭ, которое не обнаружил до сих пор признаков нарушения Ираном Договора о нераспространении ядерного оружия. Однако имеющаяся в Иране ядерная инфраструктура позволяет готовить специалистов по «чувствительным» ядерным технологиям.

Имеются косвенные свидетельства военной направленности ядерной программы Ирана. Прежде всего, сомнения вызывают утверждения о необходимости развития ядерной энергетики в Иране в силу намечающейся нехватки углеводородных энергоресурсов. Подтвержденные извлекаемые нефтяные запасы Ирана достигают 90 млрд.бар. (12,5 млрд.т.), что составляет 9% мировых запасов. Регулярно сообщается об открытии новых крупных месторождений. В окт. 1999г. было объявлено об открытии гигантского нефтяного месторождения в районе Азадегана, содержащего потенциально около 24 млрд.бар. (3 млрд.т.) нефти. В фев. 2001г. поступили сведения об открытии морского месторождения в районе порта Абадан, «сопоставимого» с месторождением в районе Азадегана. В целом, в 1999–2001гг. прирост разведанных запасов нефти составил 50 млрд.бар. (7 млрд.т.), что в пять раз больше, чем в 1979–98гг. Кроме того, Иран обладает вторыми в мире (после России) доказанными запасами природного газа, насчитывающимися 23 трлн.куб.м. Газовая энергетика считается наиболее перспективной как с экологической, так и с экономической точек зрения.

Иранская ядерная программа была возобновлена в середине 1980гг. во время тяжелой войны с Ираком, который в то время интенсивно разрабатывал ядерное оружие. В этих условиях возможность и целесообразность вложения крупных средств в проекты, не имеющие прямого отношения к военным усилиям, представляются сомнительными. Это подтверждается высказыванием президента Ирана Али Хаменеи в фев. 1987г. Обращаясь к сотрудникам ОАЭИ, он заявил: «Что касается атомной энергии, она нам нужна сегодня... Нашей нации всегда угрожали извне. Наименьшее, что мы можем сделать перед лицом этой угрозы, — показать нашим врагам, что мы можем защитить себя. Поэтому каждый шаг, который вы делаете здесь, делается во имя защиты вашей страны и вашего развития. Имея это в виду, вы должны работать упорно и с большой скоростью» (www.fas.org).

Кроме того, с самого начала настороженность вызывало стремление Ирана получить технологии обогащения урана, прежде всего, на основе разделения изотопов с помощью газовых центрифуг. Такие технологии могут использоваться для производства не только низкообогащенного ядерного топлива, но и высокообогащенного урана оружейного качества.

В Иране создается замкнутый ядерный топливный цикл и тем самым техническая возможность производства ядерного оружия. Показательным является заявление президента Ирана Мохаммеда Хатами, который в начале фев. 2003г. подчеркнул: «Если нам нужно вырабатывать электричество на наших атомных электростанциях, то нам нужно будет завершить весь цикл — от открытия урана до хранения остающегося отработанного топлива. Правительство готово завершить этот цикл» (www.iran.ru/rus/news).

В этом заявлении привлекает особое внимание упоминание о планах хранения отработанного ядерного топлива, что противоречит договоренностям с Россией (хотя до сих пор и не оформленным в виде юридически обязывающего документа) о его возвращении. Речь идет не только о конкретном проекте АЭС в Бушере, но об одном из перспективных компонентов ядерной программы Ирана в целом.

Показательно строительство в Араке завода по производству тяжелой воды. Тяжелая вода применяется главным образом в качестве замедлителя нейтронов в ядерных реакторах, в отработанном топливе которых содержится оружейный плутоний. Потребности существующих иранских установок, использующих тяжелую воду, слишком малы для того, чтобы экономически оправдать строительство данного предприятия. Это топливо необходимо хранить до того момента, когда из него будет выделен плутоний, что делает понятным заявление Хатами о намерениях Ирана его хранить.

В Иране начата добыча и переработка урановой руды. Для функционирования одного реактора типа ВВЭР-1000, который строится сегодня в Бушере, необходимо добывать и перерабатывать в топливо 150 т. природного урана ежегодно. Нынешние иранские планы предусматривают строительство в течение 20 лет нескольких АЭС общей мощностью 6000 мвт. Но доказанные запасы урана в Иране невелики — 500 т. в пересчете на чистый уран. Вероятные запасы на флангах разведанных месторождений составляют еще 900 т., а возможные — на основе геологических прогнозов — еще 4500 т. Содержание урана в руде довольно низкое — менее 0,1%. Это делает производство урана для ядерных реакторов дорогим — 80–130 долл. за килограмм. Если не будет обнаружено новых крупных месторождений урана, разрабатывать имеющиеся запасы с целью снабжения топливом планируемой атомной энергетики просто бессмысленно.

Таким образом, в Иране вкладываются крупные средства в создание предприятий, которые не способны в сколько-нибудь долгосрочном плане обеспечить АЭС топливом, особенно если речь идет о строительстве нескольких крупных станций. Имеющиеся запасы урана в Иране вполне достаточны для производства нескольких десятков ядерных боеприпасов.

Существование в Иране планов создания ядерного оружия подтверждается строительством в Натанце газоцентрифужного завода по обогащению урана. По мнению бывшего первого замминистра

РФ по атомной энергии Виталия Коновалова, постройка газодвигательного завода в Иране экономически оправдана при наличии в этой стране как минимум нескольких крупных АЭС. Однако, во-первых, согласно контракту на строительство АЭС в Бушере, Иран должен закупать для нее топливо в России в течение десяти лет. Во-вторых, в Иране пока не обнаружено залежей урана, достаточных для обеспечения работы нескольких крупных АЭС. Иными словами, сооружение такого предприятия может иметь только военное предназначение.

В фев. 2003г. завод, строящийся в Натанце, посетил гендиректор МАГАТЭ Эль-Барадей. Во время этого посещения выяснилось, что уже установлено 160 центрифуг, имеются в наличии комплектующие для еще 1000 центрифуг, а всего предполагается установить 5 тыс. таких устройств. После окончания строительства, которое намечено на 2005г. этот завод может производить высокообогащенный уран в количестве, достаточном для изготовления по меньшей мере двух, ядерных боеприпасов в год.

Косвенным, но весомым доказательством военной направленности ядерной программы Ирана является разработка и создание ракет средней дальности. Иран имеет 450 ракет Шехаб-1 и Шехаб-2, дальность которых составляет 300 км. и 500-600 км., а забрасываемый вес — 1000 кг. Эти ракеты импортированы из КНДР, где они были созданы на основе советской ракеты Склад-Б. В Иране разрабатываются собственные модификации северокорейской ракеты Нодонг, известные под названиями Шехаб-3 и Шехаб-4, дальностью 1500 и 2000 км. Ракеты Шехаб-2 и особенно Шехаб-3 и Шехаб-4 не имеют практически военной ценности, пока они не оснащены ядерной боеголовкой. Невысокая точность позволяет использовать их только для стрельбы по площадным целям, например крупным городам. Однако вкладывать большие средства для того, чтобы обрести возможность доставить 200-300 т. обычной взрывчатки на расстояние 500 и более километров, бессмысленно.

Таким образом, появляется все больше свидетельств того, что ядерная программа Ирана имеет военное назначение. Это, однако, не привело пока к пересмотру российского подхода к сотрудничеству с Ираном в области ядерной энергетики.

Несмотря на серьезные трудности в строительстве АЭС в Бушере, Иран и Министерство РФ по атомной энергии настойчиво добиваются продолжения и расширения российско-иранского ядерного сотрудничества. В одобренном правительством России в авг. 2002г. проекте «Долгосрочной программы развития торговли, экономического, промышленного и научно-технического сотрудничества между РФ и исламской республикой Иран на период до 2012г.» говорится о намерении построить в Иране с помощью России 6 ядерных реакторов общей стоимостью 8,5 млрд.долл.

За строительство АЭС в Бушере Минатом и субподрядные организации и предприятия должны получить 800 млн.долл. Поскольку строительство предполагается завершить в 2004г., российская промышленность получает ежегодно примерно 100 млн.долл. Это является важным для предприятий, вовлеченных в осуществление бушерского проекта. Но для российской экономики в целом доход от ядерного сотрудничества с Ираном минимален. Он составляет менее 0,1% ежегодной экспортной выручки России. Необходимо также

иметь в виду, что в соответствии с существующей практикой Иран при заключении контракта выплачивает России всего 5% от стоимости проекта. Другие 85% платежей должны быть произведены после отгрузки оборудования, а оставшиеся 10% — по завершении проекта в целом. Это означает, что российские предприятия должны искать кредиты для выполнения иранских заказов под достаточно высокие проценты — до 15% годовых.

Для обоснования ядерного сотрудничества России и Ирана часто используется утверждение о возможности их относительно долгосрочного «стратегического партнерства». В известной мере такие представления основывались на опыте российско-иранских отношений 1990гг. Помимо общих рассуждений о необходимости противодействия усилению роли США в новой системе международных отношений, в прошлом десятилетии интересы России и Ирана совпадали по нескольким важным направлениям. Оба государства были заинтересованы в прекращении гражданской войны и мирном урегулировании в Таджикистане. В течение нескольких лет совпадали позиции Москвы и Тегерана по вопросу о правовом статусе Каспийского моря. Как Россия, так и Иран были склонны к преимущественной поддержке Армении в ее противостоянии с Азербайджаном в неурегулированном конфликте вокруг Нагорного Карабаха. Иногда говорили о формировании некоего «стратегического треугольника» Россия-Армения-Иран.

В последние годы ситуация существенно изменилась. Гражданский конфликт в Таджикистане урегулирован, и таджикская проблема потеряла во многом свое значение. Интересы Ирана и России по вопросу о правовом статусе Каспийского моря прямо противоположны. Иран пытается сорвать усилия России, Казахстана и Азербайджана по секторальному разделу Каспийского моря и угрожает применением силы для утверждения своей позиции в отношении тех или иных месторождений нефти и газа, находящихся под дном моря. Это подталкивает милитаризацию каспийского бассейна. Подход России к отношениям с Арменией и Азербайджаном в нынешнем десятилетии стал более сбалансированным. В фев. 2003г. было подписано межправительственное российско-азербайджанское соглашение о военно-техническом сотрудничестве. Как заявил министр обороны России Сергей Иванов, это первое соглашение в новейшей истории России и Азербайджана, которое позволяет им «осуществлять полномасштабное военное и военно-техническое сотрудничество». По сути, Азербайджан является для России намного более значимым партнером, чем Армения. Иранское руководство, а свою очередь, озабочено возможными ирредентистскими настроениями крупного азербайджанского этнического меньшинства, компактно проживающего на севере страны.

Тегеран заинтересован в поддержке со стороны России в противостоянии с США. Но должна ли Россия поддерживать Иран в его антиамериканских устремлениях? Жесткая позиция США в отношении Ирана обусловлена двумя факторами: стремлением Ирана создать ядерное оружие, а также поддержкой им одной из наиболее одиозных и опасных террористических организаций «Хезболла». Россия также никак не заинтересована в превращении Ирана в ядерную державу. А поддержка Ираном «Хезболла» вообще делает те-

зис о российско-иранском «стратегическом партнерстве» сомнительным, учитывая жизненную заинтересованность России в противодействии международному терроризму.

Наконец, отношения между Россией и Ираном зависят от перспектив экономического и политического развития Ирана. В стране нарастает политический кризис. Он может завершиться либо победой «реформистских сил», либо ренессансом экстремистских мусульманских кругов, либо длительным периодом политической нестабильности с труднопредсказуемыми сегодня результатами. Какой бы из этих сценариев ни осуществился, он фактически перекрывает либо возможность, либо целесообразность российско-иранского партнерства в целом и особенно в ядерной области.

Долгосрочным источником нестабильности в Иране является рост безработицы, особенно среди городской молодежи. «Исламская революция» привела к отказу от политики регулирования рождаемости, осуществлявшейся при шахском режиме, и к сокращению женской занятости. В итоге в 1976-86гг. население Ирана выросло почти в полтора раза, а темпы его роста составили 3,9%. Вследствие ограничения социальных пособий на детей и оплачиваемых отпусков темпы роста населения в 1986-96гг. удалось снизить до 2%, а во II пол. 1990гг. до 1,4-1,7% в год. Тем не менее увеличение доли молодежи в возрастной структуре обуславливает существенный рост населения в ближайшие 10-15 лет.

Испания

Военторг

Военно-техническое сотрудничество с зарубежными странами определяется членством в НАТО и ориентацией Испании на традиционных партнеров в области торговли товарами и технологиями военного и двойного назначения.

Отношения со странами НАТО строятся в рамках Конференции национальных директоров по вооружениям (CNAD), органа, в компетенции которого: вопросы оснащения оружием и военной техникой вооруженных сил стран Североатлантического блока, организации международной кооперации при осуществлении совместных военных программ и НИОКР; проблемы нормализации, унификации и стандартизации, контроля качества производимой военной продукции. Среди многих органов, входящих в структуру CNAD, особого внимания заслуживают организации по военным исследованиям и разработкам RTO NATO и NATOC3 — бывший комитет по военной электронике и телекоммуникациям. CNAD насчитывает **204 рабочие группы**, в 92 из которых представлена Испания.

В рамках внутриевропейского сотрудничества Испания, также в составе рабочих групп, участвует в Западноевропейской группе по вооружениям WEAG, Западноевропейской организации по вооружениям WEAO, процессе редактирования Соглашения по реструктурированию европейской оборонной промышленности на основе договора о намерениях LOI. WEAG координирует вопросы международной кооперации и военных НИОКР. В компетенцию WEAO входит реализация совместных программ Euclid и Eurofinder. Испания занимает активную позицию в создании Европейского агентства по вооружениям АЕА (2002г. и пла-

нирует присоединиться к европейской организации по военно-технической кооперации OCCAR.

Двустороннее сотрудничество в военно-технической области Испании организует посредством Меморандумов о намерениях MOU.

В соответствии с Директивой МО Испании 78/93 в целях развития экспорта вооружений создана и действует при поддержке ассоциаций военных производителей Испании Afarmade, Aesmide, Aesprume, а также предприятий — членов этих ассоциаций. Организация поддержки экспорта ОАЕ, которая, совместно с Аппаратами военных атташе при посольствах Испании ведет активную работу по продвижению испанских вооружений и товаров двойного назначения на внешние рынки.

Основными партнерами Испании в сфере ВТС являются страны НАТО, государства латиноамериканского региона и Юго-Восточной Азии. Объем испанского экспорта продукции военного и двойного назначения в 1991-96гг. оставался без изменений. Резкий скачок произошел в 1997г., благодаря продаже авианосца ВМС Таиланда. Основными покупателями вооружения испанского производства во II пол. 90гг. стали Турция, закупившая 60 военно-транспортных самолетов, и Таиланд. В 1991-98гг. стоимость военных закупок этими странами составила треть испанского экспорта вооружений. Далее идут США (покупка военного топлива, стрелкового вооружения и тренажерного оборудования), Франция (военно-транспортные самолеты), Саудовская Аравия (бронетехника) и Сингапур (электронная техника).

В 2000г. суммарный объем испанских экспортных поставок продукции военного и двойного назначения достиг 357,8 млн.евро. В 2001г. объем испанских военных поставок составил 231,2 млн.евро (что выше показателя 2000г. на 67%), а объем продаж продукции двойного назначения составил 75,28 млн.евро (что ниже показателя пред.г. на 76,4%).

Среди основных покупателей испанского оружия и военной техники в последние два года лидирующее положение занимают Великобритания и США (преимущественно военные топлива), а также Италия, Германия и Франция (заметное увеличение испанского экспорта в эти страны в связи с практической реализацией программы «Еврофайтер»).

В отношении продукции двойного назначения наблюдается тенденция к значительному снижению испанских экспортных поставок, что связано прежде всего с прекращением продаж в США и Китай оборудования для атомной энергетики, а также закрытием в Испании крупнейшего предприятия «Эджи-лент» по производству электронных компонентов.

Испания не экспортирует продукцию военного назначения в **Россию**. Объем испанских поставок товаров двойного назначения в Россию в 2000г. составил 320 тыс.долл., а в 2001г. — 1 млн.евро.

Испанский экспорт товаров военного и двойного назначения, в млн. евро

	Военная		Прод. двойн. назнач.	Всего
	прод.	двойн. назнач.		
1997г.	571,7	199,1	770,8	
1998г.	163,8	209,6	373,4	
1999г.	141,3	327,1	468,4	
2000г.	138,3	319,5	457,8	
2001г.	231,2	75,3	306,5	

В отношении продукции двойного назначения экспорт в страны ЕС не учитывается, т.к. он не лицензируется. Цифры в таблицах базируются на статданных по выданным экспортным лицензиям.

Испанский экспорт вооружений
по категориям продукции, в млн. евро

	2000г.	2001г.
Боеприпасы и взрывчатые вещества	17,2	16,3
Легкое стрелковое вооружение и боеприпасы.....	43,4	42,7
Танки и бронемшины.....	7,2	30,7
Боевые корабли	0	0
Авиационная техника.....	11,9	71,2
Другое вооружение *	4	30,6
Авиационное и корабельное топливо	54,6	39,7
Всего	138,3	231,2

* – радары, электронное и телекомоборуд., системы безопасности.

Основные страны-импортеры испанского оружия, в тыс. евро

	2000г.	2001г.	Преимущественные закупки
Великобритания.....	30.041	46.701	военное топливо
Италия	4.540	33.783	авиатехника
Марокко.....	8.097	28.341	бронетехника
Сауд. Аравия.....	9.945	26.295	стрелковое оружие
США	23.993	26.155	военное топливо
Германия	471	24.063	авиатехника
Франция	1.062	12.447	авиатехника
Португалия	3.378	11.912	военное топливо
Кувейт	0	2.808	стрелковое оружие
Малайзия	2.544	2.323	стрелковое оружие
Швейцария.....	39	1.904	электронная техника
Шри Ланка.....	23	1.824	стрелковое оружие
Египет	442	1.327	стрелковое оружие
Индия	8.528	1.143	бронетехника
Филиппины	71	1.070	стрелковое оружие
Бельгия	3.726	1.042	авиатехника
Аргентина.....	369	775	бронетехника
Израиль.....	4.909	487	стрелковое оружие
Турция.....	12.496	364	стрелковое оружие
Пакистан	26	242	бронетехника
Колумбия.....	361	98	системы безопасности
Индонезия.....	51	42	стрелковое оружие

Портфель экспортных заказов у испанских предприятий ВПК, позволяет судить о поступательном наращивании Испанией своего экспорта продукции военного назначения. Положительная тенденция роста сохранится и в ближайшие годы.

Перспективными проектами являются: строительство фрегатов для ВМС Норвегии и Чили, а также патрульных кораблей для ВМС Турции; продажа США по контракту с береговой охраной военно-транспортных самолетов С-235; строительство совместно с французским предприятием DCN подводных лодок для ВМС Чили, Малайзии, Индии; продажа Саудовской Аравии средних колесных бронированных машин (ВМР); строительство военных транспортных средств для ВС Швейцарии; возможная продажа третьим странам самолетов EF-2000, учитывая оценочные мировые потребности в 800 самолетов (без учета США, стран СНГ и Китая); испанское предприятие CASA является головным при продажах этих самолетов в Турцию и Южную Корею; строительство и продажа на внешние рынки военно-транспортных самолетов С-295 и А400М;

Испанский импорт продукции военного и двойного назначения определяется обязательствами страны в рамках международных консорциумов, программой модернизации оружия и боевой техники испанских вооруженных сил, заказами национального минобороны, потребностями нацпредприятий ВПК.

В рамках утвержденного конгрессом депутатов Испании бюджета минобороны в 2003г. особое внимание уделяется затратам на модернизацию

оружия и боевой техники. Бюджетом военного ведомства предусмотрены расходы на эти цели в 892 млн. евро, что на 2,9% выше показателя предг. (867 млн. евро). В данный бюджетный показатель не включены расходы по долгосрочным программам модернизации, основными из которых являются проекты строительства фрегата ВМС F-100, евроистребителя EF-2000, танка «Леопард-2», многоцелевого транспортного корабля, закупки вертолетов для сухопутных войск и строительства ПЛ S-80. На эти цели в 2003г. предусмотрено выделение централизованных кредитов министерства науки и технологий Испании на 1 млрд. евро.

Дополнительно минобороны запланировало израсходовать на закупки оружия и боевой техники до 2010г. 1,9 млрд. евро. Эта цифра включает в себя расходы на долговременные программы, среди которых основное место занимает создание новой системы телекоммуникаций, боевой информационной сети ВС и системы радиоэлектронной борьбы.

Существуют специальные программы модернизации и финансирования, направленные на поддержание боевой готовности испанских ВС и создание резервов на случай ведения войны. До 2015г. предусмотрено израсходовать на эти цели 4,5 млрд. евро. Суммарные затраты МО на модернизацию вооружения ВС до 2015г. составят 15 млрд. евро. Эта цифра не включает затрат, необходимых для замены оборудования и боевой техники, которые до 2014г. физически устареют.

В 2003г. в сухопутных войсках ВС Испании начнутся поставки танков Леопард-2Е, продолжатся закупки вертолетов «Суперпума» на замену УН-1Н, ракет ПВО ВМС, а также модернизация артиллерийских систем 35/90. Часть средств направляется на закупку бронированных саперных машин и разработку новой БМП. Продолжится переход на новое стрелковое оружие калибра 5,56 мм. Продолжится модернизация парка транспортных средств, срок службы которых составляет 12-13 лет и заканчивается в 2002г. Расходы по модернизации телекомоборудования предназначены на создание СИТА (системы тактической разведки).

ВМС в 2003г. продолжат трансформацию палубных штурмовиков Harrier AV-8В во всепогодные Harrier AV-8В Plus, закупку новых боевых вертолетов LAMPS и модернизацию существующих. Продолжится строительство ПЛ серии S-80, десантного корабля LPD-2, фрегатов F-100 и минных тральщиков второй серии.

В ВВС предусмотрено начало практической фазы строительства и поставки евроистребителей EF-2000, а также модернизация стоящих на вооружении самолетов F-5. В отношении модернизации телекоммуникационного оборудования, ВВС направят основные усилия на разработку программы Simsa (системы воздушного предупреждения, управления и контроля), программы Naew (системы раннего предупреждения НАТО), создания системы РЭБ Santiago, спутниковых коммуникационных систем Secomsat и Hispasat, системы тылового обеспечения BBC SL2000. Будут закуплены два самолета VEP Airbus A310.

Участие испанских предприятий ВПК в международных военных программах создания новых вооружений (программы, состав участников).

Eurofighter – разработка и строительство евроистребителей EF-2000/ Bae-37%; Dasa – 30%; Alenia – 19%; Eads-Casa – 14%.

Eurojet – создание двигателя EJ-200 для евроистребителя EF-2000/ ITP – 13%; MTV; Fiatauto; Rolls Royce.

Eurofighter Simulation System – создание тренажера для евроистребителя/ Indra – 26%; Thomson TS; Meteor STN Atlas.

Eurodass – разработка системы РЭБ/ Indra – 19,8%; Elettronica; Gecmarconi; Bae.

Eurofla – создание среднего военно-транспортного самолета A-400M/ Airbus (Eads-Casa – 6%); Alenia, TAI, Labinal.

Ascod – создание БМП «Писарро»/ E.N. Santa Barbara; Steyr.

Meteor – создание ракеты нового поколения Bvraam/ Matra; Bae; BGT, Eads-Casa; Saab Dynamics.

F-100 – создание и последующая коммерциализация фрегатов нового поколения/ Bathrons; Lockheed Martin; Izar.

Scorpene – строительство подводной лодки S-80/ DCNI; Izar.

Midsco – создание информационной системы нового поколения/ Thomson; Siemens; Inatel; Indra.

Leopard-2E – строительство 235 танков для испанских ВС/ SBB (EN Santa Barbara). Krauss Maffei, Мак; Wegman; Rheinmetal; Izar; Sapa.

Helios-2 – создание системы спутников видовой разведки/ Франция – 95%; Бельгия – 2,5%; Испания (Indra, Inta) – 2,5%.

Многие испанские предприятия привлекаются к другим европейским программам создания новых вооружений на субконтрактной основе. Среди них можно выделить испанские предприятия Indra (радиоэлектронное оборудование), Cesa (механико-гидравлическое оборудование), Тесnobit (электронные системы), Page Iberica (системы электропитания), EN Santa Barbara (системы вооружений), Sainsel (инжиниринг, программное обеспечение), Espelsa (электронное оборудование), Ampeg (телекомоборудование).

Продукция военного и двойного назначения. Внешняя торговля Испании товарами военного и двойного назначения регламентируется следующими нормативными актами: Регламент ЕС №1334/2000 от 22 июня 2000г. (на основе Регламента ЕС №3381/94), которым устанавливается режим контроля за экспортом товаров двойного назначения; Решения 94/942/PESC ЕС от 19 дек. 1994г. (с изменениями 95/127/ PESC от 10 апр. 1995г.) с приложениями (список товаров и технологий, экспорт которых подвергается обязательному лицензированию; перечень стран, в торговле с которыми применяется режим наибольшего благоприятствования); Вассенаарское соглашение нояб. 1996г. (заменившее СОСОМ), утвердившее перечень продукции военного и двойного назначения, подлежащий экспортному контролю; Королевский декрет 491/98 от 27 марта 1998г. и Распоряжение минэкономики Испании от 30 июня 1998г. по ведению Испанией внешней торговли товарами и технологиями военного и двойного назначения.

К органам, контролирующим испанский экспорт, относятся: Межведомственная хунта; Специальный регистр экспортеров вооружения, товаров и технологий двойного назначения; Главное управление внешней торговли минэкономики (лицензирование экспорта); Департамент таможен и специальных налогов минэкономики; SMI

(ранее SECID – основной орган разведки и контрразведки МО Испании); госкомпания по экспорту вооружений Defex. Компания предоставляет сервисную поддержку клиентам, осуществляет комплекс консалтинговых, маркетинговых, посреднических и других услуг персональным предприятиям ВПК, вплоть до финансирования и сопровождения контрактов.

Российско-испанское ВТС. В 2000г. подписан «Меморандум о взаимопонимании» по вопросам промышленного, торгового-экономического и научно-технического сотрудничества в области конверсии оборонной промышленности, а в 2001-02гг. велась работа по наполнению достигнутых договоренностей конкретными проектами.

Входящий в группу «Каскол» российский завод «Гидромаш», который на протяжении нескольких лет поставляет европейскому концерну «Эрбас» готовые изделия, получил предложение на изготовление и поставку шасси для транспортных самолетов А400М, сборку которых предполагается осуществлять на предприятии Eads-Casa в Севилье (Испания).

Ведутся переговоры по подготовке контрактов «Эрбас» с компанией «Русский алюминий» на поставку алюминиевых поковок, штампованных материалов и алюминиевых плит для авиапрома.

Верхнесалдинское металлургическое производственное объединение стало основным поставщиком титанового круглого и плоского проката для «Эрбас», обеспечивая 55% потребностей европейского концерна в титане.

Еще одним знаменательным событием в развитии сотрудничества Eads и российской аэрокосмической промышленности стало заключение в мае 2002г. соглашения между европейским концерном и Иркутским авиационно-производственным объединением о совместном изучении рыночного потенциала самолета-амфибии Бе-200. После показа на Международном авиакосмическом салоне в Берлине Бе-200 уже был представлен потенциальным заказчиком в Испании.

Италия

Оборонка

По уровню развития и объемам выпускаемой продукции итальянская оборонная промышленность стоит на 4 месте в Западной Европе после Великобритании, Франции и Германии.

В 2002г. в отраслях военной промышленности страны было занято 55 тыс.чел. Общий объем производства составил 9,5 млрд. евро, из которого на экспорт было поставлено продукции на 5,3 млрд. евро (57%). В Италию было импортировано продукции военного назначения на 1,3 млрд. евро, что определило положительное торговое сальдо в 4 млрд.долл.

Основными производителями вооружения в Италии являются концерны «Финмекканика» и «Фиат», компании «Финкантиери», «Пьетро Берретта», а также 100 небольших фирм. Являясь одним из крупнейших производителей вооружений в Европе, Италия проводит целенаправленную политику по созданию единого европейского ВПК и активно участвует во вновь образуемых международных концернах.

Частный капитал в оборонном секторе. Правительство страны в 2000-01гг. провело приватизацию крупнейшей государственной холдинговой

компания «Финмекканика». Доля государства в этой компании была уменьшена с 70% до 32,45%. Правительство Италии, владея «золотой акцией», сохраняет за собой право принимать стратегически важные политические решения в области военного производства.

Военно-политическое руководство страны проводит политику развития и укрепления военной промышленности, поддержки национальных достижений в области высоких технологий. Одним из направлений реализации этих планов является укрупнение военно-промышленной холдинговой компании «Финмекканика» путем вхождения в нее других итальянских производственных фирм и концентрации военной промышленности страны под контролем единого координирующего центра, подотчетного правительству.

В авг. 2002г. было принято решение о покупке компанией «Финмекканика» двух фирм: «Телеспацио» (космическая связь и телекоммуникация) и «Маркони Мобайл» (военные средства связи). Стоимость сделки составила 845 млн.долл. (235 млн.долл. — «Телеспацио», и 610 млн.долл. — «Маркони Мобайл»). Положено начало реализации планов правительства Италии о концентрации в государственном промышленном концерне «Финмекканика» передовой итальянской авиационно-космической и военной промышленности страны.

Концерн «Финмекканика». В дек. 2002г. его руководство приняло решение о покупке 75% акций другой военно-промышленной фирмы «Аэрмакки» (производство учебных и военных самолетов), организационное оформление которого планируется завершить в июне 2003г. Холдинг владеет 25% акций фирмы. После завершения сделки, которая оценивается в 170 млн. евро, концерн «Финмекканика» будет владеть 100% акций компании «Аэрмакки».

Под давлением правительства Италии «Финмекканика» начала переговоры о покупке акций фирмы «Фиат Авио» (военное моторостроение). Определился потенциальный партнер итальянского холдинга в этой сделке — американский инвестиционный фонд «Карлей Груп», который, по предложению итальянской стороны, будет владеть 70% всех акций фирмы «Фиат Авио». Концерном «Финмекканика» рассматривается также возможность и целесообразность приобретения акций или создания совместного предприятия с компанией «Финкантиери» (кораблестроение).

