Газета
о промышленности,
газета
для промышленников

ПРОМЫШЛЕННЫЙ еженедельник

Независимая
общероссийская
газета

www.promweekly.ru

16 ноября — 22 ноября 2009 года

№40 (313)

В НОМЕРЕ:

НОВОСТИ 2-3

Российский или европейский?
Особенности национального патентования
стр. 2

Научная база
ЦАГИ: модернизация лабораторий
стр. 2

Муниципальные энергетики
МОЭСК и ЛОЭСК: обмен опытом
стр. 2

Кризис дает шанс
Рынок автолизинга восстанавливается
стр. 3

SOLLERS внедряет SAP
Совершенствование автопроизводства
стр. 3

СТРАТЕГИИ 4-5

Пора срочных мер
Заседание ВПК при Правительстве РФ
стр. 4

Российская логистика сегодня
Наш паровоз вперед летит?
стр. 4

Важный круглый стол
К вопросам энергосбережения и эффективности
стр. 4

Равновесные значения
Химический сектор: секреты цен
стр. 5

Правила и тренды
В разных торговых системах
стр. 5

Долги АвтоВАЗа
Конвертации в акции не будет
стр. 5

АКТУАЛЬНАЯ ЭНЕРГЕТИКА 6-7

Двойной отчет
Выполнение инвестпрограмм
стр. 6

Тихоходный турбоагрегат
«Силовые машины» — атомщикам
стр. 6

Паспорт столичной готовности
Интервью Андрея Майорова
стр. 7

ПОДРОБНОСТИ 8

Национальный проект МС-21
Программа испытаний продолжается
стр. 8

Лучшие российские истребители
На авиасалоне Dubai Airshow
стр. 8

В тестовом режиме
«Аэрофлот» запускает новый терминал
стр. 8

ВАЖНАЯ ТЕМА

Дефицит бюджета России за десять месяцев превысил 1,5 трлн руб. Отношение дефицита к ВВП за октябрь составило 4,9%, за январь-октябрь — 4,7%. Из Резервного фонда деньги в октябре не изымались. Доходы бюджета за 10 месяцев равнялись 5 трлн 788,75 млрд руб. (86,2% от годового плана), кассовые расходы — 7 трлн 294,78 млрд руб. (73,5% от плана). Крупнейшими источниками пополнения бюджета являются ФНС и ФТС. От ФНС поступило 2472,18 млрд руб., что составило 94,7% к прогнозным показателям доходов бюджета на 2009 год, от ФТС — в сумме 2 трлн 672,01 млрд руб., что составляет 77,0% к прогнозным показателям доходов. Таким образом, налоговики с высокой долей вероятности могут перевыполнить годовой план, а вот таможенники отстают от графика. По состоянию на 1 ноября совокупный объем средств Резервного фонда в рублевом эквиваленте составил 2 трлн 242,09 млрд руб., Фонда национального благосостояния (ФНБ) — 2712,56 млрд руб.

Гениальный конструктор

Михаил Калашников отметил свое 90-летие

Гениальный оружейный конструктор современности Михаил Тимофеевич Калашников отметил свой 90-летний юбилей. Праздник стал историческим знаком высокой национальной гордости. Калашников для России — это очень и очень много. За этим именем-брендом — история, конструкторский гений, уникальная торговая марка, перспективный оборонный экспорт, точка роста самосознания и образец для подражания. И приятно, что вопреки устойчивой многовековой традиции в данном случае все справедливые оценки в адрес этого воистину национального героя прозвучали громко и вслух еще при его воистину великой самоотверженной жизни.

В Ижевске официальные празднования юбилея Михаила Калашникова начались с Всероссийской научно-технической конференции «Феномен Калашникова — сплав науки и производства». Конференция прошла в Ижевском государственном техническом университете при поддержке Правительства Удмуртской Республики, ОАО «Ижевский машзавод» и Академии военных наук. В мероприятии приняли участие президент Удмуртской Республики Александр Волков, главный федеральный инспектор по УР Рустам Идрисов, представители ФГУП «Рособоронэкспорт», Академии военных наук, ОАО «Ижевский машзавод», других промышленных предприятий и образовательных учреждений Удмуртии и ряда российских регионов. Особыми гостями конференции представители иностранных государств и, конечно, сам Михаил Калашников.

С приветственным словом к участникам обратился президент Удмуртской Республики Александр Волков. Он поздравил Михаила Тимофеевича с юбилеем и подчеркнул, насколько важно для Удмуртии то, что выдающийся конструктор уже шесть десятков лет работает и создает свое оружие именно здесь. Главный федеральный инспектор по УР Рустам Идрисов в своем выступлении отметил, что Калашников — наглядный пример не только выдающегося конструктора, но и настоящего человека.

