

Предприятие европейского качества — с пропиской в Ардоне

То, что в республике есть деловые люди общегосударственного масштаба, подтвердила весть, пришедшая из Санкт-Петербурга, где по результатам конкурса, объявленного Академией качества России, проходило награждение победителей. В номинации «европейское качество» золотая медаль вручена североосетинскому агрохолдингу «Мастер-Прайм-Березка».

А гендиректор агрохолдинга Лариса Бекузарова в номинации «100 лучших руководителей России» признана победителем. Церемония вручения, транслировавшаяся по телевидению, проходила в знаменитом Александровском дворце весьма торжественно. Победителей, а это были лучшие авиаторы, конструкторы, нефтяники, предприниматели, которые укрепляют мощь государства, чествовали с особым уважением. А отбор лучших включал анализ целого ряда показателей и условий. Необходимо, чтобы предприятие росло, увеличивались его активы. В случае с ардонским предприятием серьезным плюсом стало и то, что оно приобрело собственную сырьевую базу в виде построенного животноводческого комплекса в Хаталдоне. И сделано это для обретения самодостаточности по всему производственному циклу.

Корреспондент «СО» встретился с гендиректором агрохолдинга «Мастер-Прайм-Березка», чтобы выяснить подробности, касающиеся высокой оценки предприятия и его руководителя, а так же того, как сегодня идут дела на этом предприятии. Лариса Хасановна была еще под впечатлением от красивой церемонии в Санкт-Петербурге, где по достоинству оценивали вклад деловых людей страны, где проходила насыщенная культурная программа.

— Мне приятно, что Россия видит и отмечает вклад тех, кто сегодня укрепляет ее могущество, — отметила Лариса Хасановна. — Это очень важный момент. Постепенно речь заходит о делах «Мастер-Прайм-Березки». Здесь все идет по плану. Кризис не коснулся деятельности этого предприятия. Разве, что приказом гендиректора с 1 апреля снижены в среднем на 15 процентов цены на молочные продукты предприятия, которые и до этого были одними из самых доступных. Эти меры — в соответствии с планом



антикризисных мер. Да еще к пасхальным праздникам планируется открыть дополнительно три фирменных магазина во Владикавказе. Это говорит о том, что дела на предприятии идут неплохо, а продукция его востребована покупателем. Кстати, если говорить о качестве изделий с торговым названием «Березка», то на недавнем сыром форуме в Москве сыры из молока, полученного от коров породы «Монтбильярд», удостоены награды как лучшие. И у нас приготовленные из такого молока сыры «Чеддер» и «Осетинский», имеющие неповторимый вкус, пользуются большим спросом, который будет все больше удовлетворяться. Благо, сейчас молзавод агрохолдинга полностью обеспечен собственным сырьем, здесь перестали закупать молоко в других сель-



В доильном зале комплекса чисто, как в лаборатории.

хозпредприятий. Поскольку от 330 завезенных из Франции буренок в сутки на молочном комплексе в Хаталдоне надаивают 10 тонн молока. А если считать с полученным молодняком, то поголовье этого комплекса достигло уже 600.

Причем ни одной головы на комплексе не пало, животные чувствуют себя в новых условиях все лучше и лучше. А чистота молока коров породы «Монтбильярд» остается непревзойденной, в нем практически нет болезнетворных микробов. Что и подтвердили недавно проведенные анализы.

В марте атташе посольства Франции по вопросам сельского хозяйства Кристоф Монье встретился с Ларисой Бекузаровой, обсудив план дальнейшего

А ПОКА

готовится к отправке во Францию на стажировку группа специалистов из «Мастер-Прайм-Березки». Одновременно агрохолдинг будет набирать новую группу специалистов. Так что кризис кризисом, а на агрохолдинг думают о наращивании производственного и кадрового потенциалов. И это — самый приятный факт для потребителя продукции предприятия, которая уже заявила о себе высоким качеством и доступными ценами. Так что есть в республике антикризисные маяки.

Н. КОЗЫРЕВ.

«ЭЛЕКТРОНКА»: ЕСТЬ ЛИ ШАНС НА ВОЗРОЖДЕНИЕ?

(Окончание. Начало на 1-й стр.)