В планах компании стоит вопрос о выводе из ее состава предприятий работающих на гражданский сектор и создания на их базе компании «Финмекканика-2».

С дек. 2002г. в завершающую стадию вступили переговоры компании «Финмекканика» с английским концерном BAE Systems о создании совместного предприятия в области военной электроники — EuroSystems. В будущем объединение войдут с итальянской стороны фирмы АМС (радиолокационные станции и системы управления ракетным оружием), «Галилео Авионика» (военная авионика), «Маркони Селения» (военные средства связи). По мнению руководства компании «Финмекканика», итальянской стороне будет принадлежать 40-45% акций будущего СП, что должно соответствовать доле участия итальянских фирм. Минобороны и минфин считают,

что Италия должна создавать совместные предприятия в области обороны только на паритетных началах. Данный вопрос планируется урегулировать в 2003г.

После решения этих принципиальных вопросов будет окончательно определен новый облик и структура ВПК Италии. Важнейшими отраслями военной промышленности Италии являются авиационная, вертолетостроение, моторостроение, кораблестроение, бронетанковая, радиоэлектронная и космическая.

Авианпром располагает современной научно-технической и производственной базой и является одной из наиболее развитых отраслей. В 2002г. общий объем производства отрасли уменьшился на 5% по сравнению с пред.г. и составил 1,5 млрд. евро, при этом 55% продукции отрасли идет на экспорт. Снижение объемов производства эксперты связывают с последствиями событий 11 сент. 2001г. Число занятых в авиационно-космической промышленности составляет 15 тыс.чел.

В июне 2002г. ВВС Италии подписали первый контракт на закупку пяти военно-транспортных самолетов С-27J. В янв. 2003г. Греция разместила в Италии заказ на производство 12 военно-транспортных самолетов С-27J для национальных ВВС.

В 2002г. Италия приняла решение о своем выходе из европейской программы создания среднего военно-транспортного самолета «А400М». Это решение связывается с сильным давлением на Италию со стороны США и подписанным ранее контрактом с американскими компаниями на закупку 12 военно-транспортных самолетов С-130J для национальных ВВС. Основными производителями самолетов в Италии являются фирмы Alenia Aeronautica, AerMacchi.

Alenia Aeronautica (входит в холдинговую компанию «Финмекканика») специализируется на производстве авиационной техники. Фирма участвует в международных программах создания самолетов «Еврофайтер», «Торнадо», АМХ, С-27J, АТР-42, АТР-72, Боинг-767, Боинг-777, В 717, «Фалькон 2000», А300/310, А321, А340-500/600, «Хариер». Число работающих на фирме составляет 9055 чел., а годовой объем производства составляет 1,3 млрд. евро.

AerMacchi — специализируется на проектировании и производстве в основном учебно-тренировочных и военных самолетов. 25% акций принадлежит промгруппе «Финмекканика». Завершаются переговоры о приобретении холдингом оставшихся 75% акций, принадлежащих владельцу фирмы Ф.Фарезио. В 2002г. фирма выпустила продукции на 247 млн. евро, что выше, чем в пред.г. На фирме работает 1814 чел. На заводах «Аэрмакки» выпускаются самолеты SF-260, М-290, S-211А, МВ-339. — Готовится к серийному производству учебно-тренировочный самолет нового поколения М-346, созданный совместно с ОКБ имени А.С.Яковлева и являющийся итальянской версией УТС Як/АЕМ-130. Первый испытательный полет намечен на осень 2003г. Фирма увеличила в последние годы долю гражданского сектора в общем объеме производства с 8,8% в 1997г. до 31,2% в 2002г. Этот факт связан с расширением сотрудничества компании с ведущими европейскими фирмами Dassault и Airbus в производстве гражданских самолетов А-319, 320, 321, 330, а также в новом проекте А 380.

Вертолетостроение в Италии является одной из важнейших отраслей военной промышленности. С 1998г. в этой области отмечается умеренный, но постоянный рост производства, что связано с увеличением потребности мирового рынка в боевых вертолетах. Общий объем производства отрасли в 2002г. по сравнению с пред.г. увеличился на 3,2% и составил 2,5 млрд. евро. Количество занятых в производстве вертолетов в Италии составляет 5 тыс.чел.

Основной производитель вертолетов военного назначения фирма Agusta-Westland, контролирующая 20% мирового рынка военной вертолетной техники, при поддержке военно-политического руководства страны активно участвует в процессе интеграции с ведущими производителями Европы и США.

«Агуста-Вестленд» — итало-британское СП является третьим в мире по объему выпускаемой продукции и самым крупным в Европе. Компания выпускает вертолеты собственной разработки А109, А119, А129, лицензионные — АВ412, а также участвует в международных программах ЕН101, NH90, АВ139, ВА609. В 2002г. на фирме отмечен незначительный прирост производства — 3%, объем которого составил в рамках всего совместного предприятия — 2,47 млрд. евро, (только итальянская часть — 1,23 млрд. евро). На предприятиях компании работает 9730 чел. (в Италии — 4865 чел.).

В области моторостроения Италия является одним из основных производителей и поставщиков продукции для военного авиастроения и военноморского кораблестроения. Общий объем производства отрасли в 2002г. составил 1,8 млрд. евро. Число занятых в производстве — 5,6 тыс.чел. Главным производителем двигателей в стране является компания «Фиат Авио».

«Фиат Авио» (группа «Фиат») является одной из ведущих авиационно-космических фирм Европы. Она специализируется на производстве двигательных установок для гражданских и военных самолетов и вертолетов, космических ракетносителей, судов и военных кораблей, а также выпускает газотурбинные установки для энергетических систем. Фирма является мировым лидером в разработке и производстве систем трансмиссии для авиатехники. «Фиат Авио» обеспечивает на 90% потребности европейского рынка авиационных двигателей для гражданских самолетов. Число занятых на фирме — 5,2 тыс.чел., производственная база — 6 заводов. Объем производства в 2002г. составил 1,6 млрд. евро. В рамках международной космической программы «Вега» фирмой создан двигатель для носителя, позволяющего выводить на орбиту с высотой 700 км. полезную нагрузку весом до 350 кг.

Кораблестроение является одной из наиболее значимых отраслей военной промышленности Италии. Производство военных кораблей опирается на развитую — судостроительную промышленность и представляет собой комплекс взаимосвязанных подотраслей. В военном кораблестроении занято 2,4 тыс.чел. Объем производства в 2002г. — 380 млн. евро.

Бронетанковая промышленность Италии разрабатывает и серийно производит средние танки, БМП, БТР, БРМ и инженерную технику на гусеничном и колесном ходу. Всего в отрасли занято 7 тыс.чел., годовой объем военного производства — 900 млн. евро.

Радиоэлектронная промышленность является одной из наиболее развитых отраслей военной промышленности Италии. В отрасли насчитывается 30 предприятий. Общее количество занятых в итальянской радиоэлектронике составляет 12 тыс.чел. Годовой объем производства — 2 млрд. евро.

В Италии производятся средства связи, электронно-вычислительная техника, аппаратура шифрования и дешифрования, гидроакустические комплексы, радиолокационные станции, системы обнаружения целей и управления оружием, средства РЭБ. Ведущими производителями в отрасли являются компании «Галилео Авионика», «Аления Маркони Системс», «Маркони Селения», «Талес АТМ».

Космическая промышленность Италии получила значительное развитие в последние годы. Благодаря поддержке военно-политического руководства страны итальянские компании, работающие в данной отрасли, возглавили целый ряд совместных международных проектов в рамках Европейского космического агентства. Благодаря кооперации с NASA (США) итальянские фирмы активно сотрудничают с американскими компаниями в области телекоммуникаций, мониторинга поверхности земли, создания международной космической станции «Альфа», системы контроля и управления ИСЗ, разработки программного обеспечения космических аппаратов.

Компания «Аления Спацио» является лидером в Европе по созданию ИСЗ в области телекоммуникаций. На ее предприятиях разрабатываются и выпускаются средства телеметрии, метеорологические комплексы Cosmo Sky Med, научная аппаратура Cassini. Для международной космической станции итальянская компания разрабатывает и создает грузовой модуль MPLM, три стыковочных узла, модуль-лабораторию Columbus, системы контроля и запуска, а также создает программное обеспечение и участвует в создании бортового компьютера. Фирма принимает участие в национальной космической программе «Италсат» и в международных программах «Галилео» (навигационная космическая система), «Ариан», «Спейс-лаб», «Евисат», «Сан-Марко». Объем производства фирмы в 2002г. составил 528 млн. евро, что на 6% больше пред.г. Число работающих на фирме — 2880 чел.

Канада

Вертолет Ка-32А

Вопрос о сертификации и эксплуатации российского вертолета Ка-32А11ВС (изготовитель — компания «Камов») на протяжении ряда лет являлся предметом обсуждения не только руководителей ведомств двух стран; он был поднят во время состоявшихся в 2000-01гг. переговоров глав государств и высших должностных лиц России и Канады.

Идет процесс сертификации российского вертолета в полной транспортной категории, которая предполагает возможность транспортного использования вертолета в Канаде. Официальная позиция минтранса Канады по вопросу его сертификации формируется на основе требований, изложенных в письме фирме «Камов» от 28 фев. 2002г. По мнению канадской стороны, изготовителю вертолета был предложен исчерпывающий комплекс

необходимых сертификационных мероприятий по получению вертолетом полной транспортной категории в Канаде.

В приложении к письму минтранса подробно перечислены 15 пунктов плана дальнейшей сертификации Ка-32А11ВС. Фактически, канадская сторона предложила провести полную повторную оценку как технических, так и летных характеристик Ка-32А11ВС, поскольку ранее она, якобы, проводилась по упрощенной процедуре с учетом ограниченной сертификации вертолета.

«Камову» предлагалось более четко сформулировать свою позицию по предложенному «Плану» сертификации накануне намеченной на март 2003г. в Виктории (Британская Колумбия) встречи специалистов завода-изготовителя и сертификационной группы минтранса Канады. Повторная экспертиза кабины пилота вертолета прошла без участия российской стороны.

В нояб. 2003г. в Канаду прибыли представители фирмы, которые совместно с компанией-эксплуатантом из Британской Колумбии VLN Logging в Оттаве провели переговоры в Министерстве транспорта Канады относительно дальнейших действий по сертификации вертолета по транспортной категории. Представители «Камова» отметили значительный прогресс, достигнутый в процессе сертификации на данном этапе, и выразили надежду о его скором завершении, в принципе, согласившись с предъявляемыми требованиями. Следует отметить важную роль канадской компании, эксплуатирующей российские вертолеты. Компания-эксплуатант и фирма «Камов» поставили вопрос перед министерством транспорта о получении разрешения на перевозку рабочих, что является определенным шагом в сторону расширения возможностей использования российской летной техники. Следующая встреча намечена на I пол. 2004г. в Британской Колумбии.

Новый кабинет министров Канады, сформированный 12 дек. 2003г., не имеет обязательств по поддержке продвижению российского вертолета на канадский рынок (после визита президента России В.В.Путина в Канаду и его встречи с премьер-министром Ж.Кретьеном вопрос о сертификации вертолета был взят на контроль прежним правительством). В такой ситуации «Камову» необходимо выработать последовательную четкую программу взаимодействия с канадской компанией-эксплуатантом VLN Logging и завершения работ по сертификации вертолета.

Китай

Рынок авиатехники

Самолетный парк. В 2003г. китайская гражданская авиация (ГА) развивалась быстрыми темпами и вышла на 5 место в мире по объему авиаперевозок (пассажирских и грузовых). На начало 2003г. в парке ГА Китая насчитывалось 602 самолета (с общим количеством мест 97 тыс.). Количество вновь поступивших в эксплуатацию самолетов в 2002г. составило 61 ед. За этот же период было списано из эксплуатации 25 самолетов. В 2002г. китайская ГА была на 6 месте в мире. Основные показатели деятельности ГА в 2002г.: объем перевозок в т/км — 16,5 млрд., рост 16,8% по сравнению с пред.г.; пассажирооборот — 85,9 млн. пассажиров (+14,2%); грузооборот —

2,02 млн.т. (+18,2%). Общая прибыль всей ГА Китая в 2002г. составила 1 млрд. юаней (120,9 млн.долл.).

Российская авиакомпания «Аэрофлот» (общий парк 109 самолетов) в 2002г. имела показатели: себестоимость 1 т/км — 0,605 долл.; чистая прибыль — 74 млн.долл. Если сравнить деятельность всей ГА Китая и а/к «Аэрофлот» по показателю «прибыль за год на один самолет»: ГА КНР — 0,2 млн.долл.; «Аэрофлот» — 0,68 млн.долл.

Количество самолетов в ГА КНР: 1996г. — 443; 1999г. — 533; 2000г. — 517; 2001г. — 566; 2002г. — 602; 2003г. — 690; 2005г. — 790; 2010г. — 973.

Негативное влияние в 2003г. на развитие авиаперевозок оказала эпидемия SARS (атипичной пневмонии). Из-за административного ограничения, установленного для перемещения жителей Пекина и Гонконга, а также туристов из-за рубежа, с апр. по июль 2003г. резко сократились авиаперевозки. В апр. авиаперевозки сократились на 50%, в мае 2003г. — на 80% по сравнению с теми же месяцами 2002г.

По основным показателям в апр.-июле 2003г. ГА Китая была отброшена к уровню времен азиатско-тихоокеанского экономического кризиса 1998г. Коэффициент загрузки в авиакомпаниях (load factor) за I пол. 2003г. составил 50,2%. В этот же период доходы авиакомпаний значительно снизились на фоне роста операционных расходов.

Авиагруппа China Southern Airlines (Гуанчжоу) за I пол. 2003г. понесла убытков на 317 млн. юаней (38,3 млн.долл.), а China Eastern Airlines (Шанхай) понесла чистых убытков 143,8 млн.долл. (по сравнению с прибылью 18 млн.долл. за 9 мес. 2002г.).

Несмотря на указанные объективные трудности, в 2003г. компания CASC заключила новые контракты с корпорациями Boeing и Airbus. В апр. 2003г. Airbus Industrie подписала контракт на 30 самолетов типа А-320, А-319 и А-330 на 1,7 млрд.долл. Самолеты были предназначены для авиакомпаний Air China, China Eastern, China Southern, Sichuan Airlines, Hainan Airlines.

В нояб. 2003г. корпорация Boeing подписала контракт на 30 самолетов типа Boeing-737 на 2 млрд.долл. В сент. 2003г. был подписан контракт на поставку 5 самолетов Boeing-757 для авиакомпании Shanghai Airlines.

Реформа авиакомпаний. После утверждения госсоветом КНР образования трех крупных групп авиаперевозчиков в нояб. 2002г. реформа начала осуществляться на практике. Три авиационных холдинга владеют 80% активов всей ГА Китая и 85% рынка авиаперевозок. Серьезный сбой в проведении реформы оказало в 2003г. заболевание SARS. Реорганизация авиакомпаний (управление, авиапарк, маршруты, персонал) потребует еще 2г.

Реформа также затронула и аэропорты, их управление и финансирование. Запланировано, что 93 аэропорта, которые находятся под управлением ГУ-ГАК (главного управления гражданской авиации Китая) в дальнейшем будут переданы под управление местных администраций провинций. Из-за SARS осуществление реформы будет начато в 2004г.

Иностранные самолеты. Текущую ситуацию в мире по производству гражданских самолетов определяют две крупнейшие корпорации Boeing и Airbus. Китай в 2002/03гг. заключил контрактов с Boeing и Airbus на 10% ежегодно производимых самолетов каждой корпорацией.

Корпорация Boeing. Общее количество самолетов типа Boeing в парке китайских авиакомпаний составляет 398 воздушных судна (или 66% от всего парка самолетов). Структура парка по типам самолетов: Boeing-737 – 237 воздушных судов; Boeing-757 – 54; Boeing-747 – 17; Boeing-767 – 17; Boeing-777 – 19; MD-80/82 – 26; MD-90 – 22; MD-11 – 6.

Как и в предыдущие годы (более 10 лет) Boeing продолжает производственную кооперацию с 4 крупнейшими авиапредприятиями в Шанхае, Сиани, Чэнду и Шеньяне по изготовлению элементов и частей к самолетам Boeing. Производственная кооперация американской корпорации является долгосрочной стратегией и нацелена на привлечение Китая в международное разделение труда в авиастроительной отрасли.

Корпорация Airbus. Занимает 21% рынка ГА Китая. Общее количество самолетов типа Airbus – 132 ед. (континентальный Китай). В составе авиакомпаний Макао и Гонконга находится еще 71 самолет. За 2003г. в авиакомпании поступило вновь 22 самолета.

Распределение самолетов по типам (для КНР, Макао, Гонконга), всего: А-319 и А-320 – 104; А-321 – 16; А-300 – 20; А-310 – 3; А-330 – 29; А-340 – 31.

Как и Boeing, корпорация Airbus последовательно развивает производственную кооперацию с тремя самолетостроительными предприятиями Китая: в Шеньяне, Сиане и Чэнду. В Китае изготавливаются для самолетов типа А-320 элементы фюзеляжа, двери, отдельные элементы пола. Китайские предприятия также планируют участвовать в изготовлении элементов для нового самолета А-380.

Об активности корпорации Airbus в Китае свидетельствует динамика изменения численности самолетов типа Airbus в 1995-2003гг. Количество в ГА КНР (без Гонконга и Макао): 1995г. – 29; 1998г. – 60; 2002г. – 110; 2003г. – 132.

Региональные самолеты (самолеты вместимостью менее 100 мест). Динамика развития регионального воздушного флота на ближайшие 15 лет оценивается оптимистично. Доля региональных воздушных судов в общем парке всей ГА возрастет до 30% (эта доля составляет 15%).

Общее количество региональных самолетов на начало 2003г. составляло 81 ед. (в это число входят как зарубежные, так и самолеты китайского производства типа Y-7 и MA-60). За 2003г. было списано 7 самолетов Y-7. К 2022г. общее число региональных самолетов составит 647 ед. В это количество войдут: 319 ед. (70-90 местные); 203 ед. (50 местные); 125 ед. (20-30 местные).

По статистике китайских авиакомпаний, региональные самолеты в 2003г. имели следующую интенсивность эксплуатации: 7,5 часов налета в сутки (самолеты с турбореактивными двигателями); 2,47 часов налета в сутки (самолеты с турбовинтовыми двигателями).

Как отмечают руководители китайских авиакомпаний, основной проблемой для региональной авиации являются высокие операционные расходы данного типа воздушных судов. Стоимость тонно-километра на самолетах типа ERJ-145 (Embraer, Бразилия) и CRJ-200 (Бомбардье, Канада) выше, чем на самолетах Boeing-737. Серьезными конкурентами для региональных воздушных линий являются железные дороги и скоростные автомагистрали.

Региональные самолеты в авиакомпаниях КНР (на конец 2003г.)

	Тип самолета	Фирма-изготов.	Кол-во сам. в экспл./заказ
«Шаньдунская» а/к	CRJ-200	«Бомбардье»	10
г.Цзинань	CRJ-700	Канада	2
	SAAB-340	SAAB Швеция	6
«Восточная», г.Шанхай	CRJ-200 CRJ-700	«Бомбардье» Канада	II план. зак.
«Шанхайская», г.Шанхай	CRJ-200	«Бомбардье» Канада	3
	Raytheon Hawker-800	США	1
«Юннаньская», г.Кунминь	CRJ-200	«Бомбардье» Канада	5/1 зак.
«Чаньаньская», г.Сиань	Dash 8 Q-400	«Бомбардье» Канада	3
«Хайнаньская», г.Хайкоу	328 JET	«Фэйрчалд-Дорнье»	
		Германия/США	19/20 план. зак.
«Сычуаньская», г.Чэнду	ERJ-145	«Эмбрайер» Бразилия	5
«Синьцзянская», г.Урумчи	ATR-72-500	ATR Франция-Италия	5
«Сычуаньская», г.Чэнду	MA-60	«Синчжоу» Сианьская корп. КНР	5
«Северная», г.Шеньян	MA-60	Сианьская корп. КНР	3 план. зак.
China United Airlines	CRJ-200	«Бомбардье» Канада	5
China Ocean Aviation	CRJ-200	«Бомбардье»	1+1 заказ
	Challenger-800	Канада	1 заказ (нояб. 2002г.)
Air China, г.Пекин	BAe-146	Великобритания	4
China Northwest, г.Сиань	BAe-146	Великобритания	8
Zhejiang, г.Чжэцзянь	Dash-8 Q-300	«Бомбардье» Канада	3

Bombardier Aerospace. Канадская самолетостроительная корпорация присутствует на авиационном рынке Китая более 18 лет и продолжает поставки самолетов типа CRJ для региональной авиации. В эксплуатации находится 26 самолетов типа CRJ различного класса. Заказчиками канадских самолетов являются: Shandong Airlines, Hainan Airlines, Yunnan Airlines, Shanghai Airlines, China United Airlines, China Ocean Aviation Group. В Пекине функционирует склад авиазапчастей. Также Bombardier Aerospace открывает центр подготовки летного состава в г.Циндао и намеревается открыть совместное предприятие по техническому обслуживанию своих самолетов в Китае.

Корпорация Embraer. После подписания первого серьезного контракта в середине 2000г., корпорация до конца 2001г. поставила 5 самолетов ERJ-145 (50-местных) для «Сычуаньской» (Чэнду). В наст.вр. наступила пауза. Как сообщил F.Curado (исп. вице-президент корпорации), намерение о закупке 40 самолетов ERJ-145 (о котором было объявлено еще в апр. 2001г.) не было реализовано китайской стороной.

Потенциальными заказчиками на данные самолеты были: Southern Airlines (Гуанчжоу) – 20 твердый заказ, 10 – опцион; Wuhan Airlines (Ухань) – 10 твердый заказ. Бразильская сторона объяснила отказ китайской стороны от контракта процессами реорганизации (реформа) в ГА Китая.

По информации авиационных экспертов из Гонконга, компания CASC сообщила о введении в апр. 2001г. импортных пошлин в 22,85% на региональные самолеты (к этой категории относятся и ERJ-145). Данные пошлины следует рассматривать, как протекционистские меры для защиты китайских авиапроизводителей (самолет MA-60 производства Сианьского авиапредприятия; перспективный региональный 70-местный самолет ARJ-21 производства Шанхайской авиакорпорации). Вновь введенные пошлины стали преградой к заключению контракта между Embraer и CASC, так как авиакомпании отказались от заказов из-за возросшей цены.

Стремясь не потерять китайский рынок, бразильская сторона решила вопрос по-другому. В дек. 2002г. Embraer подписала с корпорацией

AVIC-2 соглашение о создании совместного предприятия по производству в КНР 30-50 местного регионального самолета Harbin Embraer Aircraft (51% акций у бразильской стороны, 49% у Харбинской авиастроительной корпорации). Данное СП работает достаточно динамично: из комплекта деталей, поставленных из Бразилии, в Харбине в дек. 2003г. была закончена сборка первого китайского самолета ERJ-145. В дек. самолет совершил первый полет. ERJ-145 получит китайский и бразильский сертификат летной годности. ERJ-145 собранные в Китае прежде всего предназначаются для китайского рынка. В 2004г. планируется собрать 8 самолетов, а в дальнейшем производить 8-12 самолетов в год.

Авиатехобслуживание

Цены на авиатопливо. За последние годы общее годовое потребление авиатоплива гражданской авиацией Китая составляло 4 млн.т. (в среднем). Импортные поставки составили 25% от общего количества потребляемого топлива. В 2005г. потребность в авиатопливе составит 6,7 млн.т.

Из-за госмонополии в Китае на нефтепродукты внутренние китайские цены на авиатопливо выше, чем средние цены на мировом рынке. В 2003г. на Тайване, в Тайланде, Корею цены на авиатопливо составили 365 долл. за тонну (в 2002г. цена была 190 долл. за 1 т.). Средняя цена за 1 т. топлива в КНР, в долл. США: 1999г. – 290; 2000г. – 580; 2001г. – 483; 2002г. – 260; 2003г. – 260. Цена за 1 т. топлива для чартерных рейсов для зарубежных авиакомпаний в КНР в 2003г. составляла 315 долл. При взаимных расчетах зарубежных авиакомпаний с китайской стороной средняя цена топлива в 2003г. составляла 215 долл. за 1 т.

Ремонт авиатехники. Одним из крупных предприятий в Китае по обслуживанию и ремонту авиатехники является компания Ameco (а/п Пекин). Данное предприятие было создано в 1989г. как совместное предприятие между а/к Air China (60% акций) и Lufthansa Technik (40%). В области ТО и Р Ameco обладает 30-40% рынка Китая. В компании работает 3600 чел. На предприятии проходят обслуживание самолеты типа Boeing-737, -747, -767 (Check B; C; D), а также двигатели PW400, RB-211, JT9D7, JT8D, CFM56. В сент. 2003г. компания Ameco сообщила о том, что планирует инвестиции (в 180 млн.долл.) для дальнейшего развития своего бизнеса в Китае.

В конце 2003г. Air China и Lufthansa Technik подписали соглашение о продолжении работы своего СП на следующие 25 лет (первоначально срок договора об СП истек в 2004г.). Ameco обслуживает весь парк Air China, а также самолеты почти всех Китайских авиакомпаний, имеющих в эксплуатации самолеты типа Boeing. Оборот компании в 2002г. достиг 132 млн.долл. (в 2001г. оборот был 120 млн.долл.). За 2002-03гг. ежегодный объем работ, выполненных Ameco составлял 2,7 млн.чел/час.

На юге Китая в г.Гуанчжоу находится другое крупное предприятие Gamesco. Компания является совместным предприятием между China Southern Airlines (50%), американской Lockheed Aeronautics Service (25%) и Гонконгской компанией Hutchison Whampoa (25%). Компания обслуживает самолеты China Southern Airlines, а также еще 30 китайских и зарубежных авиакомпаний. В своем составе компания имеет 2300 сотрудников. Обслу-

живает самолеты типа A-320, A-321, Boeing-737, 757, 767, 777 двигатели CF6, V2500, JT8D, RB211, CFM56.

На территории Гонконгского аэропорта имеются две солидные компании по ремонту самолетов и двигателей.

1) Hong Kong Aero Engine Services (HAESL), являющаяся совместным предприятием между Rolls-Royce (45%), Hong Kong Aircraft Engineering (45%) и SIAEC (10%). Количество персонала 620 чел. Специализируется в обслуживании и ремонте двигателей и их модификаций: RB-211, Trent 700/800, V2500.

2) Компания Hong Kong Aircraft Engineering (HAECO) специализируется в обслуживании самолетов Boeing-777, 747, 737, 727; Airbus-340, 330, 320, 310, 300 (Check B, C, D). Количество персонала 900 чел.

В г.Чжухай в середине 2000г. была создана компания China MTU Maintenance Zhuhai, как совместное предприятие между MTU Aero Engines, Daimler Chrysler (Германия) (50% акций) и China Southern Airlines (50%). Компания приступила к работе в нояб. 2002г. и обслуживает и ремонтирует двигатели V2500, CFM56, RB-211. Компания планирует выйти на объем ремонта 150 двигателей в год в 2006г. и достигнуть максимального объема в 300 двигателей в год и оборота в 220 млн.долл. в 2009г.

Двигателеремонтное предприятие в г.Чэнду Sichuan Snecma (ранее ремонтный завод 103 ГУ-ГАК). В 1990-93гг. В/О «Авиаэкспорт» совместно с АО «Рыбинские моторы» поставляло на данное предприятие оборудование для организации линии по ремонту двигателей Д-30КУ-154. Линия была создана и еще в 1997-98гг. по контрактам В/О «Авиаэкспорт» с CASC на данное предприятие поставлялись ремкомплекты для двигателей Д-30КУ-154. Предприятие всегда было убыточным и существовало на дотации ГУГАК. В 1995г. предприятие было соединено с авиакомпанией China South West airlines. В 1999г. было создано совместное предприятие Sichuan Snecma между Snecma (51%), China South West airlines (35%), Willis Lease Finance (США) (7%), Beijing Kailian Aviation Technology (7%). Приступив к работе в апр. 2000г., в окт. 2000г. СП отремонтировало первый двигатель CFM 56-3. В 2005г. предприятие планирует выйти на производительность ремонта 50 двигателей CFM56 в год.

Новым участником рынка ТОиР авиатехники стала итальянская компания Avio, которая обеспечивает на своих производственных мощностях около Неаполя обслуживание и ремонт двигателей CFM-56 (серии 3 и 7). В 2002-03гг. был проведен ремонт для двух китайских авиакомпаний.

Лизинг самолетов

Среди международных лизинговых компаний, действующих в Китае, можно перечислить следующие.

1. «CIT Aerospace» из США достаточно известна в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Компания работает с 11 авиакомпаниями из стран региона, из них 3 авиакомпании находятся в КНР: China Eastern эксплуатирует 4 самолета А-320, взятых в операционный лизинг у CIT Aerospace; China Northwest – эксплуатирует один А-320; Wuhan Airlines – в 2001г. поступили в операционный лизинг 2 самолета В737-800.

2. Pegasus Aviation — лизинговая компания из США, образованная в 1988г. (штаб-квартира в Сан Франциско) активно работает с China Southern, China Eastern и Shanghai Airlines по схеме Sale/lease back. Объем бизнеса Pegasus Aviation. В азиатско-тихоокеанском регионе (АТР) к концу 2000г. приблизился к 1 млрд.долл. в наст.вр. компания владеет 20% авиационного лизингового рынка в странах АТР и планирует увеличить эту цифру до 30%. В регионе АТР компания сдала в лизинг всего 17 самолетов. В наст.вр. в Китае летают 10 самолетов, взятых в лизинг у Pegasus Aviation (это Boeing-737 и -757, Airbus-320). В других регионах мира Pegasus Aviation сдала в лизинг следующее количество авиатехники: 58 самолетов — Северная Америка; 58 самолетов — Латинская Америка; 22 самолета — Европа.