Генеральный директор ОАО «Ижевский машзавод» Владимир Гродецкий выступил с докладом о развитии оружия Калашникова. Особая часть доклада была посвящена неоспоримым преимуществам АК, в частности, его превосходству над другими системами оружия. В качестве примера Владимир Гродецкий привел недавние испытательные стрельбы на полигоне ЦНИИТОЧМАШ, где современный российский автомат Калашникова превзошел американскую винтовку М16 по большинству параметров, и в особенности — по надежности и безотказности в любых условиях. Гостей тепло поприветствовал виновник торжества — главный конструктор стрелкового оружия ОАО «Концерн «Ижмаш», президент Союза российских оружейников, почетный член Союза машиностроителей России Михаил Тимофеевич Калашников

«90 лет — много это или мало? Трудно сказать. Мне кажется, что прожил я много, а сделал пока что мало. Но у меня есть еще возможности работать, и я продолжаю трудиться на заводе, заниматься воспитанием молодого поколения». Михаил Тимофеевич пожелал участникам конференции плодотворной работы, отметив, что и сам будет продолжать свою деятельность в тесном контакте с ними, всегда оставаться рядом с представителями науки.

Центром праздника стало торжественное чествование выдающегося конструктора-оружейника в Государственном национальном театре Удмуртской Республики. В мероприятии приняли участие сотни гостей из России и иностранных государств. Лично поздравить Михаила Калашникова с юбилеем и принять участие в праздничных торжествах прибыли генеральный директор Госкорпорации «Ростехнологии» Сергей Чемезов, генеральный директор ФГУП «Рособоронэкспорт» Анатолий Исайкин, Полномочный Представитель Президента Российской Федерации в Приволжском федеральном округе Григорий Рапота, руководители и представители других федеральных ведомств.

К легендарному юбиляру — всегда много вопросов

«Ваша яркая и долгая жизнь является исключительным примером служения Родине и постоянного творческого поиска, — сказал в своем выступлении генеральный директор ГК «Ростехнологии», председатель Союза машиностроителей России Сергей Чемезов. — Вы создали национальный бренд, которым по праву может гордиться вся Россия. Хочу отметить Вашу патриотическую гражданскую позицию, то положительное влияние, которое Вы оказываете на молодое поколение своей общественно-просветительской деятельностью. Желаю здоровья, оптимизма, долгих лет жизни, надеюсь, что еще долгие годы мы будем трудиться вместе.

Полномочный Представитель Президента Российской Федерации в Приволжском федеральном округе Григорий Рапота отметил, что познакомился с Михаилом Калашниковым не так давно — всего десять лет назад, и был очарован, увидев очень умного, интеллигентного, обаятельного человека с потрясающим чувством юмора. Он сравнил Михаила Тимофеевича с победителем конкурса «Имя России» — легендарным полководцем Александром Невским:

«Вы очень близки с этим историческим героем. Во-первых, он умел делать свое дело профессионально, он знал, что такое хорошее оружие и как им владеть, он был великим дипломатом, который делал все, чтобы это оружие не применялось. Нам очень хочется гордиться своей страной.

(Окончание на стр. 3)

ЦИФРА НЕДЕЛИ

Российский ВВП в III квартале, согласно Росстату, вырос на 13,9% по сравнению с II кварталом. Его падение составило 8,9% по сравнению с III кварталом прошлого года. В годовом выражении темпы падения ВВП замедлились. По прогнозам Минэкономразвития на IV квартал, ожидается рост ВВП в 3-4% по сравнению с третьим кварталом. Общее падение ВВП за год ожидается на уровне от 8,5% до меньше 8%.

Стратегия эффективности

Сверка часов «бережливцев» страны

Ольга Скоробогатова

В Москве прошел IV Российский Лин Форум «Бережливая Россия: стратегии эффективности». В последние годы форум завоевал статус крупнейшей федеральной площадки по обмену передовым опытом бережливого производства (Lean Production, Лин, Кайдзен). Ежегодно он собирает 200-250 представителей бизнес-элиты и дает возможность топ-менеджерам и ведущим специалистам компаний России и стран СНГ получать из первых рук самую актуальную и структурированную информацию по эффективной организации бизнеса. Одна из основных тем этого года — антикризисный опыт применения бережливого производства.