В 2008 году проведены серьезные работы по воссозданию на современной основе технической и производственной инфраструктуры завода «Гран» и подготовке производства к освоению и наращиванию выпуска микроканальных и волоконно-оптических пластин, разработанных ВТЦ «Баспик». Интенсивно развивается направление МКП-детекторов, которые изготавливаются уже на экспорт. С 2009 годом связано начало сборки и реализации современных приборов ночного видения. Все эти работы выполняются в соответствии с договором о совместной деятельности между предприятиями «Баспик» и «Гран», в позитивных результатах которого участники совещания могли убедиться вочую, побывав на производственных участках и в лабораториях завода «Гран».

Но для того, чтобы «электронка» республики обрела второе дыхание, нужны консолидированные действия не только «Грана» и «Баспики», но и всех предприятий электронной промышленности, вошедших в ОАО «Росэлектроника». Именно поэтому участники совещания надеются получить в ходе общения с руководством «Росэлектроники» ответы на ряд вопросов, рассчитывая на помощь и поддержку центра.

В ходе совещания прозвучали такие, например, вопросы: каковы намерения партнеров из

федерального центра в отношении предприятий электронной промышленности республики, уже вошедших в ОАО «Росэлектроника»? Как в его стратегии будут отражены их проблемы? Кто будет головными организациями у конкретных предприятий республики? Кто будет разрабатывать и передавать на серийное производство новую продукцию? Кто будет отвечать за мониторинг, маркетинг, коммерческую деятельность на рынке? Существуют ли у «Росэлектроники» планы технического перевооружения и реконструкции предприятий электронного комплекса Северной Осетии? На какие капиталовложения можно рассчитывать нашим предприятиям реально в ближайшие 2-3 года?..

У директоров электронных предприятий есть свое видение решения проблем отрасли и перспектив ее развития. План неотложных мероприятий, предложенный С. Куловым, был не только детально обсужден участниками совещания, но и существенно дополнен.

Эта стратегия консолидированных действий, выработанная на республиканском уровне, и ляжет в основу начинающегося сегодня диалога директорского корпуса с руководством ОАО «Росэлектроника».

Н. БЕТЧЕР. Фото автора.

ЦИХИВАЛ СООБЩИЛ

Подписан договор

6 апреля в Цхинвале находились представители Центра Цхинвала Российской Федерации во главе с заместителем председателя ЦИК Станиславом Вавиловым. Это не первое посещение Южной Осетии работниками российского Центра Цхинвала. Но данный визит имел вполне определенную цель. Между Центризбиркомом РФ и ЦИК ЮО был подписан договор о сотрудничестве. С югоосетинской стороны документ подписала председатель ЦИКа Белла Плиева. На подписании договора присутствовал Президент ЦИК РФ Эдуард Кокойты.

Как известно, 31 мая состоятся выборы в парламент республики. За оставшееся время ЦИК РФ российскими коллегами будет оказана помощь, прежде всего методическая.

Б. ХАРЕБОВ, директор «СО» в Южной Осетии.

О продлении паспортов образца 1974 г.

Напомним, что перейти на российские паспорта было решено еще в 1997 году, но фактический обмен начался в 1998 году. То есть прошло уже более десяти лет, но еще есть те, кто по разным причинам так и не обзавелся новым паспортом. Еще три месяца будут действительны паспорта, удостоверяющие личность лиц, не приобретших российское гражданство, имевших гражданство СССР, прибывших в Россию из государств, входивших в состав Союза и зарегистрированных по месту жительства в России до 1 июля 2002 года.

— Продление срока действия советских паспортов (ранее он был установлен до 1 января 2009 года) дает еще один шанс нашим соотечественникам стать полноправными гражданами России, — говорит начальник отдела по вопросам гражданства Управления Федеральной миграционной службы по РСО-А Зарина Царуева. — Дело в том, что до 1 июля продлен упрощенный порядок приобретения гражданства иностранцами и лицами без гражданства, имевшими гражданство бывшего СССР. Причем наличие регистрации по месту жительства по паспорту гражданина бывшего СССР по состоянию на 1 июля 2002 года — является обязательным условием. Упрощенный порядок получения гражданства РФ состоит в том, что не требуется соблюдения таких условий, как проживание на территории России со дня получения вида на жительство и до дня обращения с заявлением о приеме в гражданство РФ в течение пяти лет непрерывно, наличие законного источника средств к существованию, владение русским языком.

Пресс-служба УФМС России по РСО-А.