3. GE Capital Aviation Services (GECAS) — авиационная лизинговая компания из США. По данным компании, в 1986г. 60% авиакомпаний мира имели в своем составе арендованные воздушные суда. В наст.вр. уже 80% авиакомпаний мира используют лизинг в своей работе. В 1998г. GECAS сформировала у себя группу по планированию оптимального состава парка авиакомпаний. В конце 2000г. GECAS сообщила о заключении контрактов по операционному лизингу на общее количество 20 самолетов (тип не указывался) в Азиатско-тихоокеанском регионе. В июле 2001г. сообщалось, что «Юго-западная» авиакомпания (г. Чэнду) получает в лизинг от GECAS три самолета Boeing-737-600.

4. Singapore Aircraft Leasing Enterprise (Sale) — лизинговая компания, являющаяся совместным предприятием между Singapore Airlines (50%) и американской лизинговой компанией Boullion (50%) была учреждена в 1993г. Руководство компании находится в Сингапуре. Персонал компании — 50 чел. В портфеле заказов компании — 27 самолетов (среди них Airbus-320 и Boeing-777). Среди клиентов компании — 17 авиакомпаний из 12 стран. В 2000г. Sale объявило о заказе дополнительно 11 самолетов A-320. Одним из инвесторов Sale является правительство Сингапура. Активы компании оцениваются в 375 млн.долл. Из китайских авиакомпаний клиентом Sale является China Eastern Airlines.

Американские лизинговые компании контролируют рынок лизинга самолетов в Китае. Китайские эксперты считают, что нужно развивать лизинговую систему внутри страны. В этом направлении уже сделаны первые шаги. В октябре 2000г. «Шэньчженьская финансовая компания» (Shenzhen Finance Leasing) заключила с Сианьским самолетостроительным заводом контракт на поставку 60 самолетов типа MA-60 («Синьчжоу») (региональный самолет 56-58 местный) на 480 млн.долл. Одновременно были заключены договоры на сдачу в аренду самолетов MA-60 с Сычуаньской и Уханьской авиакомпаниями. Китайские лизинговые компании ищут модель работы без привлечения иностранных корпораций. Но в данный момент в этой сфере сохраняется множество проблем, решить которые без поддержки государства не по силам. Если государство будет предоставлять льготные кредиты, упорядочивать налогообложение лизинговых компаний (действуют высокие налоговые ставки, присутствует двойное налогообложение), то это позволит развиваться лизинговым компаниям и одновременно развиваться авиационной отрасли.

В нояб. 2002г. Avic-II сообщил, что между Avic-II и Western Financial Leasing (провинция Ганьсу, г.Ланчжоу) подписан лизинговый контракт на 130 млн.долл. на 30 летательных аппаратов (среди них 15 вертолетов Z-9 и 15 региональных самолетов Y-12).

В сент. 2003г. китайская лизинговая компания Shenzhen Finance Leasing подписала контракт на поставку 20 региональных самолетов ARJ-21, которые планируются серийно выпускать в Шанхае с 2007г. Выкатка первого самолета состоится в 2006-07гг., а в регулярную эксплуатацию самолет поступит в 2008г.

Авиастроение

Региональный самолет ARJ 21 (72-79 пассажиров). Более 3 лет под руководством AVIC-I авиационные специалисты Китая занимаются проектом создания регионального самолета ARJ 21, по плану первый экземпляр самолета совершит полет в конце 2006-07г. По проекту дальность самолета составит 2225 км. (в базовом варианте). Разрабатывается также вариант ARJ 21 с удлиненным фюзеляжем и грузовая версия самолета.

По расчетам китайских и зарубежных экспертов емкость рынка до 2020г. для ARJ-21 составит 500 ед., при этом 350 самолетов планируется поставить китайским авиакомпаниям, а 150 самолетов предполагается поставить на экспорт.

Данный самолет может составить серьезную конкуренцию российскому региональному самолету RRJ, выход на рынок которого планируется в те же сроки, что и китайского ARJ-21.

Объем участия зарубежных партнеров в программе ARJ-21 оценивается в 6 млрд.долл. (при программе выпуска 500 самолетов): компания GE Aircraft Engine (США), двигатели CF 34-10А на 3 млрд.долл.; Hamilton Sundstrand — системный интегратор и электрооборудование на 1,3 млрд.долл.; Rockwell — авионика производства дочерней компании Kaiser Electroprecision, 230 млн.долл.; Honeywell и Parker Hannifin — система управления полетом на 200 млн.долл.; Liebherr AeroSpace (Германия) — шасси.

В сент. 2003г. было объявлено о размещении первых твердых заказов на ARJ-21: китайская лизинговая компания Shenzhen Finance Leasing — на 20 самолетов; Shandong Airlines — 10; Shanghai Airlines — 5 самолетов.

Транспортный самолет Y-8 (полезная нагрузка 20 т.). Самолет Y-8 (аналог АН-12) производится предприятием Shaanxi Aircraft Industry. С 1998г. ведутся работы по модернизации самолета. Самолет с улучшенной авионикой и количеством экипажа 3 чел. получил наименование Y-8F400. Максимальная дальность 5600 км.

Разработана и другая модификация самолета Y-8F600. В 2000г. китайская сторона подписала соглашение с корпорацией Pratt & Whitney на установку на самолете Y-8F600 двигателей типа PW-150. В нояб. 2002г. китайская сторона подписала соглашение с АНТК им. Антонова (Украина) о совместной разработке модификации самолета Y-8F600. Украинская сторона участвует в данном проекте на основе разделения рисков.

По сравнению с базовым вариантом Y-8F600 будет иметь удлиненный фюзеляж (длина фюзеляжа увеличена на 2 м.). Необходимые проектиро-

вочные работы по конструкции, прочности и аэродинамике будут выполнены совместно с АНТК им. Антонова. Получение сертификата на Y-8F600 планируется в 2005г.

Вертолетостроение: международная кооперация. Китайская авиационная промышленность выпускает сертифицированные гражданские вертолеты, основанные на моделях европейского консорциума Eurocopter: Z-8, Z-9, Z-11. Китайская сторона по вертолетостроению имеет длительную историю сотрудничества с зарубежными партнерами. Более 20 лет назад Харбинская авиационная корпорация начала совместные работы с европейской корпорацией Eurocopter. С 1996г. в Харбине стал изготавливаться фюзеляж для вертолета EC-120 (4-местного). Харбинская корпорация совместно с Eurocopter, Thales и Turbomeca проводят работы по вертолетам H-410 (14-местный) и H-425. В сент. 2003г. AVIC-2 подписал соглашение с американской компанией Bell Helicopter о производстве фюзеляжей для вертолетов Bell-430.

По оценке вертолетного департамента корпорации Avic-II в наст.вр. в ГА эксплуатируется 80 гражданских вертолетов. В ближайшие 10-15 лет потребность в вертолетах оценивается в 1000-1500 ед., а по оценкам американских экспертов потребность в вертолетах в КНР на ближайшие 10 лет может составить 1800 ед.

Самолеты ТУ-204-120 и ТУ-204-100. В 2003г. российским представительством ВО «Авиаэкспорт» в Китае была проведена работа по реализации подписанного в сент. 2001г. контракта на поставку 5 самолетов ТУ-204-120 (опцион — 10 самолетов ТУ-204-120) и работа на перспективу по варианту ТУ-204-100.

После реформирования авиакомпаний CASC совместно с группой специалистов Air China в янв. 2003г. посетили Ульяновск, Москву, Санкт-Петербург. Визит был организован ВО «Авиаэкспорт» и Sirocco для ознакомления заказчиков с ходом постройки самолетов, с учебно-тренировочным центром для пилотов и техперсонала, а также для решения технических вопросов с заказчиками.

В марте 2003г. состоялся визит российской стороны и компании Sirocco в Пекин и Шанхай, где с авиакомпаниями Air China и China cargo airlines решались вопросы по «лицу» самолета. Также в Пекине была организована встреча с руководством компании Ameco, Beijing, где в дальнейшем могло бы проводиться техническое обслуживание самолетов ТУ-204-120.

В сент. 2003г. состоялась очередная встреча в Пекине с компанией Air China Cargo, на которой главный конструктор предприятия «Аэросила» (Ступино) провел техническую презентацию ВСУ ТА-12-60, устанавливаемую на ТУ-204-120. С авиакомпанией были согласованы все условия по установке данной ВСУ и позднее Sirocco подписала с заказчиком необходимые изменения к стандартной спецификации. На данный момент остается нерешенным вопрос по ВСУ ТА-12 с шанхайской авиакомпанией. Для проведения рабочей встречи по вопросам сертификации в КНР самолета ТУ-204-120 в Москву 11.02.2004г. выехала группа экспертов ГУГАК.

Самолеты

В Китае запущена реорганизация системы гражданской авиации (ГА). По заявлению вице-премьера госсовета КНР У Банго первые практические шаги по пути реализации готовившегося более двух лет плана приурочены к XVI съезду КПК. Накануне открытия съезда было объявлено о создании трех авиаобъединений: Air China Group, China Eastern Group и China Southern Group. Совокупные активы каждого из них авиаобъединений составят 6 млрд.долл. Компания China Southern Group с центром в Гуанчжоу получит 209 воздушных судов (590 маршрутов) и сможет контролировать свыше 33% рынка авиаперевозок, Air China Group с центром в Пекине аккумулирует наибольшие активы и займет 27% рынка, хотя в эксплуатации у этой компании будет 118 машин (339 маршрутов). China Eastern Group с центром в Шанхае претендует на 23% рынка, в ее распоряжении будет находиться 142 самолета (386 маршрутов). Остающаяся часть рынка будет поделена между независимыми региональными авиаперевозчиками. Воздушный флот Китая насчитывает 577 судов, выполняющих рейсы по 1143 маршрутам (из них 130 — международные).

Создаются также Компания информатизации гражданской авиации, Компания авиационного топлива и Компания по экспорту и импорту авиационной техники. До настоящего времени Главное управление гражданской авиации Китая (ГУГАК) одновременно контролировало деятельность предприятий и управляло госактивами в них. Такое положение приводило к тому, что ГУГАК и некоторые провинциальные администрации, являющиеся акционерами авиакомпаний, были вовлечены в прямую конкуренцию в сфере ГА. Теперь, помимо контроля за безопасностью полетов, за ГУГАК сохраняются только функции по и макрорегулированию отрасли и внешнеэкономические функции.

Процесс реорганизации авиакомпаний не обошелся без достаточно серьезных проблем. Пришлось решать вопрос задолженности Северо-Западной авиакомпании (3 млрд. юаней), а также преодолевать нежелание региональных авиакомпаний играть второстепенную роль во вновь создаваемых консорциумах.

В условиях, когда ГУГАК лишается многих рычагов прямого регулирования деятельности авиакомпаний, китайские власти предпринимают шаги с целью ограничить конкуренцию между национальными авиаперевозчиками, повысить уровень их рентабельности. Оптимизация ресурсов авиакомпаний и маршрутов их полетов имеет целью также обеспечить более сбалансированное развитие авиаперевозок в различных районах Китая, стимулировать присоединение к трем новым компаниям не вошедших в их состав региональных авиапредприятий и направить усилия независимых авиаперевозчиков на развитие сетей внутрипровинциальных маршрутов.

Примером такого подхода является решение, согласно которому с лета 2002г. только авиакомпании, имеющие в гг.Пекин, Шанхай и Гуанчжоу свои штаб-квартиры, могут осуществлять наиболее прибыльные рейсы на данных направлениях. С начала 2003г. будут прекращены транзитные рейсы через эти города, а в перспективе — и рейсы между ними и городами, не являющимися столицами провинций.

Конкуренция на указанных маршрутах является причиной участившихся случаев несанкционированного авиационными властями снижения цен на авиабилеты, что приводит к возникновению финансовых проблем у компаний. ГУ ГАК последовательно проводит жесткий контроль за соблюдением авиакомпаниями единой ценовой политики. Благодаря этому в 2001г. общая прибыль авиакомпаний КНР составила 690 млн. юаней. Ожидается, что на внутренних рейсах прирост перевозок по сравнению с предг. составит 10%, а на международных — 8-9%. Весной 2002г. по причине занижения цен на авиабилеты ГУГАК было отменено 14 рейсов авиакомпаний China Northern, Yunnan Airlines, Sichuan Airlines и Shenzhen Airlines.

По оценкам экспертов ГУГАК в 2002г. будет перевезено 83 млн. пассажиров (рост 10,3%) и 1.85 млн.т. грузов (рост 8,2%), из них на международных направлениях — 7,6 млн. пассажиров и 380 тыс.т. грузов.

На фоне кризиса международных авиаперевозок, вызванного террористическим актом в США, эти показатели выглядят обнадеживающе. Неясно как скажется административное объединение авиакомпаний на закреплении этой тенденции. Ожидается, что эффективность начатой реорганизации будет зависеть от последовательного принятия следующих мер.

1. Реформирование системы управления ГА: создание вертикального механизма управления отраслью и ликвидация провинциальных ведомств контроля за сферой ГА; формирование системы эффективного управления госактивами в новых авиакомпаниях и внесение корректив в порядок акционирования авиапредприятий, реструктуризация долговых обязательств; передача аэропортов в местное управление. 20 из 126 аэропортов уже контролируется местными властями. По заявлению зама руководителя ГУГАК Бао Пэйдэ, эта мера дала положительные результаты.

2. Реформирование системы менеджмента авиапредприятий: определение правового статуса представителей государства; исключение дублирования полномочий; юридическое закрепление права высшего управленческого состава авиакомпаний на владение частью акций.

3. Создание единого механизма управления воздушным движением. 4. Повышение эффективности эксплуатации авиатехники, ее гибкое перераспределение внутри новых авиакомпаний и, как следствие, повышение регулярности рейсов, расширение полетов в ночное время.

5. В сфере обслуживания авиатехники предоставление права китайским авиакомпаниям не только осуществлять ее ремонт за рубежом, но и самим выходить на рынок этих услуг. Китайские авиакомпании имеют собственные ремонтные мощности, которые могут значительно укрепиться в результате укрупнения авиакомпаний и снижения таможенных пошлин на авиаоборудование. 6. Расширение информатизации сферы ГА и интеграция в международную компьютерную систему бронирования авиабилетов.

Актуальной проблемой является изменение существующей системы обеспечения авиатопливом. До настоящего времени Компания авиационного топлива является монополистом на этом рынке. Цены на авиатопливо регулирует государство: заводская отпускная цена непосредственно устанавливается

госпланом. Среди причин, из-за которых цены на авиатопливо продолжительное время удерживаются на высокой отметке (значительно выше, чем цена CIF на мировом рынке), эксперты отмечают высокую себестоимость производства авиатоплива, а также транспортные расходы. Последние составляют до 50% себестоимости, т.к. большинство НПЗ находятся на значительном удалении от аэропортов, а система подачи авиатоплива по трубопроводам практически отсутствует. Однако в течение 3 лет после вступления Китая в ВТО по мере либерализации рынка нефтепродуктов должен быть сформирован новый механизм ценообразования на авиатопливо.

В результате Компании авиационного топлива придется конкурировать с целиком иностранными предприятиями на внутреннем рынке. А через 5 лет, когда будет открыт розничный рынок авиатоплива, эту компанию, вероятно, ожидает дальнейшая реорганизация. Предполагается, что к этому времени независимые поставщики авиатоплива будут участвовать в тендерах, либо заключать прямые контракты с авиакомпаниями.

Отдельной задачей является обеспечение прав иноинвесторов в соответствии с обязательствами КНР перед ВТО. С 1 авг. 2002г. введено в действие Положение об иноинвестициях в сфере гражданской авиации, в соответствии с которым иностранные партнеры получили право осуществлять инвестирование практически в любые предприятия отрасли не только через создание СП, но и в форме покупки акций.

Изменения также коснулись пропорций иностранного и китайского капитала в совместных проектах. При инвестировании иностранного капитала в гражданские аэропорты китайский партнер теперь должен обладать только относительным контрольным пакетом акций (ранее иноинвесторы были строго ограничены 49% участием).

Для авиаперевозчиков новое положение уснавливает, что китайский партнер должен иметь контрольный пакет акций, а каждый из иностранных инвесторов в отдельности имеет право обладать не более 25% акций (ранее — 35% акций в целом для иностранных партнеров и 25% голосов). Иностранные компании также получили право инвестирования в специализированные авиапредприятия (ранее за исключением авиапредприятий сельского хозяйства и лесной промышленности эта сфера была для них полностью закрыта). Для иностранных партнеров сняты ограничения на занятие их представителями руководящих должностей в авиапредприятиях.

В качестве приоритетных областей инвестиционного сотрудничества руководство ГУГАК рассматривает совершенствование и техническое переоснащение инфраструктуры гражданской авиации, в т.ч. объектов авиабезопасности, развитие информационных компьютерных систем, систем электронной торговли и бронирования авиабилетов. Не исключается возможность сотрудничества с иностранными партнерами в области создания систем управления воздушным движением.

Вертолеты

По прогнозу Центра развития при Госсовете КНР, к 2013г. потребности страны в вертолетах составят свыше 2000 машин (большой частью легких). Эксперты «Второй авиастроитель-

ной корпорации» (АВИК2), — единственного разработчика вертолетной техники в Китае, — склонны к более скромным оценкам: 1200-1500 шт. в ближайшие 10-15 лет.

В структуру АВИК2 входит ряд предприятий, занимающихся проектированием и строительством вертолетной техники: НИИ 602 (головной проектный институт), Харбинская авиастроительная компания, авиастроительная компания «Чанхэ» (г.Цзиндэчжэнь пров. Цзянси). Двигатели и передаточные механизмы разрабатываются НИИ 608, компаниями «Наньфан» и «Дунань».

За 40 лет существования отрасли вертолетостроения в Китае произведено всего 650 машин. За это время АВИК2 было разработано 6 типов вертолетов (Z5-Z9, Z11). Производятся следующие модели: Z8 — взлетная масса 13 т. (в эксплуатации с 1989г., является самым тяжелым вертолетом, производимым в Азии, имеет возможность осуществлять посадку на воду); Z9 — взлетная масса 4 т. (на базе Z9A разработан штурмовой вертолет для корабельного базирования); Z11 — взлетная масса 2 т. (самая новая модель, получившая сертификат летной годности в 2001г.).

В эксплуатации находится 150 машин вышеуказанных типов. Данные модели составляют подавляющее большинство производимой здесь техники, за исключением машин легкого класса (до 1225 кг.), изготавливаемых на совместных предприятиях с участием зарубежных фирм.

АВИК2 определены основные принципы и направления развития отрасли.

1. Осуществление параллельной разработки как гражданских, так и военных типов вертолетов. В качестве примера может быть приведена программа по созданию 5-6-тонного вертолета, предусматривающая одновременную разработку, вертолета среднего класса со взлетной массой 5,5 т., т.н. Chinese medium helicopter (СМН) и 6-тонного армейского вертолета. Прототип СМН может появиться в 2005г. Ожидается, что поставки гражданского варианта начнутся в 2007г., а военная модификация этого вертолета начнет поступать на вооружение в 2012г.

2. Модификации Z8, Z9 и Z11 (например, замена двигателя и авионики на Z8).

3. Разработка новых поколений техники и перспективные НИОКР.

В области вертолетостроения успешно развивается ставшее уже традиционным сотрудничество китайских компаний с зарубежными производителями этой техники. Результатом такого взаимодействия стало формирование практически всего модельного ряда китайских вертолетов. Выпускаемый компанией «Чанхэ» вертолет Z8 представляет собой модификацию европейской модели Aerospatiale SA321 Super Frelon, а машина легкого класса Z11, хотя и претендует на статус местной разработки, имеет много общего с Eurocopter AS320. Вертолет Z9 («Хайтунь» — дельфин) Харбинской авиастроительной компании является производимым по лицензии Eurocopter AS365N (Dauphin). Осуществляется и ряд других совместных проектов. При этом Харбинская авиастроительная компания сориентирована на сотрудничество с Европой, в т.ч. с Россией, а авиастроительная компания «Чанхэ» — с США.

В Харбине успешно запущен проект с французским концерном «Еврокоптер» и сингапур-

ской авиаконструкторской фирмой по производству легкого вертолета ЕС 120 и запчастей к нему.

С 1995г. компания «Чанхэ» с концерном «Сикорский» осуществляет проект совместного производства вертолета S-92 (китайская компания разработала хвостовую часть машины). Испытания этой модели прошли в 1998г. В Шанхае разрабатываются модели легких вертолетов и уже выпускается одноместный вертолет массой менее 650 кг. Американцы рассчитывают, что такое сотрудничество позволит расширить поставки модели S-76s на китайский рынок (две таких машины уже проданы министерству транспорта).

Китай практически не ведет собственных разработок основных узлов вертолетов: в качестве иностранного партнера по производству роторных систем выбран концерн Eurocopter (В 1997г. — контракт на 70-80 млн.долл.), созданием передаточных систем для СМН займется Agusta (в 1999г. — контракт на 30 млн.долл.). В отношении двигателя окончательный выбор пока не сделан и рассматривается несколько вариантов: P&WC 1250 kW и Turbomeca 900kW.

Основными требованиями китайской стороны к зарубежным партнерам, по информации АВИК2, является осуществление совместных инвестиций с равной ответственностью за возможные риски и проведение совместных НИОКР.

АВИК2 осуществляет анализ состояния рынка по следующим типам вертолетов: военные, квазивоенные (полиция), общего назначения (транспортные, спасательные, сельское хозяйство, аэрофотосъемка, медицина. Парк вертолетов общего назначения насчитывает 100 машин), коммерческие. По оценкам АВИК2 в 2001г. рынок вертолетов общего назначения развивался особенно динамично.

Сообщается о планах некоторых авиакомпаний по закупке вертолетов. Ряд госучреждений, в т.ч. минтранс, министерство общественной безопасности и таможенные органы также рассматривают возможность приобретения специализированных вертолетов. В конце 2001г. управлением общественной безопасности провинции Гуандун было закуплено два вертолета «Еврокоптер» ЕС135Т2 и ЕС120В на 50 млн. юаней (полицейские вертолеты пока мало распространены в Китае. В 2001г. такие машины имелись только в гг.Далянь и Гуанчжоу). Четыре машины Z9 приобретены для нужд военизированной полиции, еще 5 вертолетов этого типа намерена приобрести Шэньчжэньская финансово-инвестиционная корпорация. Центральным телевидением Китая и чунцинской авиакомпанией «Три ущелья» было приобретено два многофункциональных вертолета Z11. По мере экономического развития страны ожидается заметное увеличение спроса на вертолеты со стороны частных предприятий. Сдерживающим фактором является отсутствие в Китае компаний по обслуживанию и эксплуатации вертолетов. В результате чего в лизинге находится весьма незначительное число машин.

Все более распространенным становится явление тендеров на поставку вертолетов (первый подобный тендер состоялся в 1990г., когда на кредит Всемирного банка министерством лесной промышленности было закуплено несколько пожарных вертолетов).

При закупках вертолетов широко применяется метод оценки качества машин, учитывающий соотношение себестоимости и экономической эффективности. Метод оценки по летным характеристикам и через соотношение общей и летной массы применяется все реже. Сертификация легкой годности производится по трем типам вертолетов: транспортные (грузовые и пассажирские), специализированные и легкие (до 1225 т.)

В Китае ряд экспертов обращает внимание на сравнительно высокую окупаемость данной отрасли (совместный проект вертолета EC 120 — менее 7 лет) и советует правительству заметно увеличить капиталовложения в производство вертолетов. Предлагается также разработать долгосрочный план развития вертолетостроения с учетом поэтапного открытия воздушного пространства на высотах до 600 м. Растущий спрос на вертолеты и реализация программы СМН приведет в ближайшее время к обострению конкуренции между иностранными производителями этой техники на китайском рынке.

Обзор прессы АВИАТЕХНИКА

В 2002г. китайская гражданская авиация (ГА) продолжала стабильно развиваться и вышла на 6 место в мире по объему авиаперевозок (пассажирских и грузовых).

В целом китайские авиаперевозчики за 8 месяцев 2002г. получили прибыль 57,6 млн.долл., что стало возможным за счет увеличения на 11% пассажирооборота, по сравнению с тем же периодом за 2001г.

Компании регионального значения также демонстрировали неплохие результаты по итогам III кв. 2002г. Например, Hainan Airlines показала прибыль в 6,6 млн.долл. Авиакомпания Shandong Airlines за первые 9 месяцев 2002г. показала прибыль в 1,55 млн.долл. Китайские авиакомпании совместно с компанией по авиаимуществу Casc продолжали закупки новых самолетов. В 2001г. с компанией Boeing были подписаны контракты на 40 самолетов Boeing различных типов с поставкой в 2002-05гг.

Компания Airbus в апр. 2002г. объявила о подписании нового контракта на 20 самолетов типа Airbus-320 (150-местных) на 1,1 млрд.долл. По ранее заключенным контрактам Airbus поставил в Китай в 2002г. — 2 самолета А-319 (124-местных) и в 2003-04гг. — 5 самолетов А340-600 (380-местных). Заказчиком указанных самолетов является компания China Eastern Airlines.

Для удовлетворения роста авиаперевозок в КНР к 2011г. в ГА КНР должно быть 1030 самолетов. Указанный парк самолетов будет включать 734 больше- и средне-размерных самолетов и 296 региональных самолетов.

Реформа, объявленная ГУГАК в июле 2000г., приобрела к концу 2002г. законченные черты. В окт. 2002г. ГУГАК объявил о состоявшихся изменениях в 9 государственных авиакомпаниях, которые объединяются в 3 группы.

В нояб. 2002г. Госсовет КНР утвердил данное объединение авиакомпаний.

	China National Aviation	China Eastern Air	China Southern Air
Активы, млрд.долл.	6,93	5,72	6,05
Кол-во самолетов, шт.	118	118	180
Авиакомпании,	Air China,	China Eastern....	China Southern

	China Southwest, ..China Northwest, ..Xinjiang Airlines	China Aviation ...Yunnan Airlines ...China Northern
Кол-во персон., чел.	20320	25100
Президент группы.....	Wang Kaiyuan.....Ye yigan.....	Yan Zhiqing

Реально реорганизация 9 авиакомпаний (управление, авиапарк, маршруты, персонал) потребует еще от 1,5 до 3 лет. Все активы, юридические ответственности прежних авиакомпаний передаются трем новым холдинговым компаниям. Три новых авиационных холдинга будут владеть 80% активов всей ГА Китая и 85% рынка авиаперевозок.

Четвертая группа China Sky Aviation Enterprise Group Alliance, ранее состоявшая из 6 авиакомпаний: Shandong Airlines, Shanghai Airlines, Shenzhen Airlines, Sichuan Airlines, Wuhan Airlines, China Postal Airlines, претерпевает большие изменения. В марте 2002г. China Eastern Airlines приобрела 40% акций у Wuhan Airlines, 20% акций приобрели коммерческие компании неавиационного профиля, и лишь 40% акций осталось у прежней компании Wuhan Airlines.

В окт. 2002г. было объявлено, что China Southern Airlines приобрела 39% акций компании Sichuan Airlines (стоимостью 16,5 млн.долл.). Shandong Airlines, и Shanghai Airlines приобрели по 10% акций Sichuan Airlines.

В сент. 2002г. Shanghai Airlines сообщила о планах своего развития: до 2006г. компания увеличит свой парк до 40 самолетов (в наст. вр. флот компании — 25 самолетов).

В пятой группе авиаперевозчиков Китая доминирует Hainan Airlines, которая в 2000-01гг. присоединила к себе а/к Chang'an Airlines, Shaaxi Airlines и купила большой пакет акций Xinhua Airlines. Американский предприниматель Дж. Сорос при посредстве компании American Aviation владеет 14,8% акций Hainan Airlines.

Корпорация Boeing. По состоянию на июль 2002г. общее количество самолетов типа Boeing в парке китайских авиакомпаний составляло 384 воздушных судна (или 64% от всего парка самолетов).

Количество воздушных судов: Boeing-737 — 223; Boeing-757 — 54; Boeing-747 — 17; Boeing-767 — 17; Boeing-777 — 19; MD-80/82 — 26; MD-90 — 22; MD-11 — 6. Общее количество — 384 воздушных судна.

В дек. 2002г. исполнилась 30 лет деятельности корпорации Boeing на авиационном рынке Китая. Начало этого сотрудничества было положено с первой встречи президента США Р. Никсона и премьер-министра КНР Чжоу Эн Лая в 1972г. Как хронологию сотрудничества можно привести следующие события: 1972г.— Китай заказал 10 самолетов Boeing-707; 1978г.— заказано 3 самолета Boeing-747 для расширения международных маршрутов ГУГАК; 1980г.— корпорация Boeing открыла свой пекинский офис; 1983г.— поставка первого самолета типа Boeing-737, поставка первых двух самолетов MD-82.

1985г. Boeing начал сотрудничество с Институтом гражданской авиации в г. Тяньцзинь в деле подготовки инженеров по технической эксплуатации самолетов и двигателей, а также сертификации специалистов для работы на самолетах типа Boeing.

1987г. — поставка первого самолета B-757. Boeing оказывает содействие в расширении центра по запчастям при Пекинском столичном аэро-

порте. 1994г.— Boeing поставил 200 самолет в КНР. 1998г.— Boeing поставил 300 самолет в КНР.

За весь период работы в КНР корпорация Boeing инвестировала 300 млн.долл. в программы, нацеленные на повышение безопасности полетов, развитие перевозочных мощностей и подготовку персонала. С 1993г. по 2001г. корпорация Boeing обучила 15000 китайских специалистов, половину из которых составил летный состав и специалисты по техобслуживанию.

Другим аспектом долгосрочного сотрудничества Boeing с Китаем является производственная кооперация с 4 крупнейшими авиапредприятиями в Шанхае, Сиани, Чэнду и Шеньяне по изготовлению элементов и частей к самолетам Boeing. Эта работа является одной из стратегий американской корпорации по работе с китайскими заказчиками и продолжается более 10 лет. Сейчас представительство Boeing в Пекине насчитывает 100 чел. персонала и 230 чел., работающих на предприятиях, производящих элементы самолетов.

Корпорация Airbus. Занимает 19% рынка ГА Китая. Общее количество самолетов — 110 ед. В составе авиакомпаний Макао и Гонконга находятся еще 60 самолетов типа Airbus.