Докладчиками Российского Лин Форума-2009 выступили вице-президент «Корпорации «Иркут» Александр Вепрев, президент Boeing Russia Сергей Кравченко, директор управляющей компании «ТМС-групп» Ренат Нугайбеков, заместитель генерального директора по работе с персоналом АКХ «Сухой» Алексей Акимов, гендиректор ГК «Русские краски» Валерий Абрамов, руководитель проекта по бережливому производству «Сбербанка» Валентин Морозов, партнер McKinsey&Company Inc., ведущие зарубежные эксперты по бережливому производству.

Как сообщили в оргкомитете Форума-2009, среди его участников присутствовали делегаты от предприятий машиностроения и металлургии, энергетики, компаний ТЭК, банков, стройкомплекса, легкой и пищевой промышленности, сферы услуг. Это топ-менеджеры компаний: «Объединенная Двигателестроительная корпорация», «САТУРН — Газовые турбины», «Авиастар-СП», «МРСК Центра», «Иркутскэнерго», «ГидроЭнергоСервис-ремонт», УК «ТатнефтьМехСервис», «Оренбургэнергонефть», «Камэнергостройпром», «Востсибуголь», «Сумское машиностроительное НПО им.М.В.Фрунзе», «СИБУР-Русские шины», «Шинглас», «Пятигорский завод минеральных вод» и многих других.

Форум прошел при поддержке Министерства экономического развития, общероссийской общественной организации «Деловая Россия», Всероссийского общества качества, Союза машиностроителей России, крупнейшей российской автомобильной корпорации КАМАЗ.

«Производительность труда является важнейшим индикатором конкурентоспособности и эффективности национальной экономики, — отмечалось в приветственном письме Министерства экономического развития Российской Федерации делегатам Форума. — Определяющим условием повышения уровня производительности труда является совершенствование производственных и управленческих процессов».

«Очередной Российский Лин Форум, — продолжала в письме директор департамента развития секторов экономики Минэкономразвития РФ Людмила Тяжельникова, — предоставляет возможность компаниям ознакомиться с передовыми методиками повышения конкурентоспособности, а также является уникальной площадкой для обмена опытом по внедрению данных методик в производственную деятельность, что подтверждается участием в Форуме ведущих российских компаний, осваивающих инструменты бережливого производства, а также ключевых зарубежных экспертов.

(Окончание на стр. 2)

В тупик!

ВС

На прошлой неделе Госдума приняла законопроект, увеличивающий вдвое ставку транспортного налога с 2010 года. И хотя в законе заложен кокетливый механизм, дающий возможность региональным властям вводить новые ставки (полностью, частично или оставить все по старому), налицо проявление самой недальновидной тенденции — закручивания налоговых гаек. На Востоке уверяют, что с одного барана трудно получить даже полторы шкуры. Но это линейное математическое утверждение многим не указ. Был бы аппетит и желание простыми решениями добавить денег для бюджетов. Путь этот не просто тупиковый, но и достаточно опасный. Как для тех, с кого собираются «взимать» повышенные налоги, так и для тех, кто склонен этим заняться.

Госдума на заседании в пятницу приняла в третьем, окончательном, чтении правительственный законопроект, предусматривающий удвоение ставок транспортного налога с 2010 года. За закон проголосовали 313 депутатов, против — 131, воздержались 2. Таким образом, за принятие документа проголосовали только представители фракции «Единая Россия». Ранее, 11 ноября, документ уже был принят во втором и третьем чтениях, однако депутаты решили вернуть его в процедуру второго чтения, отменив свое решение о принятии в третьем из-за нарушения процедуры голосования. Ставки транспортного налога не увеличивались с момента введения самого налога, то есть с 2003 года. Законопроектом предлагается с 2010 года увеличить ставки транспортного налога в 2 раза и разрешить субъектам РФ уменьшать установленные ставки не в 5 раз, как сегодня, а в 10 раз и увеличивать не более чем в 5 раз.

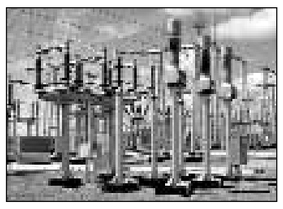
Представители большинства подчеркнули, что формально никакого повышения нет, и принимать конкретные решения будут региональные власти. Депутат фракции «Единая Россия» Андрей Макаров подчеркнул, что законом повышается базисная ставка налога. «Означает ли повышение базисной ставки увеличение налога? Нет. Это функция региональных парламентов», — сказал он. Депутат также отметил, что таким решением расширяется «диапазон возможности региональных парламентов» по установлению ставок налога. По словам А.Макарова, при обсуждении законопроекта с губернаторами были получены положительные отзывы, при этом никто из глав регионов не собирается бездумно повышать ставки.