Чем в вас, лучше в ТАЗ



Когда в 1966 году постановлением ЦК и Совмина был дан старт строительству ВАЗа, никто и предположить не мог, что сорок лет спустя продукцию завода в стране будут называть Тазами. Магия имени. Тольяттинский автомобильный завод. «Таз — он и в Африке Таз» — скандировали пару месяцев назад жители Приморья, когда для защиты отечественного автопрома были введены повышенные пошлины на иномарки.

Тысячи людей в Приморье и Сибири враз остались без работы. Но тогда казалось, что какой-то смысл в повышении пошлин есть. Что эта мера поддержит ВЕСЬ отечественный автопром. К которому уже несколько лет как относятся не только автомобили из Тольятти, но и Форды, Киа, Тойоты, Рено, Фиаты и прочие собираемые в России иномарки. Для понимания несколько цифр. В прошлом году АвтоВАЗ продал 728 тысяч автомобилей. Из них в России — 622 тысячи. А иномарки в России собрана 591 тысяча. То есть сегодня иномарки отечественной сборки — заметный конкурент ВАЗа по количеству, да еще и заметно превосходящий его по качеству.

И вот в начале этой недели АвтоВАЗу привалило счастье. Ему пообещали очень много денег, чтобы автозавод мог рассчитаться с долгами. 25 миллиардов рублей будет выделено заводу в виде беспроцентной ссуды. Пока в Тольятти ждут ссуды, ВТБ и Сбербанк выдают заводу бридж — кредит на 8 миллиардов рублей. Более того, еще 90 миллиардов рублей он может получить от госбанков на финансирование инвестпрограммы. Наконец, премьер Путин пообещал АвтоВАЗу отсрочку по налогам на несколько лет. Налоговые льготы, правда, обещаны еще ЗИЛУ и ГАЗу. Но АвтоВАЗ получил больше всех.

А что же те российские сборщики иномарок, которые, как нам было показалось, тоже уже относятся к российскому автопрому? С 30 марта на две недели остановлен конвейер завода General Motors в Петербурге. С того же дня на неделю остановилась сборка петербургских Тойот. А Ижавто, собирающий корейские Киа, вот-вот остановится полностью. И как говорит Президент Удмуртии Александр Волков, пять с лишним тысяч обученных молодых людей будут уволены.

Почему самый современный завод России останавливается, а производство, выпускающее не самые дешевые автомобили, получают такие громадные вливания? Да, это наше, отечественное, но, Боже мой, какого же качества это наше отечественное. С забитыми молотком болтами. Рассыпающиеся на ходу. Может быть только «Нива», о покупке которой премьер Путин только что объявил в Тольятти, доведена до ума. А остальные сотни тысяч

машин, вышедших с вазовского конвейера? Но есть и другой аспект проблемы, о котором наверняка думало российское правительство, принимая решение о миллиардных вливаниях в АвтоВАЗ. Люди. Сто тысяч человек, занятых непосредственно на АвтоВАЗе. Центры продаж и сервисы — еще более полумиллиона человек по стране. И еще никем не подсчитанные металлурги, производители резины, стекла, пластика. То есть АвтоВАЗ сегодня — не просто производитель, а РАБОТОДАТЕЛЬ. Остановка которого вызовет ценную реакцию увольнений по всей стране.

Но позвольте — а как же пять тысяч уволенных с Ижевского завода? Или петербургские автомобилестроители? И у них смежники, и у них рабочие. И продукция их — с точки зрения потребителя — лучше.

Может быть, уже пора признать, что тольяттинский автогигант — неудачное предприятие? Закрывать его, а в Тольятти построить несколько заводов легкой и пищевой промышленности, где бывшие автоборщники смогли бы найти работу? Главное, чтобы они не делали еду такого же качества, как автомобили. Отравимся же все.

Или пойдем еще дальше. Взглянем беспристрастно на те заводы в России, где сейчас собирают иномарки. Это ведь большей частью — сборка машинокомплектов. То есть примитив, дающий рабочие места и объект налогообложения для государства, но не развивающий отечественную промышленность.

И вспомним китайцев, которые еще десять лет назад поголовно ездили на велосипедах, а нынче Пекин заполнен новейшими автомобилями. Причем только часть из них собрана на китайских заводах мировых автоконцернов. Обычно рядом с такими сборочными заводами в Китае вырастают несколько своих, где китайцы делают уже копии автомобилей, под своими марками. И даже вывозят их на международные автосалоны. Иски, подаваемые мировыми концернами, пока ни к чему не привели. Юристы находят существенные отличия, и модель признается китайской. Не цивилизованно, скажете? А выпускать Тазы — это цивилизованно?