Распределение самолетов по типам и авиакомпаниям

	A-319	A-320/321	A-300	A-310	A-330	A-340
«Сычуаньская», (Чэнду)	5/2					
«Северная», (Шеньян)	3	6				
China Eastern, (Шанхай)	10	14	10			5
Air China, (Пекин)						3*
«Южная», (Гуанчжоу)		20				
«Северо-западная», (Сиань)		13	3	3		
«Юго-западная», (Чэнду)						6
«Чжецзянь», (Ханьчжоу)	3	5				
Общее количество — 110 ед.						

* Сданы в аренда/к «Cathay Pa (Гонконг)

За последние годы корпорация Airbus последовательно развивала производственную корпорацию с тремя самолетостроительными предприятиями Китая: в Шеньяне, Сиане и Чэнду.

Для корпорации Airbus китайские предприятия поставляют для самолетов типа А-320 элементы фюзеляжа, двери, отдельные элементы пола. Общая сумма поставленной продукции за весь период сотрудничества оценивается в 169 млн.долл. Китайские предприятия также планируют участвовать в изготовлении элементов для нового самолета А-380.

Одними из заметных контрактов в 2001-02гг. корпорации Airbus стали: заказ на 8 самолетов А-318 (107-местный) — для Air China с поставкой в 2004г.; заказ в апр. 2002г. на 20 самолетов А-320 (150-местный) — для China Eastern с поставкой в 2003—05гг.; заказ 5 самолетов А-340-600 (380-местных) для China Eastern с поставкой в 2003-04гг.

Региональные самолеты. По расчетам китайских авиационных экспертов, в 2002-21гг.будет наблюдаться постоянное увеличение численности парка региональных самолетов (к категории региональных самолетов китайские эксперты относят все самолеты вместимостью менее 100 пассажиров).

Общее количество региональных самолетов на начало 2002г. равнялось 87 ед. (имеются в виду как зарубежные, так и и самолеты китайского производства типа Y-7 и MA-60).

В 2001г. весь региональный воздушный флот выполнил 12% полетов; 4,5% пассажирских перевозок и 3,2% объема перевозок (в пасс/км) от объема работы всей ГА Китая. Объем перевозок составил 3,1 млн. чел. и увеличился на 29% по сравнению с предыдущим годом.

В Hainan airlines велико влияние американского капитала (Дж. Сорос). Авиакомпания ведет независимую линию на рынке авиаперевозок. Не присоединяясь ни к одной из крупных авиагрупп КНР, авиакомпания формирует собственную независимую группу. По статистике 2001г. компания имела долю в перевозках, равную 1,8% от всего объема авиаперевозок в КНР. Hainan airlines уделяет большое внимание региональным перевозкам и последние годы формирует парк самолетов, активно работающих на рынке чартерных перевозок для бизнесменов.

Помимо самолетов «Фэйрчальд-Дорнье» 328 JET, авиакомпания имеет в своем парке: Learjet-60 — 1 шт.; Beechjet-400 — 1 шт.; Raytheon Hawker — 8 шт.; Gulfstream 200 — 1 шт. / 2 заказано с поставкой в 2003г.

Bombardier Aerospace (Канада). Канадская самолетостроительная корпорация присутствует на авиарынке Китая 17 лет и продолжает поставки самолетов типа CRJ для региональной авиации. В эксплуатации находится 26 самолетов типа CRJ различного класса. Заказчиками канадских самолетов являются: Shandong Airlines, Hainan Airlines, Yunnan Airlines, Shanghai Airlines, China United Airlines, China Ocean Aviation Group. В Пекине функционирует склад авиазапчастей. Также Bombardier Aerospace открывает центр подготовки летного состава в г. Циндао и работает над проектом СП (совместного предприятия) по техническому обслуживанию своих самолетов в Китае.

Корпорация Embraer (Бразилия). Заслуживает внимания та настойчивость и последовательность, с которой бразильская корпорация осваивает китайский рынок. После подписания первого контракта в середине 2000г., корпорация до конца 2001г. поставила 5 самолетов ERJ-145 (50-местных) для «Сычуаньской а/к» (Чэнду).

Немалую роль для дальнейших шагов корпорации Embraer в Китае имел факт подписания межправительственных, соглашений между КНР и Бразилией в апр. 2001г. В рамках соглашения Китай планирует закупить еще 40 самолетов ERJ-145 на 1 млрд.долл. Среди заказчиков: Southern Airlines (Гуанчжоу) — 20, твердый заказ (10 — опцион); Wuhan Airlines (Ухань) — 10, твердый заказ. Ожидается официальное одобрение от Госплана КНР и ГУГАК на подписание вышеуказанного контракта.

Корпорация Embraer надеется, что пришла на китайский рынок надолго. Очередным шагом в закреплении на рынке корпорации Embraer явилось подписание в дек. 2002г. с китайской корпорацией AVIC-2 соглашения о создании совместного предприятия по производству в КНР 50 местного регионального самолета. Совместное производство будет осуществляться на производственных площадях Харбинского самолетостроительного предприятия. В качестве начальной стадии производства планируется освоение с 2003г. изготовления элементов фюзеляжа самолета ERJ-145. По мере освоения производства китайской стороне может быть передан большой объем по сборке фюзеляжа.

РЕМОНТ АВИАТЕХНИКИ

В 2002г. изменений в области техобслуживания и ремонта авиатехники, а также в области лизинга авиатехники не произошло.

Наиболее крупным предприятием в Китае в данной области является компания Ameco (а/п Пекин). Данное предприятие было создано в 1989г. как совместное предприятие между а/к Air China (60% акций) и Lufthansa Group (40%). В области ТО и Р Ameco обладает 30-40% рынка Китая. Оборот компании за первую половину 2001г. достиг 62 млн.долл. В компании работает 3600 человек. На предприятии проходят обслуживание самолеты типа Boeing-737,-747,-757,-767 (Check B,C,D), а также двигатели PW400, RB-211, JT9D7. JT8D, CFM56.

На юге Китая в г. Гуанчжоу находится другое крупное предприятие Gamesco. Компания является совместным предприятием между China Southern Airlines (50%), американской Lockheed Aeronautics Service (25%) и гонконгской компанией Hutchison Whampoa (25%). Компания обслуживает самолеты China Southern Airlines, а также еще 30 китайских и зарубежных авиакомпаний. В своем составе компания имеет 2300 сотрудников. Обслуживает самолеты типа А-320, А-321, Boeing-737, 757, 767, 777 двигатели CF6, V2500, JT8D, RB211, CFM56.

На территории Гонконгского аэропорта имеются две солидные компании по ТО и Р самолетов и двигателей. Hong Kong Aero Engine Services (HAESL), являющаяся совместным предприятием между Rolls-Royce (45%), Hong Kong Aircraft Engineering (45%) и SIAEC (10%). Количество персонала 620 человек. Специализируется в обслуживании и ремонте двигателей и их модификаций: RB-211, Trent 700/800, V2500.

Компания Hong Kong Aircraft Engineering (HAECO) специализируется в обслуживании самолетов Boeing-777,747,737,727; Airbus-340, 330, 320, 310, 300 (Check B, C, D). Количество персонала 900 человек.

В г. Чжухай в середине 2000г. была создана компания China MTU Maintenance Zhuhai, как совместное предприятие между MTU Aero Engines, Daimler Chrysler Group (Германия) (50% акций) и China Southern Airlines (50%). Компания приступила к работе в нояб. 2002г. и будет обслуживать и ремонтировать двигатели V2500, CFM56. Компания планирует выйти на объем ремонта 150 двигателей в год в 2006г., достигнуть максимального объема в 300 двигателей в год, оборота в 220 млн.долл. в 2009г.

Следует также упомянуть двигателеремонтное предприятие в г. Чэнду Sichuan Snecma (ранее ремонтный завод 103 ГУГАК). В 1990-93гг. ВО «Авиаэкспорт» совместно с АО «Рыбинские моторы» поставляло на данное предприятие оборудование для организации линии по ремонту двигателей Д-30КУ-154. В результате линия была создана, и еще в 1997-98гг. по контрактам ВО «Авиаэкспорт» с CASC на данное предприятие поставлялись ремкомплекты для двигателей Д-30КУ-154. Предприятие всегда было убыточным и существовало на дотации ГУГАК.

В 1995г. предприятие было соединено с авиакомпанией China South West airlines. В 1999г. было создано совместное предприятие Sichuan Snecma

между Snecma Group Services (51%), China South West airlines (35%), Willis Lease Finance (США) (7%), Beijing Kailian Aviation Technology (7%). Приступив к работе в апр. 2000г., в окт. 2000г. СП отремонтировало первый двигатель CFM 56-3. Планы компании – в 2005г. выйти на производительность ремонта 50 двигателей CFM56 в год.

АВИАЦИОННЫЙ ЛИЗИНГ

Среди международных лизинговых компаний, действующих в Китае, можно перечислить:

1. CIT Aerospace из США достаточно известна в Азиатско-тихоокеанском регионе. Компания работает с 11 авиакомпаниями из стран региона, из них 3 авиакомпании находятся в КНР: авиакомпания China Eastern эксплуатирует 4 самолета А-320, взятых в операционный лизинг у CIT Aerospace; авиакомпания China Northwest – эксплуатирует один А-320; авиакомпания Wuhan Airlines – в 2001г. поступили в операционный лизинг 2 самолета В737-800.

По заявлению вице-президента CIT Aerospace Н. Даггера, одной из причин, по которой авиакомпании обращаются к лизинговым компаниям за новыми самолетами является то, что они могут получить Airbus или Boeing уже на следующий год после подписания контракта, а при заказе у производителя это возможно на 3 год после подписания контракта.

Компания CIT Aerospace предлагает такие услуги авиакомпаниям, как получение от авиакомпании старого самолета и поставка в лизинг нового самолета, с зачетом остаточной стоимости старого воздушного судна. Также лизинговая компания практикует такие операции, как Sale/lease back. 2 самолета Boeing-737-800 CIT Aerospace приобрела у Wuhan Airlines и сразу сдала их в лизинг на 8 лет той же авиакомпании. Сделка была выгодной для обеих сторон.

2. Pegasus Aviation – лизинговая компания из США, образованная в 1988г. (штаб-квартира в Сан Франциско) активно работает с China Southern, China Eastern и Shanghai Airlines по схеме Sale/lease back. Объем бизнеса Pegasus Aviation. В азиатско-тихоокеанском регионе (АТР) к концу 2000г. приблизился к 1 млрд.долл. Компания владеет 20% авиационного лизингового рынка в странах АТР и планирует увеличить эту цифру до 30%. В регионе АТР компания сдала в лизинг 14 самолетов на авг. 2001г. В Китае летают 10 самолетов, взятых в лизинг у Pegasus Aviation (это Boeing-737 и – 757, Airbus-320). В других регионах мира Pegasus Aviation сдала в лизинг авиакомпаниям: 58 самолетов – Северная Америка; 58 самолетов – Латинская Америка; 22 самолета – Европа.

3. GE Capital Aviation Services (GECAS) – авиационная лизинговая компания из США. В 1986г. около 60% авиакомпаний мира имели в своем составе арендованные воздушные суда. В 2003г. 80% авиакомпаний мира используют лизинг в своей работе. В 1998г. GECAS сформировала у себя группу по планированию оптимального состава парка авиакомпаний. В конце 2000г. GECAS сообщила о заключении контрактов по операционному лизингу на 20 самолетов (тип не указывался) в Азиатско-тихоокеанском регионе. В июле 2001г. сообщалось, что «Юго-западная» авиакомпания (г. Чэнду) получает в лизинг от GECAS три самолета Boeing-737-600.

4. Singapore Aircraft Leasing Enterprise (SALE) — лизинговая компания, являющаяся совместным предприятием между «Singapore Airlines» (50%) и американской лизинговой компанией «Boullion» (50%) была учреждена в 1993г. Руководство компании находится в Сингапуре. Персонал компании 40-50 чел. В портфеле заказов компании 27 самолетов (среди них Airbus-320 и Boeing-777). Среди клиентов компании 17 авиакомпаний из 12 стран. В 2000г. SALE объявило о заказе дополнительно 11 самолетов А-320. Одним из инвесторов SALE является правительство Сингапура. Активы компании оцениваются в 375 млн.долл. Из китайских авиакомпаний клиентом SALE является China Eastern Airlines.

Отсутствие внутри страны рынка лизинга авиатехники, приводит к монополизации данной сферы американскими лизинговыми компаниями. По мнению китайских экспертов, лизинговые компании произвольно меняют процентные ставки, не оставляя китайским авиакомпаниям свободы маневра. В середине 1990гг. девальвация юаня привела к большому росту стоимости арендной платы, и это принесло серьезные убытки ГА Китая.

Китайские эксперты считают, что нужно развивать лизинговую систему внутри страны. В Китае курс юаня стабилен, уровень процентных ставок низкий, а на финансовом рынке имеется достаточное количество свободных средств. В этом направлении уже сделаны первые шаги. В окт. 2000г. «Шэнчженьская финансовая компания» заключила с Сианьским самолетостроительным заводом контракт на поставку 60 самолетов типа МА-60 («Синьчжоу») (региональный самолет 56-58 местный) на 480 млн.долл. Одновременно были заключены договоры на сдачу в аренду самолетов МА-60 с Сычуаньской и Уханьской авиакомпаниями. Китайские лизинговые компании ищут модель работы без привлечения иностранных корпораций. Но в данный момент в этой сфере сохраняется множество проблем, решить которые без поддержки государства не по силам. Если государство будет предоставлять льготные кредиты, упорядочивать налогообложение лизинговых компаний (действуют высокие налоговые ставки, присутствует двойное налогообложение), это позволит развиваться лизинговым компаниям и одновременно развиваться авиационной отрасли.

Авиационный лизинг в Китае получил дальнейшее развитие в нояб. 2002г. AVIC-II сообщил, что с Western Financial Leasing (провинция Ганьсу, г. Ланчжоу) подписан лизинговый контракт на 130 млн.долл. на 30 летательных аппаратов (среди них — 15 вертолетов Z-9 и 15 региональных самолетов Y-12). В дальнейшем китайская лизинговая компания планирует работать с широким кругом китайских авиаперевозчиков.

АВИАСТРОЕНИЕ В КНР

Региональный самолет ARJ 21 (72-79 пассажиров). Уже более 2 лет под руководством AVIC-I авиаспециалисты Китая занимаются проектом создания регионального самолета ARJ 21. По плану первый экземпляр самолета совершит полет в конце 2006-07г. Дальность самолета составит 2225км. (в базовом варианте). Разрабатывается также вариант ARJ 21 с удлиненным фюзеляжем и грузовая версия самолета. Самолет оснащен двумя

двигателями в хвостовой части, имеет низко расположенное стреловидное крыло и Т-образное хвостовое оперение.

В конкурсе на поставку двигателей для самолета ARJ 21 участвовали: Rolls-Royce (двигатель BR-710), General Electric (двигатель CF-34), Pratt & Whitney (двигатель PW-800), Snecma (двигатель SM-146). В нояб. 2002г. было объявлено, что китайская сторона выбрала для установки на самолет ARJ 21 двигатель CF-34 корпорации General Electric. По расчетам экспертов емкость рынка в КНР для регионального самолета ARJ 21 может составить до 500 самолетов.

Транспортный самолет Y-8 (полезная нагрузка 20 т.). Самолет Y-8 (аналог самолета АН-12) производится самолетостроительным предприятием Shaanxi Aircraft Industry Group. С 1998г. ведутся работы по модернизации самолета. Самолет с улучшенной авионикой и количеством экипажа 3 чел. получил наименование Y-8F400. Максимальная дальность 5600км.

Разработана также другая модификация самолета Y-8F600. Еще в 2000г. китайская сторона подписала соглашение с корпорацией Pratt & Whitney на установку на самолете Y-8F600 двигателей типа PW-150. В нояб. 2002г. китайская сторона подписала соглашение с АНТК им. Антонова (Украина) о совместной разработке модификации самолета Y-8F600. Украинская сторона участвует в данном проекте на основе разделения рисков.

По сравнению с базовым вариантом Y-8F600 будет иметь удлиненный фюзеляж (длина фюзеляжа увеличена на 2 метра). Необходимые проектно-рочные работы по конструкции, прочности и аэродинамике будут выполнены совместно с АНТК им. Антонова. Получение сертификата на Y-8F600 планируется в 2005г.

Вертолетостроение. Китайская авиационная промышленность выпускает сертифицированные гражданские вертолеты, основанные на моделях европейского консорциума Eurocopter.

Вертолет Z-8 создан на базе вертолета «Супер Фрелон». Z-8 относится к классу 13-тонных вертолетов. Вертолет Z-9 (14-ти местный) создан на базе вертолета «Dauphin 2» и изготавливается по лицензии Харбинской авиационной корпорацией. Вертолет Z-11 (6-ти местный) создан на базе вертолета «Eurocopter AS-350 Ecureuil».

На вертолеты Z-9 и Z-11 в апр. 2001г. получен сертификат от ГУГАК. Указанные вертолеты будут оснащаться более мощными двигателями французской компании Turbomeca.

По оценке вертолетного департамента корпорации AVIC-II вертолетный рынок в КНР только развивается. В ГА эксплуатируется 80 гражданских вертолетов. В ближайшие 10-15 лет потребность в вертолетах оценивается цифрой 1000-1500 ед., а по оценкам американских экспертов потребность в вертолетах в КНР на ближайшие 10 лет может составить 1800 ед.

Колумбия

Военторг

Импорт вооружений (В) и военной техники (ВТ) из индустриально-развитых стран является основным источником снабжения вооруженных сил. Кроме поставок боевой техники, наиболее крупными контрактами по приобретению вооружений

в 2002г. стали: покупка 7,62 мм. пулеметов М60 Е-3 на 2,36 млн.долл., биноклей ночного видения М-962 AN/PSV-7B/D – 2,42 млн.долл., миноискателей – 2,9 млн.долл., гранат – 1,16 млн.долл. За счет собственного военного производства лишь частично удовлетворяются потребности ВС страны в легких самолетах вспомогательной авиации, патрульных катерах, стрелковом оружии, боеприпасах, взрывчатых веществах и порохам.

Одним из основных организационных элементов в военном производстве Колумбии является госкомпания «Индумил», где сосредоточено производство стрелкового оружия, боеприпасов и взрывчатых веществ. В 2002г. в списке вооружений, производимых на трех предприятиях «Индумил», значились: автоматическая винтовка Galil AR калибра 5,56 мм. и запчасти к ней; боеприпасы к минометам калибров 60, 81 и 120 мм.; ручные гранаты; боеприпасы к подствольным гранатометам калибра 40 мм; патроны калибров 7,62 мм., 7,65 мм., 5,56 мм., 32, 38, 9 мм. (в т.ч. 9 мм. патрон НАТО); револьверы калибров 32 и 38; ружья калибров 12, 16 и 20; взрывчатка и ее компоненты для промышленности и ВС.

Колумбийские предприятия приступили к выпуску патронов для производимых в стране ружей 12, 16 и 20 калибров, револьверов, а также спецбоеприпасов гражданского назначения, которые используются при разведке нефти. На фабрике «Антонио Рикаурте» в г.Сибате проводятся исследовательские работы по снижению себестоимости и повышению безопасности взрывчатых веществ (ВВ) при их транспортировке и использовании. Начато производство 40 мм. гранат для ручных гранатометов М79MGL и М203, спецбоеприпасов для инженерных войск («торпеды типа Бангалор»), предназначенных для проделывания проходов в минных полях и заграждениях. К 2010г. руководство «Индумил» планирует перейти на своих заводах к выпуску продукции без использования импортных составляющих.

Самолетостроение в Колумбии представлено местной частной компанией «Аэромеркантил», которая под заказ национальных ВВС разработала 8-местный легкомоторный самолет «Гавилан-358». Двигатель и авионика для самолета производятся в США. Установка вооружения на самолет не предусмотрена. В 2002г. ВВС Колумбии закупили пять таких самолетов.

Наиболее крупным авиаремонтным предприятием страны является завод в г.Мадриде. В 2002г. он использовался для проведения модернизации истребителей «Мираж-5» с участием специалистов израильской компании IAI. На основе инфраструктуры данной базы образован оперативный центр обслуживания авиации антинаркотической полиции, предназначенный для сборки, апробирования и ремонта вертолетов УН-1N «Хьюз». Там же проводится ремонт отдельных узлов фюзеляжа и оборудования авиапарка ВС страны.

Инфраструктура судоверфей «Научно-технической корпорации по развитию военно-морской индустрии» – Сотестаг задействована для проведения модернизации отдельных узлов фрегатов «Падилья» и дизельных подводных лодок немецкого производства, выполняется замена части жесткого корпуса подводных судов.

Идет разработка собственного проекта быстрого катера для нужд береговой охраны и строительство третьего по счету патрульного корабля типа «река-море».

Ряд небольших частных компаний Колумбии производят для нужд ВС униформу, бронежилеты, сухие пайки, отдельные элементы амуниции.

Военный бюджет Колумбии на 2002г. был утвержден в 3,45 млрд.долл. (расходы на ВС, национальную полицию и гражданские учреждения, подчиненные МО страны). Этот документ характеризует колумбийский рынок В и ВТ.

Самые крупные ассигнования, в 2,9 млрд.долл., были предназначены на статью «Общие расходы на оборону», которая включает содержание личного состава, административные расходы, выплаты пенсий. По статье, отвечающей за капиталовложения и закупку В и ВТ, планировалось выделить 414 млн.долл.

Расходы на оборону, вопросы обеспечения национальной безопасности и правопорядка в Колумбии, по сравнению с 2001г., были сокращены на 150 млн.долл.

После ухода РВСК с переговоров и возобновлением в конце фев. 2002г. боевых действий, правительство Колумбии было вынуждено, по просьбе руководства ВС страны, выделить минобороны Колумбии в марте-апр. 2002г. дополнительно 100 млн.долл. С приходом к власти А.Урибе новое правительство, проводя курс на активизацию борьбы против незаконных вооруженных формирований, начало поиск новых источников финансирования ВС. Был введен налог в 1,2% на граждан, чье недвижимое имущество оценивается в 170 млн.песо. Введение данного налога коснется 400 тыс. колумбийцев и позволит получить дополнительно 1 млрд.долл. Используя фактор объявленного колумбийским руководством «особого режима внутреннего правления», в конце авг. 2002г. правительство одобрило решение о дополнительном выделении 250 млн.долл. на нужды ВС. Данные средства были использованы для призыва 10 тыс. резервистов, создания сети информаторов и закупки вооружения. Окончательные цифры на нужды вооруженных сил страны (без учета полиции и институтов, не входящих в состав ВС), составляют 1,32 млрд.долл.

Люксембург

Армия

До Второй мировой войны Люксембург в соответствии с условиями Лондонского договора 1867г. имел только пограничные войска численностью 300 чел. Несмотря на международные гарантии нейтралитета, Люксембург был оккупирован германскими войсками во время двух мировых войн. Поэтому в 1945г. страна ввела обязательную воинскую повинность с коротким сроком службы, а в 1948г. из конституции была изъята статья о нейтралитете.

В 1967г. взамен обязательной воинской службы был узаконен набор добровольцев в армию, насчитывающую 800 чел., и жандармерию (полицию) из 560 чел. Люксембург имеет соглашения о военном сотрудничестве с Бельгией и Нидерландами. Люксембургские вооруженные силы формируются на добровольной основе и состоят из одного пехотного батальона численностью 800

чел., состоящего из 2 рот, одна из которых предназначена для использования в мобильных силах НАТО, другая – в составе Еврокорпуса.

На 2002г. в Люксембурге насчитывалось 113557 военнообязанных мужчин в возрасте 15-49 лет, количество пригодных для военной службы – 93429 чел. Количество мужчин, ежегодно достигающих возраста для службы в вооруженных силах – 2565 чел.

Люксембургская Палата депутатов приняла в дек. 2002г. законопроект, изменяющий закон от 23 июля 1952г. касательно военной организации государства. Правительственный совет Люксембурга принял 10 янв. 2003г. проект нового постановления, определяющего статус добровольцев в люксембургской армии. Эти изменения позволяют молодым гражданам ЕС попадать в люксембургскую армию в качестве добровольцев.

В связи с этим, должны быть произведены различные изменения в люксембургский регламент от 22 сент. 1967г., определяющий статус армейских добровольцев: старше 19 лет; иметь национальность одной из стран-членов ЕС и проживать в Люксембурге в течение последних 36 мес.; доказать соответствующее знание 3 официальных языков Люксембурга (люксембургского, французского и немецкого).

Ежегодные расходы Люксембурга на вооруженные силы составляют 0,8% от ВВП или 150 млн. евро.

Нидерланды

Военный экспорт

Современная ситуация в области безопасности, особенно в плане противодействия международному терроризму, требует, по оценкам голландцев, активных мер, включая политические, экономические, финансовые, юридические и, в случае необходимости, военные, с одновременным проведением мероприятий превентивного характера. Считается, что применение военных средств за пределами зоны ответственности НАТО имеет целью защитить страны альянса от угрозы извне и избежать переноса конфликта на территорию стран-членов блока. В данном контексте современная национальная военная стратегия определяет в качестве одной из задач нидерландских ВС мониторинг кризисных ситуаций в мире, а также деятельность по их предупреждению, локализации и урегулированию, с целью не допустить нанесения ущерба национальным интересам.

Такая деятельность предусматривает активное привлечение ВС Нидерландов для участия совместно с союзниками в операциях по поддержанию мира, оказанию гуманитарной помощи и урегулированию военных конфликтов. Голландский военный контингент участвует в составе международных сил СФОР в Боснии и Герцеговине, с 1 авг. 2003г. – в составе Международных сил по стабилизации обстановки в Ираке, а также являлся важной составной частью МССБ в Афганистане.

Голландцы выступают сторонниками реформирования военных и командных структур НАТО, в частности, создания сил реагирования НАТО, и выражают готовность выделить в них свои военные подразделения. В Гааге активно поддерживают процесс расширения НАТО, полагая, что прием в альянс новых членов позволит усилить роль организации в обеспечении, как военной безопасности, так и политической стабильности в Европе.

Из союзников по НАТО, приоритетное внимание Нидерланды уделяют расширению военного и военно-технического сотрудничества с США, ФРГ, Великобританией, Францией и Бельгией. Особое значение придается всестороннему развитию отношений с США, которые доведены до уровня «стратегического партнерства» и базируются на общей платформе, выработанной совместно с другими странами ЕС, а также на основе союзнических обязательств в рамках НАТО и двусторонних соглашений.

Нередко открыто проамериканская позиция Нидерландов подвергается критике со стороны европейских партнеров как позиция, наносящая ущерб общеевропейскому единству. Политика Нидерландов в отношении США основывается на осознании факта значительного отрыва Америки от Европы в финансовом, экономическом и технологическом аспектах. Как следствие, голландцы испытывают опасения относительно возможности отставания в развитии собственного научно-технического потенциала при ограничении сотрудничества только европейскими рамками, в то время как тесное сотрудничество с США открывает нидерландским фирмам, в т.ч. предприятиям ВПК, прямой и постоянный доступ к современным технологиям.

Политика Нидерландов по вопросам ВТС с зарубежными странами. Военное и военно-техническое сотрудничество с США успешно развивается в совместной оперативной и боевой подготовке, закупке голландцами современных образцов оружия и военной техники, преимущественно авиационных, а также в участии специалистов ВПК в американских военных НИОКР. Нидерланды участвуют в американской программе по созданию нового боевого самолета JSF, что фактически означает закупку данного самолета для переоснащения национальных ВВС после 2010г. и замену американских F-16. В перспективе это позволит предприятиям голландского ВПК активно участвовать в крупных военных контрактах, связанных с передовыми научно-техническими разработками.

С 2002г. Нидерланды являются полноправным участником американской программы создания нового многоцелевого истребителя-бомбардировщика F-35 JSF (Joint Strike Fighter). Бывший статс-секретарь МО Нидерландов Х. Ван Хооф и командующий ВВС страны генерал-лейтенант Д. Берлэйн являются представителями Нидерландов в Совете Chief Executive Officers Board – органе, ответственном за военное и промышленное сопровождение данного проекта.

Начало поступления новых истребителей-бомбардировщиков JSF F-35 на вооружение ВВС Нидерландов (на замену F-16) запланировано на 2010г. Всего предполагается закупить от 85 до 100 самолетов. Признавая приоритетную роль США в вопросах ВТС, Нидерланды продолжают считать европейский рынок вооружений весьма перспективным, а в двусторонних военных контактах основное внимание уделяют поддержанию высокого уровня отношений с партнерами по ЕС, и, прежде всего с ближайшими соседями.

Наиболее интенсивные связи в области ВТС сложились с Великобританией, ФРГ, Норвегией и Францией. Так, в рамках наращивания боевого потенциала НАТО, а также реализации Европейской политики в области безопасности и обороны (ЕПБО), страна активно участвует в программах

по созданию новых видов оружия и боевой техники, а также в развитии доктрин и военного искусства в интересах как европейских ВС, так и ОВС НАТО.

В 2003г. продолжались работы в рамках западноевропейской программы создания РЛС обнаружения и целеуказания воздушного базирования Sostar (Stand-Off Surveillance And Target Acquisition Radar). В ходе первой фазы проекта Sostar-X в 2001-05гг. проводятся НИОКР и создание демонстрационно-технологической модели. В проекте участвуют Нидерланды, ФРГ, Франция, Италия и Испания.

В июле 2003г. в Нидерланды начали поступать БТР германо-голландского производства «Феннек». В течение последних лет Германия предоставляет ВС Нидерландов свои учебные полигоны. В этом же направлении осуществляется военное и военно-техническое сотрудничество Нидерландов и Великобритании. Голландская морская пехота, а также десантный вертолетный корабль-док «Роттердам» (L800) регулярно участвуют в оперативной и боевой подготовке 3 дивизии морской пехоты ВМС Великобритании. В Великобритании проводится доподготовка экипажей и технического персонала эскадрилий транспортных вертолетов ВВС Нидерландов. Великобритания и Голландия осуществляют совместные работы по проектированию и созданию военных госпиталей.