И хотя действительно, например, губернатор Санкт-Петербурга Валентина Матвиенко уже завила, что власти города приняли решение не повышать транспортный налог в 2010 году, но ведь это — только в 2010 году. Никто не сомневается, что не пройдет много времени, как повсеместно ставки устаканятся на самом высоком из допустимых уровне. Деньги нужны и будут еще нужнее, и это даже не тот случай, когда «соблазн велик»; это абсолютно четкий шаг-сигнал по началу галопирующей налоговой кампании.

И на самом деле: не надо создавать механизмы экономического роста, стимулы инновационного развития и так далее. Просто увеличим налоги — и все вроде как само собой решиться!

Давайте удвоим НДС, упятерим налог с продаж и удесятерим базовые ставки налога на прибыль. И, кстати, с воздухом давно пора разобраться. А то ведь дышат. Каждый день дышат, а налог за это — не платят.

НОВОСТИ / КОММЕНТАРИИ



Московские и петербургские сетевеки обсудили актуальные муниципальные вопросы

Авиационная наука укрепляет свои экспериментально-аналитические возможности

КОЛОНКА ЭКСПЕРТА

«Наша российская фирма хочет получить патент на способ упрочнения поверхности металлических профилей, но мы не можем определиться с тем какой патент выбрать — российский или евразийский. Что вы нам можете посоветовать?

А.Семягин, Челябинск

Валерий Джермакян,
кандидат технических наук, советник, ООО «Юридическая фирма Городисский и Партнеры»

«Первый вопрос — финансовый. Получение российского патента от подачи заявки до получения и поддержания патента в силе обойдется дешевле, так как пошлины за патентование изобретения, предусмотренные в отношении российских патентов, значительно ниже евразийских.

Второй вопрос — возможности пресечения правонарушений третьими лицами.

В отношении патентов на способы, соответствующие нормы права по части четвертой ГКРФ и Евразийской патентной конвенции, имеют существенное различие, на котором необходимо остановиться подробнее.

Патентная инструкция (правило 17) к Евразийской патентной конвенции признает нарушением исключительного права патентовладельца как несанкционированное применение способа, охраняемого евразийским патентом, так и несанкционированное предложение к применению способа.

Согласно пункта 2 (4) ст.1358 четвертой части ГК РФ (далее — Кодекс), нарушением исключительного права признается несанкционированное осуществление способа, в котором используется изобретение, в частности путем применения этого способа, при этом изобретение признается использованным, если в способе использован каждый признак изобретения, приведенный в независимом пункте формулы изобретения, п.3 ст.1358 Кодекса.

Такое действие со стороны третьих лиц, как предложение к применению способа, не предусматривает осуществление самого способа, то есть даже если такое предложение будет сделано, практически невозможно будет доказать реальное использование каждого признака из независимого пункта формулы патента на способ.

Например, использовать такой признак способа как — «охлаждают раствор с одновременным добавлением красителя» можно только действительно охлаждая воду и добавляя в раствор краситель. Призыв к совершению указанного действия не является его реальным осуществлением.

Евразийское законодательство отдельно выделяет правонарушение как *применение способа*, и правонарушению как *предложение к применению способа*. Это два разных правонарушения, каждое из которых может быть совершено независимо одно от другого, а потому такие правонарушения в отношении способов согласно евразийскому законодательству должны пресекаться независимо одно от другого.

Российский Кодекс не содержит прямого указания на *предложение к применению способа* как на один из способов правонарушения. В этой части евразийский патент на способ лучше защищает интересы патентообладателя.

Например, если патент выдан на способ лечения, предусматривающий применение определенного вещества с дозировкой и указанием режимов приема лекарства, поставка такого лекарства, предложение к его продаже, хранение и т.п. могут рассматриваться по евразийскому законодательству как нарушения патента на способ, если на упаковке или в прилагаемой инструкции по применению лекарства будет описан запатентованный способ со всеми его признаками. И если такое правонарушение будет установлено, патентообладатель вправе запретить третьему лицу предлагать данный способ к применению. Правоприменительной практики по разрешению коллизий, связанных с таким правонарушением евразийских патентов, пока нет.

Владельцам российских патентов в аналогичной ситуации придется уповать на возможное иное толкование в суде понятия «использование способа», нежели то, которое дано в Кодексе, или надеяться на возможное распространение доктрины косвенного нарушения патента на такие ситуации со способами. Правоприменительной практики в отношении таких споров также нет.

Еще одной особенностью Евразийской патентной конвенции является возможность поддержания патента в силе только на территории любого договаривающегося государства. Последнее означает, что после получения евразийского патента его можно поддерживать в силе только на территории России, минимизировав, таким образом, последующие расходы, но получив при этом возможность пресечения правонарушений не только при непосредственном использовании способа в производстве на территории России, но и при предложениях к применению запатентованного способа, осуществляемых на территории России.