Елена ЗАГОРОДНЯЯ, руководитель редакции общественно-политических материалов РИА «Новости»

ПРОБЛЕМА ПОДДЕРЖКА АВТОПРОМА

Россия	Европейский Союз
<ul style="list-style-type: none"> Выделение 6,7 млрд долларов на поддержку национального автопрома Повышение таможенных пошлин на ввоз иномарок. В т.ч. для жителей Дальнего Востока — отмена тарифов на ж/д перевозки автомобилей из европейской части РФ на Дальний Восток Введение 15% таможенной пошлины на ввоз импортной о/х техники Доп. увеличение финансирования закупок автомобильной техники для госуслуг (12,5 млрд руб.) Открытие кредитных линий в объеме до 43 млрд руб. для лизинговых компаний Субсидирование процентных ставок (2/3 ставки рефинансирования) по кредитам граждан на приобретение автомобилей производства России (срочностью до 350 тыс. руб.) 	<ul style="list-style-type: none"> Всего на поддержку автопрома в странах ЕС ожидается выделение более 15 млрд евро Президент Франции Н. Саркози выступил с предложением о выделении французскому автопрому дополнительных займов на сумму 6 млрд евро (для помощи в сохранении рабочих мест на заводах автопроизводителей) и переводе производства французских автомобилей из стран Восточной Европы на территорию Франции Германия, Испания, Италия — выделение дополнительных средств (более 1,5 млрд евро каждая страна) для поддержки национального автопрома

Источник: еженедельный бюллетень «Логика бизнеса»

Государство поддерживает спрос на массовый автомобиль
Минпромторг выпустил перечень легковых машин, которые будут продаваться населению в кредит со ставки, субсидированной из бюджета*

При покупке в кредит автомобиля из перечня*



Марка	Производитель	Мак. стоимость (тыс. руб.)	Тип кузова	Характеристики
BA3-21043	ИжАвто	100	Универсал	Бензиновый двигатель объемом 1451 см ³ , мощность 72 л.с.
BA3-2105	АвтоВАЗ	145	Седан	Бензиновый двигатель объемом 1568 см ³ , мощность 72 л.с.
BA3-2107	АвтоВАЗ, «ИжАвто»	166	Седан	Бензиновый двигатель объемом 1568 см ³ , мощность 72 л.с.
Иж-21175	ИжАвто	194	Фургон	Бензиновый двигатель объемом 1570 см ³ , мощность 79 л.с.
Lada Samara	АвтоВАЗ	218	Седан, хэтчбек	Бензиновый двигатель объемом 1596 см ³ , мощность 96 л.с.
Chevrolet Niva	GM-АвтоВАЗ	240	Внедорожник	Бензиновый двигатель объемом 1690 см ³ , мощность 80 л.с.
Lada Kalina	АвтоВАЗ	245	Седан, универсал, хэтчбек	Бензиновый двигатель объемом 1596 см ³ , мощность 79 л.с.
BA3-21111	АвтоВАЗ	275	Универсал	Бензиновый двигатель объемом 1596 см ³ , мощность 78 л.с.
Lada Lada	АвтоВАЗ	272	Хэтчбек	Бензиновый двигатель объемом 1596 см ³ , мощность 79 л.с.
Renault Logan	АвтоВАЗ	277	Седан	Бензиновый двигатель объемом 1596 см ³ , мощность 96 л.с.
Lada Lada	АвтоВАЗ	282	Внедорожник	Бензиновый двигатель объемом 1690 см ³ , мощность 40 л.с.
BA3-21112	АвтоВАЗ	297	Хэтчбек	Бензиновый двигатель объемом 1596 см ³ , мощность 78 л.с.
Kia Spectra	ИжАвто	340	Седан	Бензиновый двигатель объемом 1594 см ³ , мощность 107 л.с.
Fiat Albea	Соларис	349	Седан	Бензиновый двигатель объемом 1368 см ³ , мощность 77 л.с.
Skoda Fabia	Волкswagen (Катунь)	349	Хэтчбек	Бензиновый двигатель объемом 1198 см ³ , с мощностью 69 л.с.
UAZ Hunter	Соларис	362	Внедорожник	Бензиновый двигатель объемом 2090 см ³ , мощность 128 л.с.
Ford Focus	Ford (Волонская)	389	Седан, хэтчбек	Бензиновый двигатель объемом 1388 см ³ , мощность 50 л.с.