Значительное место в вопросах ВТС Нидерландов занимают отношения с Бельгией и Люксембургом. С 1985г. действует рабочая группа на уровне начальников главных штабов (штаба обороны) ВС Бенилюкса по вопросам военной интеграции. В рамках этих соглашений действует объединенный оперативный штаб ВМС Нидерландов и Бельгии, осуществляется взаимодействие ВВС, мероприятия оперативной и боевой подготовки и материально-технического обеспечения. Продолжается сотрудничество ВМС Нидерландов и Бельгии в рамках ООС «Бенилюкс».

Международные режимы экспортного контроля. Правительство Нидерландов исходит из того, что с окончанием «холодной войны» характер глобальных угроз миру и безопасности кардинально изменился. Главные вызовы сейчас исходят от опасности распространения ОМП, эскалации локальных конфликтов, непредсказуемых действий отдельных государств. Все это требует, по мнению голландцев, новых стратегических оборонных концепций, которые должны укреплять, а не подрывать безопасность и стабильность.

Относительно Договора по ПРО Нидерланды придерживаются мнения о необходимости обсуждения проблемы между союзниками по НАТО и Россией. При этом предметом диалога должны стать совместное определение реально существующих и потенциальных угроз, а также выработка единого подхода к их нейтрализации либо противодействию им. В случае принятия решения о развертывании европейской ПРО, голландцы видят свое участие в ней путем создания на первоначальном этапе объединенной системы ПРО-ПВО Нидерландов и Германии с использованием стоящих на вооружении комплексов «Патриот».

Голландия является последовательным сторонником режима нераспространения. Она выступает за скорейшее подписание и ратификацию всеми государствами Договора о запрещении ядерных испы-

таний, а также за прогресс в вопросах сокращения тактического ядерного оружия и запрещения производства оружейных расщепляющихся материалов.

В отношении режима контроля за ракетными технологиями Гаага добивается одобрения проекта «Кодекса поведения» в этой области, как путем двусторонних усилий, так и в рамках различных международных институтов, включая ООН. Особое внимание голландцы уделяют странам «третьего мира», предположительно имеющим собственные ракетные программы. Их участие в Кодексе считается неотъемлемым условием его принятия.

Нидерланды играют заметную роль в усилиях международного сообщества по контролю за уничтожением химического оружия. В качестве весомого вклада в этот процесс голландцы рассматривают активное техническое и финансовое участие в международных программах мониторинга в данной области, а также тот факт, что в Гааге располагается Организация по запрещению химического оружия (ОЗХО).

Голландия активно поддерживает планы создания Организации по запрещению биологического оружия и лоббирует привлечение в Гаагу ее штаб-квартиры. В случае принятия такого решения голландцы готовы принять на себя обязательства по подготовке в короткие сроки материально-технической базы организации, а также активно участвовать в финансовом обеспечении ее деятельности. Как депозитарий Договора об обычных вооруженных силах в Европе Голландия поддерживает его скорейшее вступление в силу. Вместе с тем, Нидерланды занимают согласованную в НАТО позицию, в соответствии с которой акцент делается на проблеме фланговых ограничений в России.

Гаага выполняет все взятые на себя обязательства по реализации Договора по «открытому небу». В июле 2003г. в рамках выполнения Договора были осуществлены полеты над территорией Голландии группы российских военных инспекторов. Серьезное внимание в Нидерландах уделяется борьбе с нелегальным распространением легкого стрелкового оружия. Голландцы выступают за скорейшее принятие юридически обязательного международного документа в этой области.

Торговля оружием и военной техникой. Нидерланды активно участвуют в международной торговле оружием и военной техникой. Рынок оружия и военной техники в Нидерландах характеризуется достаточно малой емкостью, поскольку полным циклом военно-промышленного производства обладает только судостроительная отрасль. В связи с этим голландский экспорт вооружения в последние годы ограничивался в основном продажей выведенной из эксплуатации или боевого состава техники, находящейся на складах длительного хранения.

Основным органом, координирующим взаимодействие министерства обороны и предприятий, занятых в военном производстве, является Комиссариат военной продукции в составе Генерального директората по вопросам производства министерства экономики Нидерландов. Ответственность за взаимодействие с фирмами-производителями в МО возложена на Центр по вопросам экспорта Управления оружия и военной техники, а также Отдел вооружения Управления информации.

В интересах оптимального привлечения голландских производителей для выполнения заказов министерства обороны и обеспечения участия в компен-

сационных заказах все предприятия ВПК Нидерландов объединены в Нидерландскую ассоциацию военных производителей (НИИД), насчитывающую около 160 членов. В рамках Ассоциации выделяются несколько секций по различным направлениям деятельности. Наиболее крупными являются: секция средств связи и управления, секция тренажеров и симуляторов, секция авиационной продукции.

Секция средств связи и управления представляет интересы крупнейших компаний Нидерландов в области разработки и производства средств передачи информации и данных, систем управления огнем, информационно-управляющих систем. В ней представлено более 60 компаний, в т.ч.: «Алкател телеком Недерланд», «Компак», «Фоккер Спейс», «Хьюлетт Паккард Недерланд», «КПН Телеком», «Сторк Аэроспейсгруп», лаборатории ТНО.

Секция тренажеров и симуляторов объединяет разработчиков и производителей тренажеров для национальных ВС, а также ВС союзников по НАТО. В секцию входят 30 компаний, таких как «Филипс компонент», «Сименс Недерланд», ТНО, «Сторк Аэроспейсгруп», «Фоккер Спейс», Технический университет г.Делфт.

Секция авиационной продукции создана в 1996г. в интересах обеспечения участия нидерландских производителей в производстве авиационной техники, которая должна в будущем заменить самолеты F-16 национальных ВВС. В секции представлены более 30 компаний, производящих авиационную продукцию и компоненты, среди них: «Сторк Аэроспейсгруп», «Филипс компонент», «Интертурбине», «Фоккер Спейс», «Делфт инструментс», ТНО. При продаже излишков вооружения МО руководствуется требованиями, выдвигаемыми голландским правительством в отношении выбора покупателя и одновременно стремится к максимальной коммерческой выгоде. Существенная часть выручки от продажи техники поступает в военный бюджет.

В 2003г. Нидерланды продолжали прилагать значительные усилия для того, чтобы сохранить конкурентоспособность на мировом рынке бывшего в использовании вооружения. В вопросе продажи оружия в развивающиеся страны Нидерланды проводят дифференцированную политику, не допускающую поставку вооружений воюющим государствам, а также режимам, оказывающим поддержку международному терроризму. В случае выражения этими странами заинтересованности в приобретении выведенной из эксплуатации в ВС Нидерландов техники, каждая возможная сделка согласовывается с министерством иностранных дел страны.

Минобороны

Вооруженные силы (ВС) Нидерландов состоят из сухопутных войск (СВ), военно-воздушных сил (ВВС), военно-морских сил (ВМС) и военной жандармерии.

Верховным главнокомандующим вооруженными силами, согласно конституции страны, является Королева. В мирное время руководство строительством ВС осуществляет министр обороны (гражданское лицо) через министерство обороны. Высшим органом оперативного руководства вооруженными силами является штаб обороны, начальник которого выполняет функции Главнокомандующего вооруженными силами.

Боевой состав и структура ВС Нидерландов определяется концепцией военной стратегии НАТО «сокращенное передовое присутствие», предусматривающей эшелонированное рассредоточение ОВС блока в пределах всего театра военных действий с размещением основной группировки войск в тыловых районах.

В мае 2003г. руководство Нидерландов приступило к реализации концепции реформирования ВС. Главной целью проекта является повышение эффективности деятельности МО и штаба обороны в мирное и военное время, а также в ходе проведения операций по урегулированию кризисов, поддержанию мира и в гуманитарных акциях. Реализация концепции предусматривает проведение до 2006г. структурной реформы системы верховного командования, законодательное закрепление обязанностей и повышение ответственности высших должностных лиц МО, штаба обороны и командующих видами ВС по принятию решений о боевом применении войск, военному строительству и планированию учебно-боевой деятельности. С целью обеспечения баланса между военным и гражданским руководством ВС на уровень начальника штаба обороны выводится должность генерального директора по вопросам финансов и контроля (гражданское лицо).

В соответствии с законодательством страны ВС комплектуются только на контрактной основе. На 1 сент. 2003г. в ВС Нидерландов насчитывалось — 72 тыс.чел. (в т.ч. 5,5 тыс. военнослужащих и 17,4 тыс. гражданских лиц).

В 2003г. основные усилия голландского военно-политического руководства были направлены на разработку основных положений программы реформирования национальных вооруженных сил на 2004–07гг., тесно увязанной с основными положениями новой коалиционной военной стратегии НАТО.

Основной целью предусмотренных программой реорганизационных мероприятий является создание компактных, оснащенных современным оружием и военной техникой, высококомбинированных ВС, способных эффективно действовать, как в составе многонациональных ОВС НАТО и создаваемых вооруженных сил Евросоюза, так и в локальных конфликтах, а также в составе миротворческих контингентов ООН в операциях по поддержанию мира и зонах кризисов.

Перспективы строительства ВС. Перспективы строительства ВС Нидерландов определены Программой развития национальных ВС на период до 2010г. («Нота по вопросам обороны — 2000»), предусматривающей совершенствование организационно-штатной структуры штабов, соединений и частей, их оснащение современными системами оружия и военной техники.

Основными направлениями оснащения сухопутных войск (СВ) новым оружием и военной техникой являются:

— завершение модернизации боевых танков «Леопард 2А5» (51 единица) и их доведения до стандартов танка «Леопард 2А6». Проектом предусматривается установка на танк новых 120-мм гладкоствольных орудий L55 производства компании «Краусс-Маффей» (ФРГ) и закупка для этих танков 16 тыс. усовершенствованных снарядов с повышенной кинетической энергией DM53 (LKE

III), производства голландской фирмы «Еврометал» и немецкой компании «Рейнметалл». Стоимость контракта – 110 млн. евро;

– оснащение СВ 155-мм самоходных гаубицами PZH-2000 (39ед.) фирмы «Краусс-Маффей» (ФРГ) для замены стоящих на вооружении СГ M109 и буксируемых гаубиц M114, а также 5 тыс. боеприпасов для них DPICM (Dual Purpose Improved Conventional Munition) M864 американского производства. В связи с тем, что ранее планировалось закупить для ВС Нидерландов 57 гаубиц PZH-2000, в н. вр. изучается возможность перепродажи Норвегии оставшихся 18 артиллерийских систем и 2,5 тыс. боеприпасов к ним;

– замена к 2017г. стоящих на вооружении БТР и БМП YPR-765 и ББМ M577 на 800 ед. новой бронированной колесной техники. В рамках реализации этой программы в 2003г. начата поставка в войска новых легких БРДМ голландско-германской разработки «Феннек» (заказано 410 ед. на 386 млн. евро). С 2006г. планируется поставить 384 тяжелых многоцелевых БРМ типа PWV/MRAV совместного германо-британско-нидерландского производства;

– закупка 237ед. ПТРК средней дальности «Джилл» производства израильской фирмы «Рафаэль» и 1.974 ракет к ним. Стоимость контракта – 84 млн. евро;

– оснащение СВ армейскими грузовыми автомобилями нового поколения (900ед.). Из них 112 тяжелых грузовиков планируется поставить к 2004г. Одновременно в войска будут поставлены 102 новые буксируемые платформы для транспортировки танков;

– закупка новых БПЛА производства французской фирмы SAGEM;

– принятие на вооружение в период с 2006 по 2009гг. до 57 тыс. новых противотанковых мин и взрывных устройств, альтернативных противопехотным минам.

В плане реформирования и развития ВВС страны МО планирует провести в ближайшие годы: закрытие авиабаз Твенте и Сустерберг и сосредоточение вертолетной авиации на авб Гилзе-Рейен; сокращение парка боевых самолетов F-16 со 137 до 108. В боевом составе останется 90 самолетов; сокращение парка боевых вертолетов AH-64 «Апач» с 30 до 24 (оставшиеся в боевом составе вертолеты будут модернизированы); завершение замены ЗРК «Усовершенствованный Хок» на ЗРК «Патриот», поступившие из Германии.

В 2003г. МО Нидерландов продолжило работы по долгосрочному военному планированию развития ВВС на период до 2011г. Основными проектами в этой области являются: продление сроков службы самолетов F-16 и модернизация боевых и транспортных вертолетов; усиление боевых возможностей военно-транспортной авиации за счет закупки в США транспортного самолета DC-10; принятие на вооружение новых видов высокоточного оружия; доленое финансирование и проведение НИОКР в рамках программы создания РЛС обнаружения и целеуказания Sostar.

Другими важными направлениями развития ВВС Нидерландов остаются: дальнейшая интеграция в рамках ВВС стран ЕС, расширение военного и ВТС в рамках ЕС и НАТО; совершенствование комплексной системы политического, воен-

ного и научно-технического управления ВВС; миниатюризация и повышение точности О и ВТ; использование технологий типа stealth.

В ВВС Нидерландов в целом завершены основные мероприятия по модернизации самолетного парка тактической авиации, усилению боевых возможностей тактической вертолетной группы и группы управляемого оружия. Тактическая авиация получила реальный боевой опыт борьбы с наземным противником в ходе непосредственной авиационной поддержки сухопутных подразделений ВС США в условиях горной местности в Афганистане. Уровень оперативной и боевой подготовки ВВС Нидерландов считается одним из самых высоких в НАТО. До 2011г. в ВВС будут проведены мероприятия по повышению боеготовности и боеспособности тактической и транспортной авиации, модернизации стоящих на вооружении ЗРК, парка транспортных вертолетов, принятию на вооружение новых систем управления, связи и разведки.

Военно-морские силы Нидерландов являются самостоятельным видом ВС и состоят из флота, морской пехоты и авиации ВМС. В мирное время ВМС находятся в национальном подчинении, а в угрожаемый период предусмотрена их передача в состав ВМС НАТО. Строительство ВМС Нидерландов осуществляется в соответствии с программой развития вооруженных сил страны на период 2000-10гг.

В соответствии с программой планируется: довести общую численность личного состава к 2009г. – до 16,5 тыс.чел., а мобилизационные возможности – до 19,5 тыс.чел.; до 2005г. построить и ввести в боевой состав четыре фрегата УРО нового поколения LCF типа «Семь провинций», которые к 2005г. заменят в составе флота эскадренные миноносцы типа «Тромп» и четыре фрегата УРО типа «Кортенаэр». Данный проект разработан совместно с кораблестроительными фирмами США, ФРГ и Испании и предусматривает использование технологии Stelth, БИУС и системы «Иджис», вертикальных ПУ (VLS Mk-41), современного электронного и энергетического оборудования. Водоизмещение кораблей – 6 тыс.т., максимальная скорость хода – 29 узлов, дальность плавания – 4.500 миль. Вооружение: две 4-контейнерные ПУ ПКР «Гарпун», ЗРК «Си спарроу», «Стандарт», 76-мм АК «Отто Мелара», два двухтрубных 323 торпедных аппарата (боекомплект – 24 торпеды). Экипаж – 220 чел. Два корабля данной серии введены в боевой состав в 2002-03гг. Окончание строительства и ввод в состав флота ожидается: третьего – «Де Рейтер» (2004г.), четвертого – «Эфтерсен» (2005г.).

В наст.вр. изучается возможность оснащения строящихся фрегатов средствами борьбы с баллистическими ракетами (морской ПРО), а также оснащение их КР «Томагавк». Общая стоимость программы оценивается в 1,75 млрд.долл.

По контракту с голландской судостроительной компанией «Ден Схелде», в 2003г. начато строительство для ВМС страны второго ДВКД типа «Роттердам», его ввод в боевой состав ВМС намечен на 2007г. Данному ДВКД будет присвоено имя «Йохан де Витт», он будет предназначен для проведения амфибийно-транспортных операций во взаимодействии с ДВКД «Роттердам» (L800) в качестве корабля управления и тылового обеспечения. По замыслу командования нидерландских ВМС два ДВКД будут способны осуществить переброску и

десантирование одного батальона (800 чел.) с техникой в полном составе. Предполагается задействовать два ДВКД ВМС Нидерландов как для обеспечения национальных интересов в различных регионах мира, так и в соответствии с оперативными планами НАТО в составе мобильных сил блока и британо-голландской бригады морской пехоты, которая в перспективе составит основу европейских многонациональных амфибийных сил.

До 2008г. планируется завершить модернизацию оставшихся 12 минных тральщиков. В 2002г. командование ВС Нидерландов, руководство бельгийских ВМС и голландская фирма Naval Dostyard заключили контракт на проведение первого этапа модернизации стоящих на вооружении ВМС Нидерландов и Бельгии 16 минных тральщиков (10 голландских). Общие затраты на модернизацию – 345 млн.долл. Цель – переоборудование тральщиков в корабли управления катерами-тральщиками. Работы по модернизации рассчитаны на два этапа. На первом (2004–09гг.) на кораблях планируется установить современное оборудование, состоящее из центра управления тралением, корабельного гидроакустического сонара STN Atlas и системы обнаружения и уничтожения мин – Sea Foz. В ходе второго этапа (2010–15гг.) предполагается переоборудовать тральщики в корабли-матки, способные осуществлять дистанционное управление постановкой и выборкой контактных и неконтактных тралов, а также маневр четырьмя катерами-тральщиками. В этих же целях командование ВМС объявило о намерении закупить у шведской фирмы SAAB Бед. дистанционно управляемых надводных катеров типа «Дабл Игл Mk2». Первый этап предполагается осуществить фирмой Naval Dostyard совместно с STN Atlas Elektronik и Thales Underwater Systems. Ожидаемые затраты составят – 245 млн.долл.

В перспективе планируется осуществить следующие изменения в боевом составе флота:

– замена 21 вертолета SH-14D «Линкс» на 20 новых многоцелевых вертолетов NH-90. Нидерланды продолжают активно участвовать в международном проекте по созданию нового палубного многоцелевого вертолета НАТО. Из-за финансовых трудностей, испытываемых проектом, замена состоящих на вооружении ВМС вертолетов SH-14D «Линкс» начнется не в 2003г., как планировалось, а в 2007г.;

– модернизация корабля снабжения «Зейдеркрейс» (A832) в целях продления срока его эксплуатации до 2012г.

В 2002г. голландская военно-промышленная компания Thales Naval Nederland (г.Хенгело) объявила о начале полевых испытаний опытного образца ИК-комплекса дальнего обнаружения и сопровождения целей SIRIUS. Система действует в рабочем диапазоне ИК-волн 3–5 мкм и 8–10 мкм, что позволяет обнаруживать и сопровождать низколетящие противокорабельные ракеты в пределах прямой видимости как в светлое, так и в темное время суток. Опытный образец разработан в рамках совместной НИОКР с канадской фирмой DRS Technologies. В начале 2003г. проведено тестирование комплекса на соответствие военным стандартам НАТО, а также второй, завершающий этап испытаний. Командование голландских ВМС намерено закупить четыре комплекса для ос-

нащения новых фрегатов ПВО и управления типа LCF. Интерес к приобретению комплектов Sirius проявили также Германия и Южная Корея.

В соответствии с программой развития ВС Нидерландов командование ВМС Нидерландов предполагает иметь в боевом составе к 2010г.: 14 фрегатов (четыре – типа «Семь провинций», два – типа «Я. Ван Хеемскерк», восемь – типа «К. Доорман»), четыре ПЛ типа «Валрус», довооруженные ПКР «Гарпун», два минных тральщика, два ДВКД типа «Роттердам», два корабля снабжения, 12 десантных катеров типа LCA Mk2 и Mk3, семь патрульных катеров (три из них типа «Ягуар»), два гидрографических судна, 10 самолетов БПА Р-3С «Орион», 20 многоцелевых палубных вертолетов NH-90, одну бригаду морской пехоты – 3 тыс.чел.

Нидерланды проводят поэтапные мероприятия по развитию ВМС страны, которые позволяют сохранить не только боевые возможности и высокую боевую готовность соединений и частей флота, но и качественно повысить их способность действовать в различных регионах мира как самостоятельно, так и в составе ОВМС НАТО. Некоторое сокращение корабельного состава ВМС Нидерландов вследствие снятия с вооружения устаревших боевых кораблей не влияет на их боевые возможности благодаря увеличению доли новых кораблей и повышению их боевого потенциала.

Системы управления и связи. ВС Нидерландов располагают развитой сетью стационарных наземных, подземных и подвижных командных пунктов, функционирование которых обеспечивается использованием системы автоматизированной обработки и передачи информации.

Командованием ВС предпринимаются целенаправленные меры по дальнейшему развитию системы управления и связи, разработке новых боевых информационно-управляющих систем видов ВС, их сопряжению и интеграции с системами управления и связи ОВС НАТО.

К 2004г. планируется введение в строй новой объединенной системы управления и связи СВ и ВВС Нидерландов на ТВД TITAN (Theatre Independent Tactical Army & Air Force Network). Она станет составной частью объединенной системы обмена информацией ОВС НАТО ATCCIS. На национальном уровне новая система будет сопряжена с системой боевого управления и связи СВ Нидерландов.

Особенностью системы TITAN является широкое использование гражданских административных и коммерческих структур в интересах как технического обеспечения ее деятельности (использование Интранет, гражданских провайдеров и серверов), так и повышения эффективности взаимодействия с местными властями по решению вопросов мобилизационного развертывания, тылового обеспечения войск, ликвидации последствий стихийных бедствий.

Предусматривается создание в составе системы двух сетей управления и связи – локальной (Local Area Network – LAN) и расширенной (Wide Area Network – WAN). Локальная сеть будет включать себя модули (ПУ), в состав которых войдут компьютерные терминалы, средства проводной и беспроводной связи нового поколения, разработанные компанией Thales. Всего планируется развернуть 98 модулей, в т.ч. 91 – в штабах СВ (от батальона и выше), 7 – в штабах и командных пунктах ВВС. Функциональное расширение сети пла-

нируется обеспечить за счет поставки в войска 61 нового мобильного приемо-передающего комплекса, а также дополнительного комплекса космической связи.

В рамках развертывания TITAAN начато оснащение штаба 1 ГГООК новой системой космической, мобильной связи, комплексами LAN и телекоммуникационной аппаратурой. На эти цели МО Нидерландов выделено более 13 млн.долл. Новая объединенная система управления и связи заменит существующую с середины 80гг. систему Zodiak. Средства, выделенные ранее на модернизацию данной системы (100 млн.долл.) полностью перенацелены на реализацию программы TITAAN.

В 2002-03гг. в СВ продолжалось развертывание новой объединенной информационной системы ISIS (Integrated Staff Information System). Система уже состоит на оснащении штаба 1 мд и штабов всех механизированных бригад. В рамках КШУ бригадного уровня в 2003г. проведены полевые испытания другой новой системы управления СВ – BMS (Battlefield Management System). Ее развертывание планируется завершить в 2004г.

Одновременно голландцы осуществляют целый ряд других проектов в области совершенствования системы управления и связи ВС. К ним относятся: Tactical Message System (TMS), Tactical Local Area Network Facilities (TALANFA), Geographical Information System (GIS), Order of Battle (ORBAT), Voice Over IP (VOIP).

В соответствии с программой строительства ВС Нидерландов на период до 2010г. и проектом развития системы спутниковой связи НАТО «САТКОМ после 2000г.» (Satcom Post 2000) в Голландии завершена разработка плана реорганизации национальной системы космической связи военного назначения MIL-Satcom. Это вызвано как возросшей потребностью войск в обеспечении надежной спутниковой связью при действиях в различных регионах мира, так и с учетом планируемого в 2004г. прекращения работы спутника связи «НАТО-4».

На втором этапе (до 2007г.) намечено ввести в боевой состав станцию спутниковой связи на о. Кюрасао, а в боевой состав ВМС – новый фрегат класса «Роттердам» в качестве корабля управления и связи, включая спутниковую.

Компании ND Satcom, L3, Stork/Fokker Defense, Thales Nederland, объединились в консорциум ND, заключили с МО контракт на реализацию первого этапа создания системы связи Milsatcom. Он предусматривает создание наземной станции связи в г.Лауврсмееер (строительство начато в 2001г.) и мобильных тактических терминалов СВЧ-диапазона (для СВ – 32ед., для ВВС – 5 ед.). На выполнение первого этапа выделено – 50 млн. евро. Ввод в эксплуатацию намечен в 2004г.

Система управления и связи ВС Нидерландов отвечает современным требованиям и способна обеспечить гибкое, устойчивое и скрытое управление национальными ВС как в мирное, так и в военное время.

Военный бюджет Нидерландов. В 2003г. составил 7.308 млн. евро, что на 274 млн. превышает бюджет МО в 2002г. На содержание основных видов ВС в 2003г. выделены следующие средства: ВМС – 1.403 млн. евро (на 65 млн. евро больше чем в 2002г.), СВ – 2 210 млн. евро (на 67 млн. больше чем в 2002г.), ВВС – 1.349 млн. евро (на 33

млн. евро больше чем в 2002г.), военная жандармерия – 336 млн. евро (на 32 млн. евро больше чем в 2002г.).

Бюджет МО Нидерландов на 2003г., в тыс. евро

№ статей	Содержание	Утвержденный бюджет		
		Обязат.	Расх.	Дох.
Всего	.....	7 307 988	.....	272 623
01	Военно-морские силы	1 201 975	.....	115 920
02	Сухопутные войска	2 210 911	.....	59 493
03	Военно-воздушные силы	1 419 479	.....	39 097
04	Военная жандармерия	339 289	.....	5 200
09	Миротворческие операции	178 401	.....	1 407
10	Выполнение гражданских заказов	33 026	.....	5 292
11	Междунар. военное сотрудничество	302 005	.....	14 430

В июне 2003г. парламент Нидерландов утвердил поправки к бюджету. В соответствии с ними бюджет МО был увеличен на 322 млн. евро и составил 7.630 млн. евро. ВМС получили дополнительно 34,9 млн. евро, СВ – 43,6 млн. евро, ВВС – 35,1 млн. евро, военная жандармерия – 8,4 млн. евро. Наиболее значительные средства были добавлены на участие ВС Нидерландов в миротворческих операциях (56,4 млн. евро) и на международное военно-техническое сотрудничество (57,8 млн. евро).

Перу

Авиация

Международной авиационной организацией (МАО) авиационному рынку Перу присвоена I категория. В янв. 2004г. федеральная администрация США подтвердила гендирекция гражданской авиации Перу первую категорию воздушной безопасности. Это позволяет самолетам перуанских авиакомпаний совершать коммерческие рейсы в США и накладывает на них высокие требования к подготовке самолетов и организации полетов.

В Перу существует 7 крупных авиакомпаний, осуществляющих перевозки на внутренних маршрутах: «Аэроконтиненте», «Авиандина», «Аэрокондор», «Танс», «Лан Перу», «Така Перу» и «Атса», которые эксплуатируют 4 собственных и 39 арендованных самолетов. Основные марки самолетов: «Фоккер-Р-27», «Боинг-727,737», «АН-26», «Аэробус-А320». Также существуют несколько мелких авиационных компаний, имеющих в своем распоряжении легкие одномоторные самолеты типа «Сенна», используемые на туристических маршрутах.

По итогам 2003г., 50% пассажиров и 35% грузов было перевезено самолетами компании «Аэроконтинентте», которая наряду с компанией «Ланс Перу» (26% пассажиров и 23% грузов) занимает лидирующее положение на рынке воздушных перевозок Перу.

	Кол-во		Кол-во	
	груза, т.	%	пассаж.	%
«Аэроконтинентте»	3947	34	816,458	49
«Ланс Перу»	2613	23	438,539	26
«Танс»	3164	28	229,853	14
«Авиандина»	1625	14	152,568	9
«Така Перу»	97	1	26,368	2

Средний возраст самолетов, эксплуатируемых перуанскими авиакомпаниями составляет около 25 лет. Несмотря на ежеквартальные инспекторские проверки, осуществляемые Федеральной авиационной службой США, которая курирует перуанский авиационный рынок по распоряжению Международной авиационной организации, количество поломок и аварий остается высоким.

Из них, за янв. 2004г.:

	Налет часов	Кол-во полетов
«Аэроконтиненте».....	2871.....	6
«Аэрокондор».....	904.....	2
Atsa.....	414.....	1
Lan Peru.....	492.....	4

На перуанском авиационном рынке активно действует 20 международных авиакомпаний: «Аэролинеас Аргентинас», «Лан Чили», КЛМ, «Авианка», «Вариг», «Ллойд Аэро Боливиано», «Ибериа», «Челенж Аэр Карго», «Американ Аэрлайнс», «Лакса», «Сирвивенса», «Коба», «Мартинар Карго», «Континентал Аэрлайнс», «Аэромексика», «Арроу Аэр Карго», «Дельта Аэр Лайнс», «Аэропосталь», «Таме», которые осуществляют до 80% международных перевозок. Российская компания «Аэрофлот» прекратила осуществление регулярных рейсов в Перу в марте 2001г. Имеющееся в Лиме представительство «Аэрофлота» обслуживает все страны Южной Америки, продавая билеты на маршруты «Аэрофлота», начинающиеся с Кубы.

В Перу имеется 54 аэродрома с различным покрытием ВПП, из них только 9 имеют международный сертификат: Икитос, Куско, Чиклайо, Лима, Арекипа, Пиура, Трухильо, Тарапото, Такма.

В 2004г. в Перу планируется вложить 20 млн.долл. в развитие инфраструктуры аэропортов и усиление мер безопасности полетов. Основные средства будут вложены в модернизацию аэропортов на основных туристических маршрутах: Лима-Икитос-Куско, Лима-Пуэрто Мальдонадо, Лима-Кахамарка. Планируется осуществить: расширение пассажирского терминала и установка современных систем радионавигации в аэропорту Икитос; строительство новой контрольной башни в Пуэрто Мальдонадо; расширение ВПП в аэропорту Пукальпа.

Самолетный парк Перу разнообразен. Советские самолеты и вертолеты, имеющиеся на вооружении ВС и полиции Перу: АН-32 – 25 шт.; АН-24 – 2 шт.; МИ 8/17 – 95 шт.; МИ6 – 6 шт.

По заявлениям министра обороны и министра внутренних дел, техническое состояние авиатехники российского производства очень плохое. Из всех имеющихся в ВВС Перу транспортных самолетов АН-32 к эксплуатации пригодны только два, в авиации ВМС – один, вертолеты, принадлежащие ВС к эксплуатации не пригодны.