Материалы РИА «Новости» предоставлены специально для газеты «Северная Осетия»

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ПИР ВО ВРЕМЯ КРИЗИСА

В Женеве с 5 по 15 марта прошел 79-й по счету ежегодный всемирный автосалон, считающийся одним из самых представительных в мире. Его организаторы изо всех сил пытаются сделать вид, что мировой кризис не повлиял на Женевский автосалон в этом году. Но суровая реальность состоит в том, в начале 2009 года мировой автопром оказался на грани коллапса. Поэтому сравнение минувшего Женевского автосалона с оркестром, играющим на тонущем «Титанике», которое привело ведущее отраслевое издание Automotive News, выглядит весьма удачным.

«Труба понижее, да и дым поживее»

На первый взгляд, все на Женевском автосалоне выглядело торжественно и широко, как и в прошлые годы. В 2009 году на нем было представлено более 130 «мировых премьер» — новых моделей автомобилей и новейших достижений в сфере автомобилестроения, которые нигде ранее не демонстрировались. На огромной площади в 78 000 квадратных метров в выставочном комплексе свои новейшие разработки показали более 250 компаний из 30 стран.

Тем не менее, президент Женевского автосалона Люк Арганд был вынужден признать накануне открытия, что в этом году все парадные мероприятия автосалона будут проходить скромнее: будет меньше коктейлей и меньше шампанского в бокалах.

Кроме того, в условиях кризиса и падения спроса на автомобили участники Женевского автосалона сделали особый акцент на более дешевые и экономичные модели. Повышенное внимание уделено автомобилям, использующим альтернативные, экологически чистые источники питания — электроэнергию или водород. По мнению президента Женевского автосалона Арганда, удалось сохранить основное достоинство автосалона — он остается одним из главных подиумов, на котором представлены новейшие достижения мировой автомобильной промышленности.

В то же время, он согласен с тем, что кризис может сказаться на проведении салона в 2010 году. По его словам, в этом году удалось избежать воздействия финансового урагана, но на будущий год штормовое предупреждение сохраняется.

Как предотвратить катастрофу мирового автопрома

Это еще очень мягко сказано. Конец 2008-го и начало 2009-го годов наглядно показали, что для спасения мировой автоиндустрии требуются чрезвычайные меры. За пару последних месяцев мировой автопром сократил 0,5 млн рабочих

мест, снизил продажи на 4 млн машин и понес убытки в \$50 млрд.

Пример в развитых странах к этому привели в течение всего 2008 года. И в США, и в Европе, и в Японии коэффициенты загрузки автопроизводственных мощностей падали в течение всего года. Начало же 2009-го стало просто катастрофическим.

В прошлом году продажи авто в США упали на 18% до 16-летнего минимума. Лидер американского автопрома — GM — продал в 2008 году на своем внутреннем рынке минимальное количество автомобилей с 1959 года. Продажи новых автомобилей в Японии в феврале упали до самого низкого уровня с 1974 года. В Западной Европе в январе продажи машин упали до 20-летнего минимума.

В России же, несмотря на позитивную динамику за весь 2008 год, производство легковых автомобилей в январе 2009 года разом рухнуло на 80%. Импорт новых автомобилей в Россию в январе 2009 года упал почти в 4 раза, т.е. на 75%. Отечественные автодилеры не могут распродать прошлогодние машины, несмотря на приличные скидки. Проблема в глобальном масштабе усугубляется тем, что многомиллиардные денежные госвливания, полученные автогигантами, всего лишь откладывают либо их банкротство, либо кардинальную реструктуризацию посредством создания новых автомобильных альянсов. Последнее, по мнению многих автомобильных аналитиков, представляется единственным долгосрочным решением проблемы.

Идея же радикальной реструктуризации мирового автопрома путем создания крупных альянсов продвигается с большим трудом. Мировые автокомпании, зачастую десятилетиями управляемые одними и теми же семейными акционерами, имеют массу культурных отличий, рассматривают себя как отдельные государства, а к конкурентам испытывают чувства, близкое к ксенофобии.

Олег МИТЯЕВ, экономический обозреватель.