Основными причинами являются: несвоевременное проведение работ по техобслуживанию; отсутствие сертифицированных запчастей; низкой квалификацией обслуживающего персонала; разворыванием техники служащими ВС. Точно определить состояние большинства самолетов и вертолетов и разработать программу по их восстановлению очень сложно, в связи с тем, что правительством Перу не выделяются средства на проведение этих работ.

К гражданским компаниям, эксплуатирующим авиатехнику российского производства относятся: «Тар» – два АН-24 и один ЯК-40; «Тарап» – два АН-24 и два АН-32; «Колибри» – один АН-32; «Авиасур» и «Хелисур» – шесть МИ-17; «Хелика дель Ориенте» – два МИ-8. Вся техника изношена на 75%. Техобслуживание и ремонт производится частными компаниями. Из-за отсутствия оригинальных запчастей, необходимого оборудования, оснастки и комплектов сертифицированной технической

документации, невозможно осуществлять качественный ремонт самолетов на месте. Однако перуанские эксплуатирующие компании по экономическим причинам считают нецелесообразным направить авиатехнику на ремонт в Россию.

Росавиаэкспорт

В Перу ожидается проявление негативного климатического явления «Эль-Ниньо», сопровождаемого масштабными наводнениями и затоплениями. Первоочередной задачей является капремонт, продление ресурса, поставка запчастей для транспортной авиации, в первую очередь вертолетов Ми-8 / Ми-17 и самолетов типа Ан-32, которые имеются во всех видах ВС и национальной полиции, и которые крайне необходимы для ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций. Перуанская сторона надеется на решение вопроса с помощью российской стороны на межправительственном уровне, о чем было заявлено президентом РФ М. Касьяновым 26.10.2002г., состоявшейся в г.Лос Кабос, Мексика. Предпринимались попытки ремонта вертолетной техники российского производства компаниями и фирмами не имеющими доверенностей на осуществление подобного рода работ от завода-производителя.

В 2002г. компания «Хеликоптерос дель Сур» импортировала в Перу два вертолета МИ-17 на 1,6 млн.долл. Работающая на перуанском рынке компания «Енисейский Меридиан» реализовала по остаточной стоимости эксплуатировавшийся в Перу вертолет МИ-8 за 100 тыс.долл. В собственности данной компании находятся еще самолет ЯК-40 (по контракту аренды находится в Боливии, не летает, требует продление ресурса), вертолет МИ-8 (находится в аренде у компании «Эли Такси-сукурсаль Перу», не летает, требует продление ресурса), вертолет МИ-8АМТ (находится в аренде у компании «Элика дель Ориенте», не летает, требует продление ресурса). На 168 тыс.долл. было продано запчастей для вертолетной техники.

Со школой гражданской авиации Перу ведутся переговоры о покупке тренировочных самолетов И-1Л. В 2002г. прошел сертификацию двухштурвальный вариант этого самолета. Стоимость его обслуживания и летного часа ниже аналогичных самолетов на 50%, что делает его конкурентоспособным на перуанском рынке.

Румыния Обзор прессы Армия и вооружения

– Итальянские власти совместно со служащими американской таможни и службы иммиграции провели международное расследование в отношении партии румынского вооружения, поставляемого в США фирме Century International Arms, штат Вермонт.

Итальянская финансовая гвардия задержала в порту Джийо Тауро судно под турецким флагом, перевозившее из Румынии в США 8000 автоматов Калашникова румынского производства, заявленных как «общегражданское оружие». Американские власти заявили, что на борту судна находились 7500 автоматов АК-47, спрятанные под несколькими сотнями единиц этого оружия, переделанного для использования гражданскими

лицами, и именно на «переделку» были оформлены все транспортные документы. В партии оружия находились также карабины Маузер и СКС. Проверка показала также, что вышеуказанная фирма действительно закупила гражданский вариант автомата АК-47, называемый ВАСР-10, но она не имеет лицензии на покупку оружия.

Американские законодатели увидели возможную причастность к поставке этого оружия организации «Аль Каеда», направляющей т.о. боевое оружие террористам, действующим на территории США.

С точки зрения американского законодательства, поставка оружия общегражданского назначения законна лишь тогда, когда оружие не может вести автоматическую стрельбу. А дилеры вооружения уже давно предлагают к продаже модифицированный АК, цена которого колеблется в зависимости от степени модернизации и года выпуска оружия.

Проводившие проверку итальянские специалисты отмечают, что оружие, хотя и конструктивно изменено, но возможна его обратная переделка. Представители румынского внешнеторгового предприятия «Ромтехника» заявляют, что оружие невозможно снова переделать для ведения автоматического огня. Министерство национальной обороны Румынии заявило, что во всем том, что касается МНО, в отношении экспортируемого оружия были учтены все законодательные нормы. Речь идет о поставке оружия бывшего в употреблении, и это не первая поставка вооружения из Румынии в США. «Эвениментул зилей», 24.04.2004г.

Словакия

Авиация

Правительство одобрило реорганизацию государственного предприятия Словацкая служба аэропортов (ССА) с его разделением на 6 (по количеству аэропортов) самостоятельных организаций в форме государственных акционерных обществ.

В 2003г. выделяются два крупнейших словацких аэропорта (Братиславский и Кошицкий), а до конца 2004г. оформятся оставшиеся четыре (в Пиештянах, Слиаче, Жилине, Попраде). Таким образом, завершится процесс реорганизации ССА.

Стоимость имущества словацких аэропортов, в млн.слов.кр.: Братислава – 2100; Кошице – 1000; Попрад – 400; Слиач – 100; Пиештяны – 100; ССА – 600. Несмотря на отсутствие интереса у инвесторов к этой реорганизации, словацкая сторона строит перспективные планы по дальнейшему развитию аэродромных служб.

Наиболее привлекательные для инвесторов аэропорты в Братиславе и Кошицах имеют собственные планы по самофинансированию и не испытывают особой необходимости в поиске партнеров. Но оставшиеся будут вынуждены вести работу по их привлечению, хотя рассматривается, как альтернативный вариант, их сотрудничество с краевыми администрациями. Участие государства будет сведено к минимальному финансированию содержания и ремонта уже построенных зданий и сооружений, а также гарантиям безопасности и работоспособности аэродромов.

Пока не определена доля участия краевых администраций, хотя их намерения в приобретении акций оцениваются в 34–49%. Аэропорты Братиславы и Кошиц обслужили в 2002г. 430 тыс. пассажиров, остальные – 120 тыс.

Братиславский аэропорт в последние годы обслуживает 300 тыс. пассажиров, хотя его пропускная способность составляет 1 млн.чел. в год. Требуется проведение реконструкции обслуживающих пассажиров площадей не только для повышения уровня сервиса, но и в связи с необходимостью выполнения шенгенских требований при вступлении СР в ЕС. Планируется строительство терминала для доведения пропускной способности до 5 млн. пассажиров в год, что потребует первоначальных инвестиций в 1,5 млрд.слов.кр. Начало строительства нового терминала планируется в 2005г.

Из-за высоких расходов на заправку в Братиславском аэропорту, экипажи самолетов предпочитают проводить ее на других аэродромах (в Цюрихе), что ограничивает возможности привлечения дополнительных маршрутных трасс через Братиславу.

Из потенциально заинтересованных инвесторов отмечается компания Glenealy Англия. По мнению представителей этой компании Братиславскому аэропорту требуется повышение уровня презентации за рубежом и минимальные инвестиции, что позволит обслуживать 2 млн. пассажиров ежегодно. По заявлениям руководства аэропорта, им не требуются инвесторы, т.к. собственных средств и возможностей воспользоваться фондами ЕС вполне достаточно для развития пропускной способности аэропорта.

В инвестиционных намерениях учитываются возможности использования свободной территории между аэропортом и международной автодорогой и дополнительного подключения к эксплуатации неиспользуемого аэродрома в ближайшем пригороде Братиславы, располагающего значительным земельным участком.

Интерес к сотрудничеству с Братиславским аэропортом проявляет Венский аэропорт (Flughafen Wien). Эта компания ожидает определенности в правовых вопросах словацкой стороны. Австрийцы намерены создать под своей эгидой акционерное общество, где они будут владеть контрольным пакетом акций. Правительственные органы СР продолжают разрабатывать стратегию по выбору иностранного инвестора. В конечном итоге все будет определяться стоимостью проекта приватизации аэропорта.

Торговля оружием

Военно-промышленный комплекс ВПК специализировался на тяжелом машиностроении. Чехословакия занимала 2 место среди стран ЦВЕ по объемам производства вооружения и военной техники (В и ВТ). До распада федерации на территории Словакии действовало 25 из 36 крупнейших предприятий оборонной отрасли. В 1988г. доля продукции ВПК составляла 40% от общего объема промпроизводства страны. К концу 80гг. на словацких предприятиях было произведено 20 тыс. танков различных типов, 21 тыс. боевых машин пехоты (БМП), 1700 артиллерийских и реактивных систем залпового огня (РСЗО). В сфере производства В и ВТ было занято 40 тыс.чел.

После распада ЧССР и Варшавского Договора были утрачены традиционные рынки сбыта продукции и производственная кооперация. Проведена неудачная, основанная на неверных оценках реальных возможностей страны и направлений

развития военных технологий, попытка реструктуризации и переориентации ВПК. Собственные потребности вооруженных сил (ВС) Словакии не позволяли использовать мощности оборонного комплекса на прежнем уровне. Словацкий ВПК в I пол. 90гг. вошел в период стагнации, характеризующийся резким падением объемов производства, свертыванием НИОКР, сокращением числа занятых, неэффективной приватизацией, спешной конверсией и банкротством предприятий.

В середине 90гг., с приходом к власти правительства под руководством В.Мечияра, была разработана стратегия поддержки предприятий ВПК, направленная на консолидацию и реструктуризацию оборонного сектора экономики, проведение управляемой приватизации при сохранении контроля государства в вопросах производства и реализации продукции военного назначения. Шагом в данном направлении стало создание в 1995г. на базе 20 крупнейших предприятий единого холдинга ДМД, задачей которого являлась координация НИОКР, производства и экспорта В и ВТ. Учредителем компании выступило минэкономки, имеющее в своей структуре спецуправление, курирующее военное производство. Несмотря на принятые шаги в тот период не удалось добиться поставленных целей по выводу ВПК из кризиса. В 1998г. объем продукции оборонных предприятий составлял 8-9%, а число занятых 5% от уровня 1989г.

По итогам парламентских выборов 1998г. было сформировано коалиционное правительство под руководством М.Дзуринды. Внешняя и внутренняя политика СР были переориентированы на интеграцию страны в евроатлантические структуры. На практике это означало свертывание ВТС с Россией в надежде налаживания такого сотрудничества со странами НАТО.

В 1999г. была предпринята очередная попытка разработать и осуществить новую стратегию развития ВПК с целью его адаптации и интеграции в оборонный комплекс стран НАТО. В 2000г. создана Ассоциация оборонной промышленности (АОП СР), членами которой стали 40 компаний, занимающихся производством продукции военного назначения (ПВН) и ее продажей. Главная задача АОП – налаживание эффективного сотрудничества между отдельными компаниями и министерством обороны.

Производственный потенциал ВПК позволяет производить: артиллерийские системы (самоходные артиллерийские установки (САУ) «Зузана», «Дана», «Модан», система управления огнем артиллерии «Делсис», минометы калибра 98 и 81 мм.); системы вооружения танков и БМП (башенные комплексы Т21, «Кобра», 125 мм. танковая пушка 2А46MS, система управления башенного комплекса Т-72-SRP.3); РСЗО (RM-70 «Морак»); танки и легкие колесные бронемобили (Т-72, Т-72 М2 «Модерна», легкие бронемобили «Аллигатор», АМД различных модификаций); колесные и гусеничные бронемшины (БМП-1, БМП-2, «Татрапан» различных модификаций); мобильные комплексы противовоздушной обороны («Брамс», «Астра», система управления ПВО «Мовес», радиолокационная станция «Морад-П», детектор лазерного облучения «Лаварек»); авиатехнику и оборудование (двигатель ДВ-2, аэродромный тягач «Талет», ремонт и модернизация Миг-29, Миг-

21, Л-29, Л-140, Ми-2, Ми-17, Ми-8, Ми-24); боеприпасы (калибра 30, 120, 122, 152, 155 мм., для минометов калибра 98 и 81 мм.); пластические взрывчатые вещества; инженерные машины (разминирующий комплекс «Вожена», тягачи РВ-20, РВ-20 САС, ВТ-72, АВ-15, мостоукладчик АМ-50); средства радиохимической и биологической защиты (детектор боевых отравляющих веществ С02 Dial); вести НИОКР по всему спектру производимых в Словакии В и ВТ.

Основное производство вооружений и военной техники сосредоточено на предприятиях, входящих в «ДМД Холдинг» со штаб-квартирой в г.Тренчин, а также на военных ремонтных заводах, находящихся в собственности государства.

К 2003г. закончены НИОКР по модернизации: танка Т-72 (проект Т-72 М2 «Модерна»), САУ «Зузана», башенного комплекса БМП «Кобра», легких бронемобилей «Аллигатор» и АМД; мобильных комплексов ПВО «Брамс» и «Астра»; минометов калибра 81 и 98 мм.; РСЗО «Морак»; детектора БОВ С02 Dial; детектора лазерного облучения «Лаварек»; аэродромного тягача «Талет». Разработаны виртуальные тренажеры для самолетов Миг-21, Миг-29, Су-25, L-39, L-159, систем ПВО S2, S10, «Игла»; вертолетов Ми-17, Ми-24; танка Т-72 М2 «Модерна». В 2002г. на проведение НИОКР было выделено 6,4 млн.долл. Всего с 1993г. было осуществлено 175 программ НИОКР. Из них 98 были одобрены МО Словакии. Из-за финансовых трудностей реализовано только 34 проекта, завершившихся принятием образцов В и ВТ на вооружение.

Правительство и парламент одобрили «План строительства ВС СР на период до 2010г.». В 2002г. на модернизацию ВС направлено 59,1 млн.долл. Планировалось закупить новые коммуникационные системы, начать работы по приведению самолетов Миг-29, стоящих на вооружении ВВС страны, в боеготовое состояние, продолжить работы по модернизации вертолетов Ми-17, а также Ми-24 совместно с предприятиями ВПК стран «Вишеградской группы»; планировалось продолжить работы по адаптации системы управления воздушным движением к стандартам ИКАО и IFF. Поставленные задачи не были выполнены в полном объеме. В 2003г. на программу модернизации предполагается выделить 58 млн.долл. Всего до 2010г. на перевооружение планируется затратить 1,6 млрд.долл. Закупка новых многоцелевых самолетов, в случае принятия такого решения, потребует отдельного финансирования.

Руководство Словакии рассматривает возможность проведения модернизации В и ВТ на основе офсетных программ. Суть которых заключается в том, что госсредства, затраченные на закупку того или иного вида вооружения за границей, будут возвращены в экономику страны путем прямых инвестиций со стороны продавца, либо путем размещения заказов на предприятиях Словакии. Не разработана нормативно-правовая база таких программ, хотя есть примеры успешного проведения отдельных офсетов.

На пражском саммите НАТО 2002г. Словакия получила согласие на свою просьбу о вступлении в альянс. С целью подготовки оборонной отрасли к данному процессу начато акционирование оставшихся в госсобственности предприятий в интересах их частичной или полной продажи. Венчурные

(рисковые) подразделения крупных западных компаний все активнее начинают осуществлять пилотные проекты военно-технического сотрудничества, изучая научный и производственный потенциал словацкого ВПК с целью определения его будущего места в структурах корпораций. Наиболее активно такого рода ВТС развивается с США (Honeywell, Boeing), Германией (Rheinmetal), Великобританией (BAE Systems), Швецией (SAAB).

Военно-техническое сотрудничество с Россией. На повестке дня стоят вопросы: проект соглашения о прекращении производства в СР вооружения, военной техники и запчастей по лицензиям бывшего СССР, проект соглашения о предотвращении опасной военной деятельности. ВТС со Словацкой Республикой осуществляется на основе межправительственного соглашения о военно-техническом сотрудничестве от 29 апр. 1997г.

90% вооружения СР – советского и российского производства. Без проведения модернизации ресурс этого В и ВТ к 2010г. будет выработан в сухопутных силах в среднем на 77%, а в ВВС – на 82%, а по отдельным образцам и системам – на 100%.

В нояб. 2001г. в ходе визита президента Словакии в Россию подписан Межправительственный протокол, предусматривающий поставки российской продукции военного назначения в Словакию в счет частичного погашения задолженности до 2006г. на 209 млн.долл. Отмечается заинтересованность словацкой стороны в увеличении объема поставок продукции военного назначения из России, а также в проведении ремонта и модернизации ранее поставленной ПВН в т.ч. под стандарты НАТО, как в счет частичного погашения задолженности, так и за свободно конвертируемую валюту.

В фев. 2002г. в Москве состоялось очередное заседание российско-словацкой рабочей группы по военно-техническому сотрудничеству. Словацкая сторона проинформировала российскую о том, что в течение II пол. 2001г. проведена инвентаризация лицензий, переданных бывшим СССР бывшей ЧССР в части касающейся Словакии, а также о том, что производство продукции военного назначения в СР по ранее переданным лицензиям прекращено и возобновляться не будет. Достигнута договоренность о необходимости урегулирования данного вопроса путем подписания соответствующего соглашения.

В апр. 2002г. в Москве состоялось 10 заседание межправительственной комиссии по торгово-экономическому, научно-техническому и культурному сотрудничеству, на котором словацкая сторона выразила заинтересованность в восстановлении и продлении ресурса самолетов МиГ-29 на 56 млн.долл. в счет погашения задолженности. В июне 2002г. ФГУП «РСК МиГ» подписало контракт на восстановление, продление ресурса и модернизацию самолетов МиГ-29 ВВС Словакии.

В 2001г. словацкий ВПК произвел продукции военного назначения на 39,1 млн.долл., в т.ч. 79% техника сухопутных войск, 1,5% – продукция электронной промышленности, 19,2% – боеприпасы и запасные части. 74% произведенной продукции было экспортировано. Общий объем вывезенной продукции за 2001г. составил 90,2 млн.долл. Вооружение и военная техника поставлялись в 52 страны. В последние 3г. наиболее крупными являются контракты на поставку 12 САУ «Зузана» в Грецию, 12 БМП-2 – в Индонезию, 43 БРМ и тя-

гачей – в Индию. Ведутся переговоры о пролонгации этих контрактов. Значительные поставки продукции военного назначения осуществляются в Анголу. Самыми крупными экспортерами В и ВТ Словакии являются фирмы «Кераметал» и «Юнимпекс». В 2002г. словацкий ВПК произвел ПВН на 48 млн.долл. Структура производства претерпела незначительные изменения в сторону увеличения доли продукции высоких технологий. Общий объем вывезенной ПВН за 2002г. составил 110 млн. долл.

Торговля В и ВТ регламентируется соответствующим законодательством Словакии. Правила торговли продукцией военного назначения определяются законом 179/1998, вступившим в действие 1 июля 1998г. с последующими дополнениями и изменениями. В этом документе определены полномочия госорганов по контролю за торговлей В и ВТ, права и обязанности участников торговых сделок. Указан перечень продукции, подпадающей под действие закона.

Права на торговлю оружием. Их получение состоит из двух фаз. Первой является выдача общего разрешения на торговлю продукцией специального назначения. Это разрешение выдает минэкономики Словакии, после соответствующего согласования с МИД, МО, МВД, Национальным управлением безопасности. Разрешение выдается на 5 лет. Уставный капитал фирмы не может быть менее 5 млн. сл.крон (125 тыс.долл.), а контрольный пакет акций должен быть в руках словацкого юридического или физического лица. Фирма обязана представить годовой и текущий баланс, заверенные аудитором, документы, подтверждающие отсутствие налоговых и таможенных долгов, а также факт выплаты взносов во все необходимые страховые фонды. Руководство фирмы должно иметь высшее образование и не находиться под судом и следствием.

К 1 марта 2003г. все словацкие фирмы, работающие на рынке В и ВТ, обязаны получить новые разрешения на торговлю продукцией специального назначения. Вторая фаза – выдача самой лицензии на каждую конкретную операцию с ПВН. С 1 янв. 2003г. лицензированию подлежат: экспорт, импорт, реэкспорт В и ВТ, а также ее взвоз для ремонта и модернизации на словацких предприятиях; участие словацких фирм в торговых сделках с продукцией военного назначения за территорией Словакии; транзит и посредническая деятельность в торговле ПВН. Для получения такой лицензии необходимо иметь разрешение на торговую деятельность на территории Словакии, т.е. быть занесенным в торговый регистр, а также общее разрешение на торговлю продукцией спецназначения. На обратной стороне каждой лицензии есть таблица, в которую таможенные органы вносят все операции, разрешенные данной лицензией с целью предотвращения повторного использования. Держатель лицензии обязан каждые 3 мес. подавать сведения о ее использовании. В случае несоблюдения закона, лицензия может быть отозвана минэкономики, а нарушитель привлечен к ответственности вплоть до уголовной.

В соответствии с законом при минэкономики образована лицензионная комиссия под руководством госсекретаря этого ведомства, состоящая из представителей минэкономики, МИД, МВД, МО, таможенного управления, словацкой информаци-

онной службы (СИС). Члены комиссии не могут состоять в наблюдательных советах каких-либо фирм. МИД имеет право вето на выдачу лицензии, в случае если это противоречит нацинтересам или международным обязательствам Словакии. Заседания комиссии проводятся один раз в месяц. Результаты заседаний не подлежат разглашению. К каждой просьбе о выдаче лицензии должен быть приложен сертификат конечного пользователя, содержащий гарантии не передачи товара третьей стороне и подтвержденный соответствующим правительственным органом страны, в которую вывозится В и ВТ. Достоверность этого документа проверяется по дипломатическим каналам. Лицензионная комиссия должна удостовериться в том, что на страну-импортера не распространяется эмбарго или ограничения на поставки военной техники, установленные ООН и ЕС. Словакия также является членом группы 33 государств-экспортеров В и ВТ, которые обмениваются информацией с целью ограничения экспорта в нестабильные регионы, но которые не попадают под эмбарго ООН и ЕС.

Нормативно-правовая база Словакии по вопросам регулирования сферы торговли продукцией военного назначения в целом соответствует европейским нормам. Одним из нерешенных вопросов остается закрытость данной области для контроля со стороны государственных и общественных организаций. В стране нет открытой статистики об экспорте В и ВТ. Доступными являются только те сведения, которые Словакия предоставляет ООН с целью их внесения в регистр обычных вооружений. Словацкое минэкономки издает ограниченные данные об экспорте вооружений и военной техники. Словакия как кандидат на вступление в ЕС присоединилась к «Кодексу Европейского Союза об экспорте вооружений», принятому в 1988г., в котором эти государства обязались каждый год издавать доклады об экспорте В и ВТ. Главным препятствием на пути улучшения контроля над данной сферой является «Закон об охране гостайны», который прямо относит сведения о торговле оружием к секретным.

Проблема — не в легальной, а в нелегальной торговле оружием. В докладе ООН за 2001г. Словакия названа одним из центров такой торговли. Согласно этому документу СР поставляла В и ВТ в страны, на поставки вооружения в которые объявлено эмбарго. Называются Сьерра-Леоне, Конго, Хорватия, Либерия. Официальные лица страны отвергают обвинения по данному вопросу, однако признают имеющиеся трудности, главная из которых невозможность контролировать движение В и ВТ после его легального вывоза с территории государства. О наличии проблем свидетельствуют попытки ужесточения соответствующего законодательства.

Постепенно в стране сложилось военно-промышленное лобби со всеми характерными атрибутами. Продуктом данного процесса являются крупнейшие производители и экспортеры В и ВТ Словакии — «ДМД Холдинг», «Кераметал», «Юнимпекс», «Технопол», и т.д. Эти компании работают на легальном рынке торговли оружием, являются поставщиками минобороны и других силовых ведомств, участвуют в международных выставках вооружений, ведут собственные НИ-ОКР и производство. Для них важна репутация, как внутри Словакии, так и за ее пределами. В

стране насчитывается 152 фирмы, имеющие разрешение на торговлю оружием. Только треть из них является производителями. По статистике ежегодно выдается 800-1000 лицензий. В 2002г. было выдано 900 лицензий на вывоз В и ВТ, и лишь в 30 случаях было известно, куда идет вооружение в действительности.

В 2001г. было официально зарегистрировано 10 попыток нелегального вывоза В и ВТ из Словакии. И речь идет не только о стрелковом оружии, но и о боевых самолетах и вертолетах, танках и артиллерийских системах. При этом используются различные схемы. Подделка сертификатов конечного пользователя в сговоре с ответственными чиновниками стран, в которые якобы направляется В и ВТ, хотя истинные получатели — соседние государства, на которые распространяется оружейное эмбарго. Подделка лицензий, выдаваемых комиссией, с целью их многократного использования. Подмена таможенных документов. Камуфлирование с целью выдачи В и ВТ за гражданскую продукцию. Подкуп членов лицензионной комиссии (в 2002г. по таким фактам был заведен ряд уголовных дел). Использование пробелов в законодательстве, когда ввоз ПВН на территорию Словакии с целью ремонта на словацких предприятиях не подвергался лицензированию. По окончании «ремонта» эта продукция бесконтрольно вывозилась с территории страны. Нелицензированный ввоз в страну гражданской продукции, с последующим оснащением системами вооружения. Транзит В и ВТ через территорию Словакии, используя ее выгодное географическое положение. В этих случаях активно использовался аэропорт Братислава.

Широкое распространение получает схема проведения торговых сделок, минуя территорию Словакии. Ее суть состоит в посредничестве между добросовестным поставщиком и покупателем, находящимся в сговоре с посредником. Удобство данной схемы в том, что словацкая фирма-посредник не подвергается жесткому контролю со стороны соответствующих органов Словакии в силу их неосведомленности о самом факте готовящейся сделки, а ее проверка со стороны таких органов страны-поставщика затруднена. Не исключено, что в реализации данной схемы участвуют международные группы нелегальных торговцев оружием, имеющие значительные финансовые и другие ресурсы. И не случайно началось давление на словацкие спецслужбы, связанное с обвинениями в торговле оружием и сотрудничестве с российскими спецслужбами. Таким образом наносится превентивный удар по самой возможности такого сотрудничества, которое в значительной мере затруднило бы международным группам вести нелегальную торговлю. В 2001-02гг. участились попытки выхода малых и средних словацких фирм на российских поставщиков В и ВТ с использованием вышеназванной схемы.

США

Антитерроризм

Закон США о борьбе с терроризмом. 26 окт. 2001г. Президент Джордж В. Буш утвердил в качестве закона США «Пэтриот Экт 2001г.» в качестве всеобъемлющего антитеррористического закона, который предусматривает широкий спектр мер, направленных на укрепление национальной безо-

пасности, способствующих осуществлению контроля над террористической деятельностью, облегчающих обмен информацией и борьбу с отмыванием денег. Данные меры затрагивают деятельность иностранных банков, финансовых компаний и физлиц на при взаимодействии с американскими финансовыми учреждениями.

Вскоре после теракта 11 сент., администрация президента США поставила 17 сент. 2001г., на рассмотрение законопроект под названием «Закон о мобилизации против терроризма», который предусматривал расширение возможностей правительства в деле ликвидации террористических организаций, предотвращения атак террористов и их наказания. Предложенный закон включал положения, обеспечивающие расширение возможностей разведывательного сообщества по проведению «свободного поиска» в отношении лиц, подозреваемых в террористической деятельности, и их задержанию. Закон также предусматривал действия в отношении отмывания денег, иммиграционных потоков, расширял юрисдикцию США в области захвата и конфискации собственности террористов и других, связанных с этим вопросов.

Выдвинутый администрацией законопроект послужил толчком для внесения «Закона об обеспечении всеобъемлющего механизма для пресечения и препятствования терроризму» (Provide Appropriate Tools Required to Intercept and Obstruct Terrorism Act – Patriot) от 2001г. в палату представителей членом палаты Джеймсом Сенсенбреннером 2 окт. 2001г. А 4 окт. 2001г., «объединяющий и укрепляющий Америку» закон был внесен в сенат США сенатором Томасом Дешлем. Сенат одобрил доработанный им вариант закона при 96 голосах за и одном против 12 окт. 2001г. На следующий день палата представителей одобрила доработанный ею вариант закона при 337 голосах за и 79 против.

Далее оба варианта антитеррористического закона были направлены в Совещательный комитет для выработки компромиссного решения. Одной из его задач было принятие окончательного названия, исходя из наличия правительственного и парламентского вариантов, которое бы наиболее точно отражало содержание консолидированного закона. В результате было утверждено название: Закон об обеспечении всеобъемлющего механизма для пресечения и препятствования терроризму от 2001г. (Provide Appropriate Tools Required to Intercept and Obstruct Terrorism Act – USA Patriot Act of 2001).

Данный закон был принят палатой представителей 24 окт. 2001г. и сенатом 25 окт. 2001г. после кратких дебатов. Все последующее время после его подписания президентом Бушем, он остается предметом обсуждения и критического рассмотрения со стороны общественности.

Закон состоит из десяти отдельных глав и в зависимости от печатного формата имеет объем от 130 до 160 страниц. Главы: 1. Усиление внутренней антитеррористической безопасности; 2. Усиление надзорных процедур; 3. Закон от 2001г. «О борьбе с международным отмыванием денег и финансировании антитеррористической деятельности»; 4. Защита границ; 5. Устранение препятствий на пути деятельности по расследованию терроризма; 6. Защита жертв терроризма, сотрудников обществен-

ной безопасности и их семей; 7. Расширение обмена информацией в целях защиты инфраструктуры в критических ситуациях; 8. Повышение эффективности уголовного законодательства в отношении терроризма; 9. Совершенствование разведывательной деятельности; 10. Разное.

Против отмывания денег. Сфера интересна из-за моментов, важных для финансовых институтов самих США. Всем финансовым институтам США, не только банкам, но и фондовым фирмам, страховым компаниям и фирмам, связанным с переводом денег и крупными выплатами наличности, предписывается проявлять должное внимание перед тем, как разрешить иностранным финансовым институтам открыть у них корреспондентские счета и тем самым дать доступ в финансовую систему США. Все американские финансовые институты должны также иметь программы борьбы с операциями по отмыванию денег, включающие систему идентификации их клиентов. Банкам и фондовым фирмам США запрещено открывать счета для зарубежных банков – «почтовых ящиков», не представленных где-либо физически и аффилированных с другим банком. Министр финансов США и, в ряде случаев, генеральный прокурор США получили право требовать и получать информацию от финансовых институтов США, касающуюся корреспондентских счетов зарубежных банков и иностранных персон.

Глава 3 Закона изменяет «Закон о банковской тайне (ЗБТ)» и инкорпорирует таким образом дефиницию «финансовые институты», содержащуюся в ЗБТ, добавляя в нее новые институты. Старое определение, содержавшее депозитарные институты, трастовые компании, брокеров-дилеров, зарегистрированных в Федеральной Комиссии по ценным бумагам, страховые компании, частные банки, агентства и отделы, инвестиционные банки, инвестиционные компании, валютные биржи, лицензированные транзитеры денег, системные операторы кредитных карт, торговцы драгоценными металлами и камнями, заимодавцы под залог, ссудодатели, транспортные агентства, телеграфные компании, агенты по недвижимости, Почтовая служба США, казино и дилеры автомобилями, самолетами и плавсредствами, было дополнено следующими: кредитные союзы, торговцами фьючерсами, товароведческими и торговыми советниками, операторами товарных фондов.

Банковские счета иностранцев. Параграф 312 Закона требует от финансовых институтов США, оперирующих с частными банковскими счетами или корреспондентскими счетами каких-либо иностранных лиц или институтов, «осуществлять всеобъемлющие, специальные и, если необходимо, надлежащие пристрастные действия, процедуры и контроль, достаточные для вскрытия и информирования инстанций о случаях отмывания денег через эти счета». Инструкции относительно случаев отмывания денег для многих «финансовых институтов» были приняты министром финансов США 24 апр. 2002г. При этом было отмечено, что минфином США будут изучаться и другие финансовые институты, дополнительные инструкции для которых будут приняты в последующее время. Параграф 312 предусматривает также требования к финансовым институтам США, намеревающимся обслуживать корреспондентские счета иностранных банков, оперирующих по оффшорной банковской лицензии или банков-

ской лицензии, выданной страной, уклоняющейся от сотрудничества в рамках «международных принципов борьбы с отмыванием денег или процедур, предусмотренных межправительственной группой или организацией, членом которой являются США (Федеральная комиссия по борьбе с легализацией доходов – Financial Action Task Force) и где участвует их представитель.

В этом случае требуется особо пристрастный подход, который предусматривает: идентификацию владельцев иностранного банка и вскрытие их интересов; особо тщательную проверку счета; выяснение наличия корреспондентских счетов у данного банка в других иностранных банках. В положительном случае – идентификация этих банков и включение механизма «надлежащего пристрастного подхода».

Параграф 312 требует от финансовых институтов США, имеющих частный банковский счет иностранца: идентифицировать номинальных и бенефициарных владельцев и источники средств, помещенных на счет; докладывать обо всех подозрительных передвижениях по счету; особо тщательно относиться к счетам, которые содержатся или используются по их поручению крупными зарубежными политиками в плане вскрытия и информирования о транзакциях, связанных с зарубежной коррупцией.

В дополнение к проверке компаний и физлиц и требованиям об информировании, закон (параграф 311) дает министру финансов, при согласовании с госсекретарем и генпрокурором США, полномочия обозначить иностранную юрисдикцию, иностранный финансовый институт, категорию иностранных транзакций или счетов как «имеющих первичное касательство к отмыванию денег». Параграф 311 содержит определенные факторы, по которым министр финансов может рассматривать по определению, что иностранная юрисдикция, финансовый институт или транзакция имеют первичное касательство к отмыванию денег. Ему также разрешено рассматривать «данную информацию как обоснованную».

В случае такого определения министр имеет право принять некоторые, или все пять видов «специальных мер» в отношении национальных финансовых институтов, представительств и агентств иностранных банков, относящиеся к обозначенным органам, финансовым институтам или транзакциям:

1. Дополнительная проверка хранения документации и информационных процедур, в отношении итогового размера транзакций или каждой транзакции, касающиеся соответствующей юрисдикции, институтов или типов счетов;

2. Получение и обработка информации относительно персональных данных и адресов бенефициарных владельцев любых счетов, открытых в США иностранцами, вызывающими подозрение;

3. Идентификация и получение дополнительной информации о клиентах иностранных финансовых институтов, которые открывают для них в финансовых институтах США промежуточные банки со «сквозными счетами»;

4. Идентификация и получение дополнительной информации о клиентах иностранных финансовых институтов, которые открывают для них в финансовых институтах США промежуточные банки с «корреспондентскими счетами»;

5. После консультаций с соответствующими контрольными инстанциями министр финансов может запретить, или наложить определенные ограничения на открытие корреспондентского счета или сквозного счета национальным финансовым институтом для иностранного финансового института.

Существует ряд процедурных ограничений для минфина США в плане применения этих специальных мер. Первые четыре меры, указанные выше, могут быть применены министром посредством распоряжения, которое остается в силе в течение 120 дней и должно сопровождаться нормативным уведомлением. Эти специальные меры не могут действовать более 120 дней, если только до или в день окончания 120-дневного срока не будет принято новое уведомление. Пятая специальная мера может быть введена только средствами формального нормотворчества, что предполагает уведомительный и толковательный период.

В Законе создали новую правовую категорию – «подконтрольные финансовые институты», на которые возлагаются определенные обязательства в дополнение к тем, которые имеют просто «финансовые институты». «Подконтрольные финансовые институты» включают: застрахованные депозитарные институты, трастовые компании, частных банкиров, филиалы и агентства зарубежных банков, надлежащим образом зарегистрированные в правительстве брокеры-дилеры.

Параграф 313 Закона запрещает подконтрольным финансовым институтам создание и обслуживание в США корреспондентских счетов иностранных банков, у которых нет физического присутствия в какой-либо стране (например, банки – «почтовые ящики»). Этот параграф требует также, чтобы подконтрольные финансовые институты предпринимали «соответствующие шаги для определения» того, что любой корреспондентский счет, открытый для зарубежного банка, косвенно не используется им для оказания банковских услуг банку – «почтовому ящику». Министру финансов даны указания принять положения, определяющие эти соответствующие шаги и их статусное соответствие.

Параграф 131 предусматривает исключение по общему запрету относительно счетов для банков – «почтовых ящиков»: если не имеющий физического присутствия иностранный банк является аффилированным лицом американского или иностранного финансового института и субъектом надзора обладающего соответствующей юрисдикцией банковского органа, который регулирует деятельность этого аффилированного лица финансового института. Смысл этого исключения в том, чтобы дать возможность финансовым институтам США проводить сделки с; «почтовыми ящиками» за рубежом в разрешенных случаях, когда законно действующие банки имеют широкую сеть представительства по всему миру, включающую несколько «почтовых ящиков».

Параграф 319 закона обязывает подконтрольные финансовые институты фиксировать соответствующую информацию, касающуюся иностранных банков, для которых они открывают корреспондентских счета. Сюда относятся следующие идентификационные данные: владелец (цы) банка; имя и адрес резидента США, который уполномочен банком-нерезидентом работать с документами, имеющими юридическое значение и корреспондентскими счетами.

Последствия для иностранных банков новых требований, наложенных на финансовые институты США, включая информационное обеспечение финансовых институтов для обслуживания счетов в США, в целом ясны. В то же время иностранные банки озабочены тем беспрецедентным доступом, который открывается к их информации для контрольных и правоохранительных органов США.

Глава III Закона включает в себя два параграфа, которые предоставляют минфину США, другим федеральным банковским органам и генеральному прокурору США фактически неограниченный доступ к информации о счетах подконтрольных финансовых институтов.

Параграф 319 (b) (2) предусматривает: «Не позже, чем через 120 часов после получения требования от соответствующего банковского ведомства о предоставлении информации в рамках мер по борьбе с отмыванием денег, касающихся подконтрольного финансового института или клиента этого института, подконтрольный финансовый институт должен представить информацию и документацию по любому открытому и обслуживаемому подконтрольным финансовым институтом в США счету».

Термин «соответствующее банковское ведомство» подразумевает большинство федеральных контрольных ведомств, таких как Федеральная резервная система, Федеральная корпорация по страхованию депозитов, Контрольно-финансовое управление и др., включая минфин. Хотя «правило 120 часов» вроде бы ограничивается в своем действии условием наличия «информации, относящейся к вопросам борьбы с отмыванием денег», не ясно, однако, каковы границы этого ограничения. Остальная часть параграфа поясняет, что требования могут касаться не только подконтрольного финансового института, но и его клиентов и она не содержит каких-либо ясных ограничений по типу «информации и документации по счетам», которые запрошенный институт может быть вынужден предоставить в течение 120 часов.

Еще больше вопросов у иностранцев вызывает параграф 319 (b) (3), озаглавленный «Документы иностранных банков» и звучащий следующим образом: «Министр финансов или генеральный прокурор могут выдавать судебные запросы любому иностранному банку, содержащему корреспондентские счета в США и требовать информацию, касающуюся этих корреспондентских счетов, включая информацию, находящуюся за пределами США и относящуюся к переводу фондов в иностранный банк».

Данный параграф также предусматривает, что подконтрольный финансовый институт обязан представлять информацию соответствующему представителю федеральных правоохранительных органов в течение 7 дней после получения запроса. Кроме того, подконтрольному финансовому институту «следует завершить любые корреспондентские отношения с иностранным банком не позднее чем через 10 рабочих дней после получения письменного уведомления от министра финансов или генпрокурора о том, что иностранный банк отказался: реагировать на судебный запрос (по постановлению министра или прокурора); начать процессуальные действия в суде США по оспариванию данного запроса».

Отказ завершить корреспондентские отношения в рамках вышеуказанных условий «ведет к судебному решению» о гражданско-правовой санкции в отношении подконтрольного финансового института до 10000 долл. за каждый день пока эти отношения не будут завершены.

Содержащаяся в параграфе 319 диспозиция о вызове в суд вызывает обеспокоенность у иностранных финансовых организаций по двум аспектам. Во-первых, каковы границы полномочий министра и прокурора по выдаче и обеспечению исполнения судебного запроса, так как в соответствии с законом получается, что такие запросы могут выдаваться по любому спорному правоохранительному или контрольному поводу, не только касающемуся борьбы с отмыванием денег или терроризма. Во вторых, параграф предполагает процессуальные действия со стороны иностранного банка в суде США. Но не известно, что будет служить основой оспаривания и к каким нормам будет прибегать суд США. Закон составлен как бы в виде части законодательства о «национальной безопасности» и в этом плане суды США склонны с большим предпочтением, чем обычно, относиться к правительственным органам, стремящимся претворить этот закон в жизнь. По презумпции, иностранные банки могут возложить бремя доказывания или необходимость обоснования на противную сторону. Однако неясно, какие доводы будут приводиться в этом случае.

В случае необходимости обоснования своей позиции министр или прокурор, возможно, запросят все данные по корреспондентским счетам, «включая операции, проведенные за пределами США и относящиеся к переводу фондов в иностранный банк». Эти явно экстерриториальные действия федеральных правительственных правоохранительных органов США носили бы беспрецедентный характер. В рамках предшествующего закона, если правительственный орган направлял судебный запрос банку США с целью получения данных, в т.ч. находящихся и за пределами США, получатель запроса мог воспротивиться предоставлению зарубежных данных по целому ряду причин, включая их отсутствие у него, а также довод, что такая передача данных, находящихся под иностранной юрисдикцией, приведет к нарушению местных законов о сохранении банковской тайны и будет квалифицироваться как уголовное правонарушение. Американские суды, таким образом, вовлекались бы в процесс определения баланса интересов США и иностранного государства, поиска других юридических ходов и взвешивания необходимости применения зарубежного аспекта судебного запроса. Из формулировок же 319 параграфа не ясно, применит ли суд США к рассмотрению эти виды аргументов в контексте оспаривания судебного вызова по условиям параграфа 319. Время покажет.

Существуют несколько положений в Законе, которые расширяют юрисдикцию судов США в отношении иностранных лиц, их счетов и других активов. Параграф 317 предоставляет судам США т.н. «юрисдикцию длинной руки» в отношении иностранных персон, совершающих операции по отмыванию денег в США через иностранные банки, которые открывают счета в США, а также в отношении иностранных персон, конвертирующих активы, на которые наложен арест судами США. Данный параграф разрешает также федеральному

суду США «издать досудебный ограничительный запрет или предпринять любые другие действия, необходимые для того, чтобы сделать доступными для правосудия любой банковский счет или другую собственность иностранного ответчика» в соответствии со вновь созданной юрисдикцией. Параграф 317 также предусматривает просьбу в федеральный суд со стороны управляющего конкурсной массой инкассировать и наложить арест на активы ответчика с целью удовлетворения судебных решений о конфискации.

Вторым аспектом, имеющим большое значение для иностранных банков и персон, является та часть параграфа 319, которая разрешает судам США выемку фондов на американских счетах, если они принадлежат иностранному банку и по счетам этого банка проводились незаконные операции. Это звучит так: «В целях наложения ареста, в соответствии с данным параграфом и если фонды расположены на счету иностранного банка и этот банк имеет межбанковский счет в США в подконтрольном финансовом институте..., следует рассматривать данные фонды как размещенные на межбанковском счете в США и любой ордер на ограничение, ордер на выемку, ордер на арест в отношении этих фондов может быть вручен подконтрольному финансовому институту и фонды на межбанковском счете могут быть заморожены, изъяты или арестованы».

В заключение, касательно конфискации активов, параграф 806 закона расширяет предшествующий закон о конфискации, разрешая правительству изымать и конфисковать все активы, свои или иностранные, принадлежащие любому лицу или организации, вовлеченной в планирование или осуществление любого акта внутреннего или зарубежного терроризма против США или их граждан и резидентов, а также активы, полученные с целью поддержки, планирования, осуществления, проведения или сокрытия любого акта терроризма, или находящиеся под подозрением быть использованными в этих целях. Предшествующий закон разрешал конфискации только в случаях процессуальных действий, связанных с убийством, поджогом и ограниченным числом террористических актов. Новый закон, таким образом, признает, что большинство террористических преступных актов не влекут за собой «дохода» в смысле традиционного использования этого термина.

Американские юристы, исходя из духа и буквы данного закона, отмечают несколько связанных с его применением аспектов.

Закон по своей сути имеет очень широкий характер. Хотя он напрямую и касается американских финансовых институтов и лиц, особенно значительные последствия Закон имеет для иностранных банков и лиц. Закон создает новые широкие обязательства по сбору информации для финансовых институтов США, которые опосредованно влияют на иностранные финансовые институты, а также влекут новые значительные расходы для всех, кто попадает в сферу его действия. Закон также создает новые беспрецедентные полномочия для правительственных представителей США в следственной и правоохранительной сфере касательно не только террористической деятельности, но и отмывания денег и широкого списка других преступлений.

Закон нацелен на его дальнейшее развитие. Он содержит много положений, которые носят расплывчатый характер или предоставляют широкую свободу действий в применении правительственными представителями США. Некоторые из этих неясностей будут разрешены в инструкциях министерства финансов и исполнительных органов. Другие двусмысленности будут окончательно разъяснены судами США или, возможно, конгрессом.

Рекомендации юристов заключаются в том, что те, кто попал под действие закона, должны неукоснительно выполнять его требования одновременно бдительно следя за тем, чтобы закон применялся верно и в соответствии с фундаментальными правами. Представляется, что правительственные представители, облеченные новыми полномочиями, данными им законом, понимают, что эти полномочия должны применяться честно и ответственно. В противном случае их действия будут иметь негативные последствия не только для непосредственной практической и оперативной деятельности, но и для фундаментальных свобод и принципов, которые Закон предназначен защищать.

Таможня

В 2003г. США продолжали достаточно активно использовать практику применения защитных мер в торговле, что в отдельных случаях явно объяснялось желанием нынешней американской администрации создать благоприятную почву для получения поддержки целых секторов местной промышленности в ходе предстоящих осенью 2004г. президентских выборов. Представители американской промышленности также старались обеспечить администрацию необходимыми ей основаниями для введения указанных мер, инициируя соответствующие антидемпинговые и компенсационные расследования. В этом случае они рассчитывали не только на ограничение конкуренции со стороны иностранных компаний, но и на получение дополнительных финансовых средств в результате взимания с зарубежных поставщиков антидемпинговых и компенсационных пошлин.

Антидемпинг. В 2003г. в США было инициировано 36 антидемпинговых и 5 компенсационных расследований, что превысило аналогичные показатели за 2002г. когда число новых антидемпинговых разбирательств составило 35, а компенсационных — 3. За 2003г. минторг США вынес 20 окончательных решений в отношении демпинга (58 — в 2002г.) и 4 — по делам о субсидиях (14 — в 2002г.), а также издал 16 приказов о принятии антидемпинговых мер (26 — в 2002г.) и 2 — о введении компенсационных пошлин (10 — в 2002г.). Минторгом были проведены пересмотры вступивших в силу в предыдущие годы 65 антидемпинговых и 6 компенсационных приказов.

На начало фев. 2004г. в США в общей сложности действовали 358 антидемпинговых и компенсационных приказов в отношении 51 иностранного государства, регламентирующие применение ограничительных мер на поставляемые такими государствами на американский рынок конкретные товары. Больше всего действующих приказов приходится на Китай — 55, за ним следуют Япония — 32, Южная Корея — 26, Италия — 21, Бразилия — 20, Франция и Тайвань — по 18.

Значительный отрыв Китая в качестве лидера среди всех иностранных государств по количеству

ограничений, применяемых к поставляемым им товарам, объясняется тем обстоятельством, что в последние несколько лет в США со стороны определенных отраслей местной промышленности все чаще раздаются призывы к «обузданию китайского экспортного нашествия», которое многие рассматривают в числе одной из причин существенного сокращения американских рабочих мест в производственном секторе. В 2003г. администрация Дж.Буша сделала Китай практически главной целью проводившихся в США разбирательств, направленных на ограничение отрицательного воздействия иностранного экспорта на американских производителей, прибегнув в этой связи не только к проведению соответствующих антидемпинговых расследований, но и к предоставляемой условиями китайского членства в ВТО возможности инициирования исключительно против него специальных защитных расследований в тех случаях, когда наблюдается резкий рост поставок какого-либо товара из этой страны. В результате такого расследования в 2003г. США ввели ограничения сразу на несколько категорий китайской текстильной продукции.

По мере приближения президентских выборов в США следует ожидать дальнейшую активизацию усилий нынешней администрации по поддержке тех или иных отраслей американской промышленности за счет принятия ограничительных мер в отношении их зарубежных конкурентов. Одновременно можно спрогнозировать и увеличение обращений местных компаний о проведении антидемпинговых и компенсационных расследований против иностранной продукции, что будет связано с их желанием успеть воспользоваться преимуществами «поправки Берда» (согласно ей получаемые от взимания пошлин средства не направляются в федеральную казну, а распределяются среди компаний, инициировавших указанные разбирательства), действие которой в перспективе может быть прекращено в связи с угрозами введения против США санкций, после того, как данная мера была признана ВТО противоправной.

В 2003г. в США произошли определенные существенные изменения в экспортно-импортном регулировании, большинство из которых было связано с усилением американцами мер по обеспечению национальной безопасности и противодействию угрозам терроризма. 12 июня 2002г. в США был принят Закон «О защите здоровья населения и готовности к отражению актов биологического терроризма» (далее – Закон о биотерроризме), положениями которого предусматриваются различные меры по защите страны от биотерроризма, в т.ч. наделение министерства здравоохранения и социального обеспечения новыми полномочиями по предотвращению преднамеренного заражения потребляемых в США продуктов питания. Непосредственно разработка мер по обеспечению продовольственной безопасности и контроль за их соблюдением возложены на структурное подразделение вышеуказанного министерства – Управление контроля за качеством продовольствия и медикаментов (Food and Drug Administration, далее по тексту – FDA). FDA осуществляет контролируемые функции в отношении всех продуктов питания, за исключением мяса, битой птицы и продуктов переработки яиц, контроль за которыми осуществляется министерством сельского хозяйства США.

Закон о биотерроризме предусматриваются два новых вида контроля со стороны FDA за безопасностью пищевой продукции, выполнение которых носит обязательный характер: регистрация пищевых предприятий и предварительное уведомление об импортных поставках продовольствия, которые вступили в силу с 12 дек. 2003г. Это означает, что с указанной даты все иностранные предприятия, занятые производством, переработкой, упаковкой или хранением продуктов питания, предназначенных для потребления в США, должны быть зарегистрированы в FDA. Механизм регистрации предприятий начал действовать с 16 окт. 2003г.

С учетом того, что новые требования являются серьезным вмешательством государства в отлаженный механизм ведения внешнеторговой деятельности, США постарались максимально упростить процесс прохождения новых процедур, сделав его бесплатным и отдав предпочтение электронной форме взаимодействия. Для этих целей специально создана электронная система предварительных уведомлений в интернете, принадлежащая FDA, а также было разрешено использовать электронную систему таможенных органов, применяемую для таможенной очистки грузов. С 12 дек. 2003г., обе указанные электронные системы функционируют в круглосуточном режиме, а в случае сбоев в их работе заполненную форму уведомления можно направить в FDA по факсу или электронной почте.

Регистрация любого иностранного пищевого предприятия должна осуществляться только через агента в США, уполномоченного этим предприятием выступать в качестве посредника при взаимодействии с FDA. При этом необходимо, чтобы агент проживал/был зарегистрирован, либо занимался постоянной деловой деятельностью в США, причем наличие у агента только «почтового ящика» недостаточно. Для целей регистрации агент должен физически находиться в США. FDA рекомендует иностранным предприятиям заключать письменное соглашение с агентом. Причем каждое предприятие проходит регистрацию только один раз, а в дальнейшем обязуется извещать FDA об изменениях в представленных ранее сведениях в течение 60 дней с момента таких изменений.

Предварительное уведомление об импортных поставках продовольственной продукции представляет собой заблаговременное сообщение в FDA о всех импортных поставках продуктов питания в США. В уведомлении должно быть приведено полное описание товара (включая его рыночные наименования и сведения о фасовке), указаны производитель и перевозчик, предприятие-производитель с/х сырья (если оно известно), страна происхождения, страна отгрузки и предполагаемый порт доставки, импортер/грузополучатель в США, ожидаемое время прибытия груза.

Уведомления должны быть направлены не ранее, чем за 5 дней до предполагаемого прибытия в США и не позднее, чем: за 2 часа – при доставке наземным транспортом (кроме ж/д); за 4 часа – при доставке воздушным или ж/д транспортом; за 8 часов – при доставке морским транспортом.

Рекомендуется, чтобы международные перевозчики заранее, т.е. до принятия груза, имели сведения о том, выполнены ли все необходимые формальности, связанные с новыми требованиями-

ми по безопасности продовольственной продукции, и располагали соответствующими подтверждающими документами.

В случае нарушения требований по регистрации предприятий и предварительному уведомлению об импортных поставках к виновным будут применяться различные санкции вплоть до уголовной ответственности. Санкции гражданско-правового характера предусматривают задержание товара в порту и его транспортировку в безопасное место (специальные таможенные склады, контейнерные площадки и централизованные пункты досмотра) для определения безопасности товара и его соответствия требованиям американских стандартов.

Еще одним значительным изменением в американской системе экспортно-импортного регулирования в 2003г. явилась вышеуказанная досрочная отмена президентом Дж.Бушем с 5 дек. ограничений по статье 201 Закона США о торговле 1974г. на ввоз иностранной стальной продукции. В результате этой меры в отношении 10 категорий стали, на которые приходится основной объем иностранных поставок, было прекращено применение дополнительных повышенных пошлин, а для слябов — количественных ограничений. Американская администрация оставила в силе функционирование системы мониторинга импорта иностранной стальной продукции, в соответствии с которой минторг США осуществляет наблюдение за динамикой поставок различных категорий стали из-за рубежа с целью своевременного реагирования на их возможное резкое увеличение, угрожающее причинением ущерба местной промышленности. Одновременно с вынужденной отменой мер по статье 201 (под давлением со стороны ЕС) некоторыми представителями администрации США было дано понять, что в дальнейшем она готова продолжать политику поддержки процесса реструктуризации и повышения конкурентоспособности местной сталелитейной промышленности, в т.ч. посредством «более охотного» инициирования менее спорных, в отличие от специальных защитных разбирательств, антидемпинговых и компенсационных расследований против иностранных поставщиков стали.

Обзор прессы ТОРГОВЛЯ ОРУЖИЕМ

По данным нового доклада конгресса, озаглавленного «Поставки традиционных видов вооружения в развивающиеся страны, 1995-2002гг.», в пред.г. США сохранили свое доминирующее положение на международном рынке вооружений, особенно в сфере поставок в развивающиеся страны.

В 2002г. США являлись лидером мировых продаж, заключив контракты на 13,3 млрд.долл., 45,5% от общего объема сделок на поставку традиционных видов вооружения. В 2001г. эта сумма была 12,1 млрд.долл. В соответствии с докладом, 8,6 млрд.долл. составили поставки в развивающиеся страны, 48,6% всех сделок на поставку традиционных видов вооружения, заключенных в прошлом году с развивающимися странами. Второе место по объему сделок в прошлом году занимала Россия, заключив контракты на 5 млрд.долл. Следующей в списке шла Франция, заключившая сделки на 1 млрд.долл.

В докладе сообщается, что за период с 1999г. по 2002г. не было произведено никаких поставок ракет типа «земля-земля» из таких стран, как США,

Россия, Китай или из Европы на Ближний Восток. Однако данные доклада свидетельствуют, что 60 ракет такого типа были поставлены на Ближний Восток странами, перечисленными в категории «другие», в которую входят такие поставщики, как Израиль, Южная Африка и Северная Корея.

Представители американских властей, как военных, так и гражданских, заявили сегодня, что Северная Корея была источником поставок ракет типа «земля-земля», указанных в докладе, а также за этот период на Ближний Восток было поставлено 10 противолодочных ракет. В докладе говорится, что в период с 1999 по 2002г. ни один из основных производителей вооружений не осуществлял поставок в Ирак или, по крайней мере, они не превышали 50 млн.долл., минимальной суммы сделок, включенных в доклад.

Страны из категории «другие», в которую входят бывшие соцстраны из Центральной и Восточной Европы, поставили Ираку в 1999-2002г.г. вооружений на 100 млн.долл., хотя в докладе не уточняются конкретные источники поставок. По мнению Пентагона, Украина продала Ираку радиолокационную систему «Кольчуга».

Общая сумма сделок на поставку вооружений в развивающиеся страны в 2002г. составила 17,7 млрд.долл., больше, чем 16,2 млрд.долл. в 2001г., тем не менее это самые низкие показатели за 1995-2002гг. По данным доклада, в 2002г. общий объем соглашений на поставку вооружений достиг 29,2 млрд.долл., снизился по сравнению с 2001г. и явился 2 годом подряд, когда общее количество продаж оружия сокращалось. New York Times, 25.09.2003г.

Франция

Авиапром с РФ

Франция является одним из мировых лидеров в авиационно-космической области, располагающим высокотехнологичными разработками, мощным научным потенциалом. Франция играет важную роль в деятельности европейского аэрокосмического оборонного консорциума EADS. Концерн Airbus, представляющий авиастроительное направление EADS, в 2003г. вышел в мировые лидеры в области гражданского самолетостроения, опередив ближайшего конкурента — группу компаний «Боинг» (США), входящая в состав консорциума компания «Еврокоптер» занимает лидирующее положение в мире в области производства вертолетов. Промышленная группа «Снекма» является ведущей национальной компанией по разработке и производству авиадвигателей для пассажирских, боевых и учебно-тренировочных самолетов, вертолетов, а также ракетных двигателей различного назначения (боевых ракет, носителей гражданского назначения, спутников), т.е. производит практически полный перечень двигательных установок аэрокосмического назначения. Французская компания Arianespace является мировым лидером в сфере производства коммерческих космических запусков. Французские компании занимают лидирующие позиции на ряде сегментов мировых рынков авионики (группа «Талес»), спутниковых телекоммуникаций (группа «Алкатель»), космических систем. Деятельность французских фирм в авиационной и космической промышленности объединена в рамках группы GIFAS.

Франция играет ведущую роль в европейской космической отрасли. Национальный центр космических исследований CNES реализует политику французского государства в этой сфере, а также принимает активное участие в деятельности Европейского космического агентства (ЕКА), координирующего усилия государств стран ЕС в области космических исследований.

Авиационно-космическая отрасль является одним из приоритетных направлений французско-российского сотрудничества, позволяющим реализовать передовой опыт российских предприятий в данной области на международном рынке. Примером такого сотрудничества могут служить ряд проектов в области создания авиационной техники, космического оборудования, совместного использования космического пространства.

Успешно развивается сотрудничество компании «Снекма» с российским предприятием НПО «Сатурн», основанное на реальном разделении труда. Подписано трехстороннее соглашение по производству регионального самолета (апр. 2003) с участием НПО Сатурн, СП Боинг-Сухой, «Снекма». Цель: разработка, производство, маркетинг и продажа (полный комплекс) Общая стоимость контракта 350 млрд.долл. Это один из наиболее продвинутых совместных проектов, в котором российская сторона будет выполнять весь комплекс работ, связанных с производством планера.

В числе других проектов – программа создания учебно-тренировочного самолета МиГ-АТ с участием корпораций РСК «МиГ», «Снекма» и «Талес», проект по созданию транспортного вертолета МИ-38 в рамках СП ЗАО «Евромилль» (КБ МИ-Ля и Еврокоптер), работы по сертификации самолета Ту-204-120 в международных рамках по европейским правилам, проект создания в Москве инженерного центра, интегрированного в структуру Airbus, реализуемый с участием группы компаний «Каскол» (в рамках кооперационной программы ЕАДС-РАКА).

Выражены намерения совместного участия ОНЕРА, ЦАГИ и ЦИАМ в научно-исследовательских работах по Шестой рамочной программе Европейского сообщества на 2002-06гг. Консорциумом ЕАДС принято решения о создании в Москве исследовательского Центра.

В рамках Меморандума о сотрудничестве и Кооперационной программы, заключенных между концерном ЕАДС и Российским авиационно-космическим агентством, ведутся работы по ряду направлений авиакосмического сотрудничества, таких как организация допуска российских носителей «Союз» к производству коммерческих запусков с космодрома Куру (Гвиана) – проект Союз-Куру.

Коммерциализация запусков с использованием носителей Союз успешно осуществляется в рамках СП «Старсем».

Программа предусматривает ряд других проектов в области совместного изучения и использования космического пространства.

Важным направлением, дающим возможность развивать и укреплять сотрудничество российских и французских фирм, является организация семинаров, встреч, участие в международных салонах и выставках (франко-российский авиационный семинар в Москве – Нижнем Новгороде в сент.

2002г, Международный авиасалон в Жуковском (Россия), Международный авиационно-космический салон в Ле-Бурже (Франция)).

Активное взаимовыгодное использование потенциала российско-французского сотрудничества в авиакосмической области открывает перспективы активизации участия российских фирм в европейских космических программах, где Франция, в большинстве случаев, является ведущей движущей силой и координатором, таких как проекты «Галилео», «Плеяды». Западными партнерами, мог бы быть учтен российский опыт производства высоконадежных космических носителей и спутниковых платформ, наличие признанных за рубежом уникальных космических технологий и высокий научно-технический потенциал. Активное взаимовыгодное сотрудничество в этом направлении позволит упрочить позиции европейских стран в космической области.

Политическая обстановка, складывающаяся в последнее время, как в мире, так и в обеих странах, оказывает существенное влияние на дальнейшее развитие российско-французских торгово-экономических отношений. Высшее французское политическое руководство в целом проводит курс на развитие двусторонних отношений с Россией и оказание поддержки демократическим преобразованиям в нашей стране. Позиция официальных кругов Франции состоит в признании важности России как торгово-политического партнера, сотрудничество с которым может оказать существенное позитивное влияние на решение его внутриэкономических и внутриполитических проблем. Практическим выражением этой политики стало предоставление РФ значительных кредитов как в рамках двусторонних отношений (правительственные кредиты 1992г. и 1996г.), так и по линии международных организаций, оказание технологий.

Чили

Военторг

Чилийское правительство уделяет большое внимание поискам путей привлечения инвестиций и технологий с целью модернизации экономической структуры страны. Одним из важных направлений деятельности в этой области стала разработанная национальной Корпорацией развития «Корфо» концепция «Национальная политика по реализации промышленных компенсаций». Суть этой концепции заключается в увязке закупок за рубежом вооружений и военной техники (В и ВТ) с обязательствами продавца осуществить инвестиционный или технологический проект на территории Чили за счет сумм причитающихся ему платежей. Военные закупки, по идее авторов, должны служить делу промышленного и технологического развития страны.

Такого рода операции в документах «Корфо» получили название офсетных. Предлагается следующее определение: «офсет – коммерческое соглашение, предлагаемое покупателем и одобряемое продавцом, обязывающее продавца осуществить действия, которые компенсируют поток денежных средств, связанных с контрактом продажи».

Основные принципы Национальной политики по реализации промышленных компенсаций (НППК): обязательства по компенсации не долж-

ны приводить к удорожанию контракта; экономическую выгоду от операции офсет должны получать обе стороны; ответственность за исполнение обязательств по офсетной сделке возлагается в одностороннем порядке на продавца военной техники; передача предложений по осуществлению компенсаций проводится в ходе проведения переговорного процесса между сторонами по основной сделке; предлагаемые проекты должны иметь экономические результаты и сроки исполнения, поддающиеся оценке и контролю.

В документе подчеркивается тесная увязка компенсационных проектов с основной сделкой. Если операция по закупке В и ВТ не совершается, компенсационная сделка также не реализуется.

В связи с тем, что цель компенсационных операций — развитие технологического прогресса Чили, в документе специально указывается, что не рассматриваются в качестве компенсационных проекты, создающие конкуренцию уже существующим предприятиям, проекты, связанные с простым перемещением собственности и проекты, связанные с будущими торгами. Документом устанавливаются критерии отбора: Финансовые: проекты должны быть рентабельными; проекты должны обеспечивать постоянный приток инвестиций и финансирования; оференты должны обладать способностями по управлению проектом; проекты должны отвечать внутренним нормам охраны окружающей среды, основываться на нормах зафиксированных в торговых соглашениях. Приоритетные отрасли: отсутствующие в стране; сферы, развитие которых лимитируется низкой емкостью рынка (проекты, являющиеся частью международных дистрибуционных сетей); сферы, к которым Чили имеет ограниченный доступ (ноу-хау, патенты, венчурный капитал).

В соответствии с политикой региональной децентрализации предпочтение оказывается проектам, осуществляемым во всех регионах кроме столичного. Критерии оценки эффективности проекта: вклад в технологическое развитие; вклад в развитие производства; обеспечение роста занятости.

Предлагаемые компенсационные проекты могут реализовываться в форме совместного производства, передачи технологий, ноу-хау, патентов, лицензий, обеспечения выхода на новые рынки, финансового содействия.

В правительстве Чили не выработано четкого понимания в какие секторы экономики и в какой пропорции, следует направлять компенсации офсетных программ. Военное руководство Чили считает целесообразным использовать их для развития непосредственно военного производства и на получение новых технологий судостроительной компанией «Асмар» чилийского ВПК.

В качестве альтернативного варианта рассматривается строительство Центра по ремонту и сборке вертолетов на базе авиастроительной компании ВВС Чили «Энаер» с целью удовлетворения потребностей национальных ВС, а также проведения ремонта и модернизации авиационной техники других государств Латинской Америки. Военные эксперты исходят из того, что ВС в соответствии с «Законом о меди» используют собственные накопленные средства для закупки В и ВТ, а следовательно должны учитываться их интересы при реализации офсетных программ, в т.ч., и направленные для

развития ВПК страны. В Чили внимательно изучается испанский опыт осуществления офсетных программ в военном секторе экономики государства.

Поддержку в правительстве Чили находят предложения по использованию средств от реализации офсетных программ только на развитие гражданских отраслей промышленности и сельского хозяйства, а также получение новых технологий в данных сферах.

Наибольшую заинтересованность в получении компенсаций проявляют власти и научные круги регионов, в которых расположены верфи судостроительной компании «Асмар». Руководитель VIII региона (г.Консепсьон) и директор Центра научных исследований (г.Вальдивия, X регион) основными направлениями сотрудничества в рамках офсета считают:

- развитие региональной инфраструктуры (получение новых технологий в области жилищного строительства, развития портовых сооружений и аэропортов); строительство трансконтинентальной железной дороги, соединяющей порты Тихого и Атлантического океанов;

- адаптация производственных мощностей «Асмар» для ремонта и обслуживания кораблей рыболовного флота иностранных государств (в т.ч., России); строительство газо- и нефтепроводов из Аргентины для обеспечения потребностей региональных электростанций и населения;

- получение новых технологий в интересах развития предприятий и организаций регионов; сотрудничество в области сельского и рыбного хозяйства (лесоводство, разведение рыбы в закрытых водоемах, борьба с с/х болезнями и вредителями, использование биотехнологии для развития аграрного производства и воспроизводства морепродуктов, рыболовство);

- проведение совместных исследований в Антарктиде, в т.ч., связанных с изучением влияния происходящих на ледовом континенте изменений на глобальное потепление климата на планете;

- борьба с лесными пожарами; гидрографические исследования (особенно в пределах «200-мильной чилийской экономической океанской зоны»); геофизические исследования магнитного поля Земли; восстановление деревянных церквей на о-ве Чилоэ; использование зарубежных наработок в системе обучения университетов и институтов регионов, обмен преподавателями.

Российское ФГУП «Рособоронэкспорт», проявившее заинтересованность в участии в торгах на строительство фрегатов по запросу судостроительной компании «Асмар» для чилийского ВПК, в соответствии требованиями указанной «Национальной политики реализации промышленных компенсаций» подготовило пакет офсетных предложений и представило его чилийцам в авг. 2003г. Содержание пакета еще раз доказывает огромные возможности еще мало реализованные на внешнем рынке возможности российской экономики в сфере науки, технологий и образования. Проекты включают предложения как в области военно-технологического сотрудничества, так и в гражданской сфере. Компенсационные проекты общегосударственного направления включают 32 предложения о передаче технологии в области медицины, аэрокосмической отрасли, электроэнергетике, металлургии и металлообработке, производстве новых строительных материалов.

Среди них можно выделить несколько наиболее перспективных: подготовка и запуск в космос двух чилийских космонавтов; внедрение геоинформационных систем для целей картографии, учета ресурсов, создания баз данных; дистанционное зондирование земли; организация системы слежения за движущимися объектами (судами, автомобилями и др. транспортными средствами), с целью обеспечения безопасности, сокращения времени транспортировки грузов; организация совместного производства ряда новейших медпрепаратов; технологии покрытий металлических поверхностей с помощью холодного газового динамического распыления; совместное производство, передача лицензий или поставка нового композитного материала сибунита; строительство и установка малых дрейфующих ГЭС; поставка оптико-электронного оборудования дистанционного управления РЛ высоко-температурными процессами; технологии промочки газа от токсичных компонентов.

Чилийские ВВС ведут переговоры о подписании соглашения на 660 млн.долл. с американской компанией «Локхид Мартин». Соглашение предусматривает поставку с начала 2006г. десяти многоцелевых истребителей F-16 C/D на офсетных условиях, в соответствии с которыми американцы первоначально предлагали осуществить строительство в Чили завода по ремонту и обслуживанию авиадвигателей. Затем офсетные предложения были пересмотрены и свелись к проекту строительства в г.Сантьяго Центра по изданию технической документации фирмы «Дженерал Электрик» с числом занятых 30 чел., стоимость — 1 млн.долл. Несмотря на низкую привлекательность указанных офсетных условий компании «Локхид Мартин», размещение заказа решено в пользу американцев.

«Экспонаваль — 2004». 13 нояб. 2003г. Международный выставочный комитет Чили FISA провел в Морском клубе г.Винья дель Мар презентацию будущей IV выставки «Экспонаваль — 2004». В мероприятии участвовали представители высшего командования военно-морских сил во главе с министром обороны страны Мишель Бачилет.

Выставка пройдет с 30 нояб. по 3 дек. 2004г. в Винья дель Мар в 5 км. от главного портового города Чили Вальпараисо. Выставки «Экспонаваль» являются наиболее важными мероприятиями по военно-морской тематике в Латинской Америке. В предстоящей выставке примут участие 90 фирм из 17 стран. На выставке будут представлены технологии, оборудование, приборы, товары и услуги для судостроительной промышленности, морского судоходства, включая системы наблюдения, управления и контроля, а также вооружение для военно-морских сил.

Директор департамента ВМС контр-адмирал Сарретеа Сант-Лоуренс в своем выступлении на презентации отметил, что «Экспонаваль» предоставляет участникам большие возможности для обмена опытом, налаживания связей между представителями ВМС разных стран, обеспечивает доступ к новейшим технологиям. Он также подчеркнул, что четвертая выставка озаменована тем, что она проходит в период полной перестройки и обновления чилийского флота и оборудования. Выставка будет сопровождаться научно-производственными семинарами, где участники из разных стран будут обсуждать вопросы политики, обороны, развития техники в сфере судостроения и мо-

реплавания. Ряд российских фирм во главе с ФГУП «Рособоронэкспорт» подали заявки на участие в этом мероприятии.

«Exponaval», www.exponaval.cl, — крупнейшая специализированная выставка военно-морской техники, вооружений, технологий и оборудования. Экспоненты данной выставки ориентированы на латиноамериканский рынок и учитывают интересы этих стран в области кораблестроения, средств навигации, средств связи и военно-морского оборудования и вооружения. Проводится 1 раз в 2г.

Организатором международных выставок является чилийская компания FISA (Feria Industrial), (56-2) 530-70-00, ф. (56-2) 533-16-67, [mfo\(g\).fisa.cl](mailto:mfo(g).fisa.cl), www.fisa.cl.

Антитерроризм

Хоумленд Секьюрити-2003. 19-22 нояб. 2003г. в Хг.Сантьяго была проведена Международная панамериканская выставка спецсредств защиты и обеспечения безопасности (Homeland Security Exhibition-2003), организатором которой выступила американо-чилийская компания Exproconsortium.

По замыслу организаторов выставки главной целью ее проведения явилось демонстрация основных достижений в области специальных техсредств для противодействия международному терроризму, оргпреступности, наркоторговле. Мероприятие было направлено на осуществление делового сотрудничества между мировыми производителями оборудования и снаряжения для силовых структур и частных охранных компаний и фирм государств Латинской Америки.

На выставке были представлены образцы спецтранспорта для перевозки пострадавших граждан, оборудование для техзащиты помещений и ограниченных территорий, включая аудио-видео средства контроля, противопожарные средства, а также спецэкипировка, амуниция и средства индивидуальной защиты и нейтрализации нарушителей, снаряжение и техника для ликвидации последствий стихийных бедствий, оборудование для криминалистических исследований, системы и средства оперативной связи, автоматизации и защиты информации, а также системы обеспечения охраны госграницы и др. важных объектов.

В ходе выставки был проведен ряд конференций и семинаров, организованных американской компанией International Security & Defence Systems, на которых обсуждались вопросы борьбы с международным терроризмом, противодействия современным угрозам и обеспечения безопасности с использованием спецсредств, в т.ч. меры по предотвращению и локализации возможных кризисных ситуаций на предприятиях, в населенных пунктах, регионе или в целом по стране.

В выставке участие государственные и частные компании из США, Израиля и Чили, а общее их число не превысило 35, что меньше, чем было запланировано организаторами. Это могло быть связано с совпадением сроков проведения выставки в г.Сантьяго с аналогичной 13 Международной выставкой внутригосударственной безопасности в Париже «Милипол Париж-2003». Чилийские эксперты полагают, что организаторы намеренно выбрали указанные сроки, чтобы лишить возможности участия в чилийской выставке европейских конкурентов. Анализ состава участников выставки

позволяет сделать вывод о стремлении американских и израильских компаний укрепить свои позиции на чилийском рынке специальной и полицейской техники для продвижения продукции не только в Чили, но и в др. страны Латинской Америки.

Организаторам выставки «Хоумленд Секьюрити-2003» не удалось привлечь минобороны Чили выступить в качестве спонсора мероприятия, чтобы повысить его статус до уровня проводимых в стране авиационно-космических и военно-морских выставок «Фидае» и «Экспонаваль».

Швеция

Военпром

Оборот фирм ВПК Швеции в 2002г. составил 40 млрд. шв.кр. На предприятиях шведского ВПК занято 27 тыс.чел. По данным ЦСБ экспорт Швецией В и ВТ за янв.-окт. 2002г. составил 1,5 млрд. шв.кр. (наибольшие поставки – в США на 235 млн. шв.кр.). Портфель экспортных заказов ВПК – 20 млрд. шв.кр.

Инокомпании владеют значительной частью ВПК Швеции. Бывшими шведскими компаниями «Хегглундз Викл» (сейчас «Алвис Хегглундз»), «Кокумс» и «Бофорс Дефенс» полностью владеют соответственно английский концерн «Алвис», немецкий HDW и американский «Юнайтед Дефенс». 35% акций в концерне «Сааб» имеет английская компания Bae Systems.

Концерн «Сааб». Крупнейшим в Северной Европе военно-промышленным концерном и ядром шведского ВПК является «Сааб», специализирующийся на разработке и производстве авиакосмической техники, различных систем управления и вооружения (в т.ч. истребители JAS-39 «Грипен», зенитно-ракетные комплексы, противотанковые системы, авиационные и противокорабельные управляемые ракеты). Объем продаж по итогам 9 мес. 2002г. составил 11,7 млрд. шв.кр. при количестве занятых 14100 чел. (2001г. – 14 028), прибыль – 593 млн. шв.кр. В 2002г. портфель заказов «Сааб» превысил 44 млрд. шв.кр.

20% оборота «Сааб» приходится на производство и модернизацию истребителей JAS-39 «Грипен». В 2002г. начат выпуск новой модификации JAS-39C. Самолет оснащен усовершенствованным бортовым оборудованием и системой дозаправки в воздухе.

До 2010г. «Сааб» при поддержке Bae Systems планирует продать 200 истребителей JAS-39. Среди возможных покупателей JAS-39 называются Швейцария, Словакия, Румыния, Австралия, Индия, Сингапур, Малайзия и Бразилия.

В условиях возросшей конкуренции на рынке боевых самолетов активная поддержка Bae Systems позволила добиться положительного решения правительства ЮАР по покупке 28 самолетов JAS-39 «Грипен» (поставки начнутся в 2007г.). В конце 2001г. заключено соглашение о передаче Венгрии 14 истребителей JAS-39 в лизинг сроком на 10 лет. В 2002г. тендеры в Польше и Австрии на поставку истребителей были проиграны, однако руководство «Сааб» не теряет надежды на пересмотр результатов тендера в Австрии. В фев. 2003г. подписано дополнительное соглашение, согласно которому истребители «Грипен» для Венгрии будут модернизированы по стандартам НАТО и по истечении срока лизинга будут выкуплены Венгрией.

Фирма «Эрикссон Майкрософт Системз» (подразделение концерна «Эрикссон») разрабатывает и производит РЛС для авиации (в т.ч. для истребителей JAS-39 «Грипен») и сухопутных войск, станции обнаружения огневых позиций артиллерии, системы управления войсками, информационные системы военного назначения, оборудование связи, вычислительную технику и системы электронного противодействия. Фирма поставляет на экспорт систему дальнего радиолокационного обнаружения (ДРЛО) Erieye, РЛС засечки артиллерийских позиций Arthur, РЛС «Жираф-75» и ее модификации.

«Вольво Аэро». Подразделение концерна Volvo LV) осуществляет производство и обслуживание авиадвигателей. Основная производственная программа фирмы – двигатель RM12 для истребителей JAS-39 «Грипен». В связи с ухудшением мировой конъюнктуры результаты деятельности «Вольво Аэро» существенно снизились. Объем продаж по итогам 9 мес. 2002г. составил 6,78 млрд. шв.кр. (8,66 млрд. шв.кр. за соотв. период 2001г.), прибыль – 45 млн. шв.кр. (521 млн. шв.кр.).

В фев. 2002г. «Аэрофлот» и фирма «Вольво Аэро» подписали соглашение на 60 млн.долл. по обслуживанию авиадвигателей JT9D-59A, установленных на самолетах DC10-40.

Крупными компаниями шведского ВПК также являются «Бофорс Дефенс» (разработка и производство артиллерийских систем и боеприпасов), «Кокумс» (создание и строительство боевых кораблей и подлодок) и «Алвис Хегглундз» (разработка и производство бронетехники).

В целях повышения эффективности производства и экспортного потенциала руководство страны и ведущих фирм ВПК придают большое значение развитию международного военно-технического сотрудничества. Среди реализуемых:

- совместная закупка военных вертолетов NH-90 для ВС Финляндии, Швеции и Норвегии. Часть систем вертолета будут производить шведские фирмы «Сааб», «Эрикссон Майкрософт Системз», «Алвис Хегглундз», «Вольво Аэро», а также «Патриа Индастриз» (Финляндия) и «Конгсберг» (Норвегия);

- совместная разработка «Алвис Хегглундз» с финской «Патриа Индастриз» 120-мм самоходной автоматической минометной установки Атос;

- программа MBT LAW (NLAW) по разработке и производству противотанковой системы нового поколения фирмой «Сааб Бофорс Дайнемикс» совместно с МО Великобритании и Швеции;

- совместная разработка и производство «Сааб» с немецкой фирмой LFK авиационной крылатой ракеты «Таурус Кепд -350»;

- участие «Сааб» в европейском консорциуме по созданию управляемой ракеты класса «воздух-воздух» с радиолокационной ГСН Meteor совместно с фирмами Великобритании, Франции, ФРГ, Италии и Испании;

- совместная разработка «Сааб» с немецкой BGT, итальянской Alenia Litton Itali BPD, греческой Pukal Intracom HA и норвежской «Рауфош» авиационной управляемой ракеты ближнего боя IRIS-T;

- совместное производство 155 мм управляемых артиллерийских снарядов (Bonus) шведской фирмой «Бофорс Дефенс» и французской GIAT Industries для МО Швеции и Франции;

– разработка «Бофорс Дефенс» и американской корпорацией «Рейтеон» 155 мм артиллерийского снаряда с коррекцией траектории ТСМ (Trajectory Correctable Munitions) для ВС США и Швеции.

Правительство активно поддерживает ВПК при проведении международных тендеров по продаже сложных систем оружия (в т.ч. во время государственных и неофициальных визитов) и привлекает большие финансовые и экономические ресурсы для осуществления инвестиций и встречных закупок в странах – потенциальных заказчиков шведской военной техники.

Япония

Авиапром-2003

Ракетно-космический сектор авиакосмической промышленности Японии в 2003г. произвел продукции и услуг на 645,2 млрд. иен, что на 15% превышает показатель 2002г. Рост основных показателей произошел за счет увеличения доли расходов государства и крупнейших промышленных компаний на проведение дополнительных испытаний и прикладных НИОКР на заключительном этапе реализации очередного этапа национальной программы исследования космоса и создания японской ракеты-носителя Н-2А. Основную долю в общем объеме производства составили спутники и космические аппараты (42%), ракетносители (24%), наземное оборудование пусковых и управляемых комплексов (22%), а также средства телекоммуникации и космической связи (10%). В качестве отдельной статьи расходов можно также выделить проведение прикладных НИОКР в рамках программ разработки гиперзвукового самолета и проекта создания стратосферных платформ.

Намечавшаяся в последние годы тенденция повышения доли капиталовложений, направляемых на совершенствование уже имеющихся управляемых комплексов и их инфраструктуры, в рамках единой национальной системы обеспечения безопасности авиационных полетов и космических запусков, сохранилась и в 2003г., несмотря на имеющиеся сложности в экономике страны.

Основными потребителями продукции и услуг ракетно-космического сектора Японии стали: Японское управление аэрокосмических исследований «Джакса» – новый независимый административный орган, созданный в окт. 2003г. на основе объединения Национального управления по освоению космоса («Насда»), Национальной аэрокосмической лаборатории («Нал») и Института космических исследований («Исас») – в общей сложности 70%, а также компании-производители спутников вещания и бортовой аппаратуры.

Объем экспорта продукции и услуг остался на прежнем уровне и составил в 2003г. 76 млрд. иен. Из них 55% приходится на долю спутников связи, 45% – арендная плата за использование наземных и морских комплексов. Доля коммерческих запусков в общем объеме экспорта по-прежнему была мала и не превысила 1%.

Основными зарубежными потребителями продукции японской авиакосмической промышленности являлись страны Европейского Союза (55%), США (5%) и Канада (1%). Несмотря на экономические трудности, общий объем затрат

частных промышленных компаний Японии на исследования и разработки авиакосмической техники составил 16,5млрд. иен.

Продолжается острая конкуренция с европейским консорциумом «Аэроспейс» на узком рынке коммерческих запусков. В тендерах на космические запуски участвуют США, Россия и КНР, предлагающие услуги по выведению японских коммерческих спутников на околоземную орбиту по значительно более выгодным ценам. Свои основные надежды японские производители связывают с созданием одноразового ракетно-космического комплекса нового поколения «Джи Экс», вдвое более надежного и дешевого чем носитель Н-2А. Стоимость проекта оценивается в 450 млн.долл. Концентрация научных усилий и материальных средств на этом ключевом для Японии направлении НИОКР и стала основной причиной создания «Джакса». 35% средств, необходимых для реализации проекта, должны предоставить промышленные компании «Мицубиси Хэви Индастриз», «Исикавадзима Харима Хэви Индастриз», «Кавасаки Хэви Индастриз» и «Исикавадзима Аэроспейс».

Имеющие место технологическое отставание в этой области от ведущих мировых космических держав и недостаток капиталовложений нашли свое выражение в неудачном запуске в окт. 2003г. японского спутника связи российским носителем «Рокот», в результате которого коммерческий груз был выведен на штатную орбиту, но в результате сбоя в системах управления траекторией и связи, впоследствии был потерян.

В качестве основного средства повышения надежности и конкурентоспособности национальных наукоемких проектов и сохранения темпов их продвижения в условиях дальнейшего ужесточения критериев бюджетного финансирования космических исследований, японские космические ведомства традиционно рассматривают привлечение иностранных технологий. Планируется активизировать поиск дополнительных возможностей сокращения затратной части проектов за счет использования более отработанных зарубежных (американских, европейских) технологий. В рамках этой работы японские частные промышленные компании осуществляют частичное финансирование и кредитование модернизации ряда российских предприятий авиакосмической отрасли, имея в виду, использование их технического потенциала для успешного решения собственных задач, а также долгосрочное развитие контактов с целью возможного получения в будущем доступа к имеющимся в России технологическим наработкам.

Одним из примеров такого сотрудничества может стать договор о поставках оборудования на 60 млн.долл. японскими компаниями «Сумитомо» и «Мори Сэйки» российскому НПО «Сатурн», специализирующемуся, в т.ч., в производстве средств космической навигации, связи и телекоммуникационных систем.

Предприятия авиационно-космической промышленности Японии в 2003г. произвели продукции на 2130 млрд. иен, что включает производство самолетов, вертолетов, авиационных двигателей и их компонентов, а также услуги по ремонту и техническому обслуживанию военной техники. 55% выпущенных самолетов и вертолетов предназначались для подразделений сил самообороны Японии, удельный вес которых в заказах, с учетом вне-

шнеполитического курса нынешнего японского руководства, в обозримом будущем возрастет. Японские авиастроительные компании («Исикавадзима Хэви Индастриз», «Мицубиси Хэви Индастриз», «Кавасаки Хэви Индастриз», «Фудзи Хэви Индастриз») принимают участие в выпуске компонентов для гражданских самолетов ведущих мировых производителей и прикладной научно-исследовательской деятельности по разработке и испытаниям авиационных двигателей (в т.ч., турбовентиляторного авиадвигателя V2500 для оснащения авиалайнеров фирм «Боинг» и «Аэрбас Индастри»).

По данным японской Ассоциации предприятий аэрокосмической промышленности («Сджак»), в данной отрасли промышленности Японии занято 35 тыс.чел.

Авиапром-2002

Ракетно-космический сектор авиакосмической промышленности Японии в 2002г. произвел продукции и услуг на 545 млрд.иен. Наибольшую долю в общем объеме производства составили спутники и космические аппараты (46%), ракетоносители (28%), наземное оборудование пусковых и управляемых комплексов (16%), средства телекоммуникации (8%). Намечавшаяся в 2000-2001 гг. тенденция повышения доли капиталовложений, направляемых на совершенствование уже созданных управляемых комплексов и развитие новой инфраструктуры дополнительных средств слежения и связи в рамках единой национальной системы обеспечения безопасности авиационных полетов и космических запусков (включая разработку специальных программных средств), получила свое подтверждение и в 2002г.

Основными потребителями продукции и услуг ракетно-космического сектора японской промышленности являются Национальное агентство космических исследований (НАСДА – 48%), компании спутниковой связи и ~ вещания (10%), компании-производители спутников и бортовой аппаратуры (8%), Институт космических исследований («ИСАС» – 6%). С 2001г. японская система государственного управления исследованиями в области космоса претерпевает реорганизацию, имеющую целью повысить эффективность ракетно-космической отрасли и долю прибыли, полученной от ее коммерческого использования. На базе НАСДА, Национальной аэрокосмической лаборатории (НАЛ), ИСАС в ходе реорганизации должен быть сформирован новый орган государственного управления деятельностью в области космоса (рабочее название «Мэдама»).

Объем экспорта продукции и услуг остался примерно на прежнем уровне и составил в 2002г. около 74 млрд. иен. Из них 56% приходится на долю спутников связи, 40% – арендная плата за использование наземных комплексов. Доля коммерческих запусков в общем объеме экспорта по-прежнему не превысила 1%.

Основными зарубежными потребителями продукции японской авиакосмической промышленности являлись страны Европейского Союза (55%), США (5%), Канада (1%). Несмотря на экономические трудности, общий объем затрат частных промышленных компаний Японии на исследования и разработки космической техники составил 13,8 млрд.иен (12 млрд.иен в 2001г.).

В 2002г. в Японии осуществлен успешный запуск с помощью носителя Н-2А трех космических аппаратов, что позволяет говорить о преодолении японскими специалистами основных технических сложностей и неполадок, приведших к авариям в 2001г. и 2002г. Это позволяет говорить о возможном сокращении сроков выхода Японии в качестве конкурентоспособного участника на мировой рынок коммерческих авиакосмических услуг уже к 2006г.

В то же время в условиях бюджетного дефицита НАСДА не в состоянии обеспечить полное финансирование проекта по созданию дешевой ракеты-носителя легкого класса «Джи Экс», с которой, в первую очередь, связаны надежды Японии на получение дополнительной прибыли от коммерческого использования собственных космических технологий. Стоимость проекта оценивается в 500 млн.долл. Поэтому НАСДА совместно с МЭТП и ИСАС приняло на себя обязательство о выделении средств только на разработку ключевых технологий для будущей ракеты, в частности, на создание ее II ступени. 30% средств, необходимых для реализации проекта, должны предоставить промышленные компании «Мицубиси Хэви Индастриз», «Исикавадзима Харима Хэви Индастриз», «Исикавадзима Аэропейс».

В качестве основного средства повышения конкурентоспособности наукоемких проектов и сохранения темпов их продвижения в условиях ужесточения критериев бюджетного финансирования космических исследований японские космические ведомства традиционно рассматривают привлечение зарубежных технологий. Анализ аэрокосмической отрасли, проведенный экспертами Министерства науки и образования, показывает, что разработка Японией космической техники на собственной технологической базе в 3-5 раз удорожает ее производство по сравнению с использованием готовых изделий аналогичного класса американских и европейских производителей. В этой связи планируется активизировать поиск дополнительных возможностей сокращения затратной части проектов за счет использования более отработанных зарубежных (в первую очередь, американских) технологий и компонентов, а также за счет расширения совместных исследований.

Предприятия авиакосмической промышленности Японии в 2002г. произвели продукции на 2210 млрд.иен, что включает производство самолетов, вертолетов, авиационных двигателей, их компонентов, а также услуги по ремонту и техобслуживанию.