Последнее условие является сдерживающим фактором для потенциальных правонарушителей евразийских патентов.

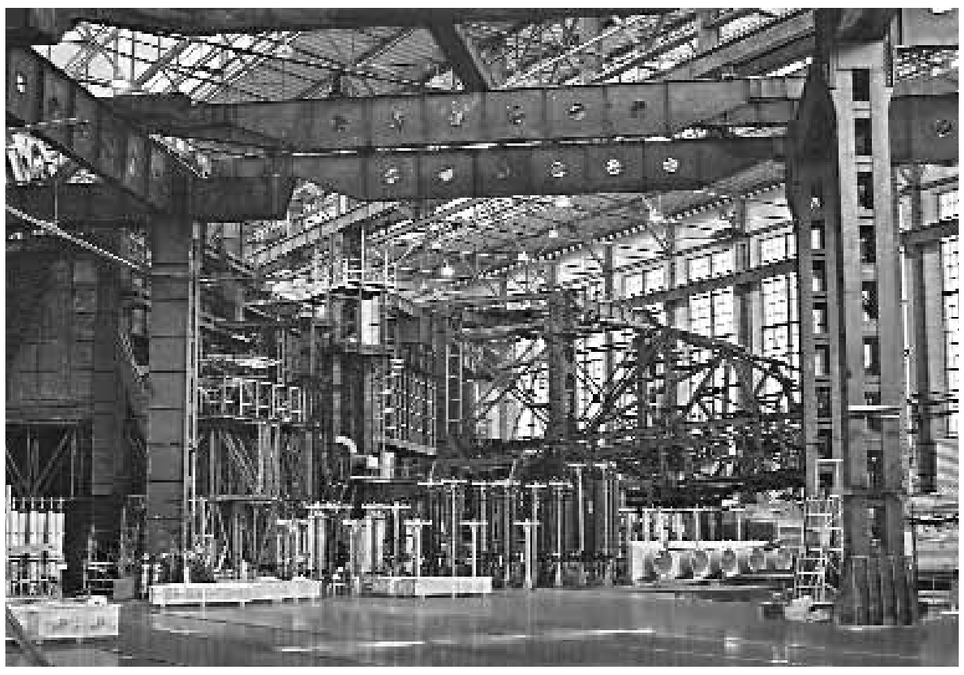
Так что выбор остается за вами».

Уважаемые читатели!
Свои вопросы в области патентования и защиты прав на объекты интеллектуальной собственности вы можете направлять в редакцию газеты «Промышленный еженедельник» по факсу (7-495) 729-3977 или по электронной почте на адрес svv@promweekly.ru. Редакция передаст ваши вопросы экспертам «Юридической фирмы Городисский и партнеры» — ведущей в России и одной из крупнейших в Европе компании по вопросам патентования и защиты прав на объекты интеллектуальной собственности.

Научная база

ЦАГИ: модернизация ключевых лабораторий

ФГУП «Центральный аэрогидродинамический институт им. профессора Н.Е.Жуковского» (ЦАГИ) завершил очередной этап реконструкции лаборатории ресурсных испытаний натурных авиаконструкций.



Зал ресурсных испытаний переоборудован современными системами неразрушающего контроля испытываемых конструкций со встроенными системами визуализации и регистрации, точными и высокоскоростными информационно-измерительными системами, электрогидравлическими преобразователями со встроенной электроникой.

Полностью перестроена центральная маслонасосная станция, обеспечивающая подачу 2500 л масла в минуту при давлении 200 атмосфер. На станции используются автоматизированные насосы с регулируемой подачей, высокоэффективные пластинчатые теплообменники, компьютеризованная система автоматического управления, контроля и защиты.

Асфальтовое покрытие силового пола зала ресурсных испытаний заменено на высокопрочное масло- и ударостойкое покрытие из современных полимерных материалов. Введена в эксплуатацию новая метрологическая лаборатория, обеспечивающая поверку прецизионных датчиков сил в очень широком диапазоне от 5 кг до 50 т.

«Обновление лаборатории ресурсных испытаний планируется завершить до конца 2009 года. Сейчас ведутся работы по созданию автоматизированной компрессорной станции. Стоит отметить, что реконструкция лаборатории проходит без остановки проводящихся в настоящий момент экспериментов», — пояснил Константин Щербань, заместитель начальника отделения ресурса конструкций летательных аппаратов ЦАГИ.

СПРАВКА «ПЕ»: ЦАГИ основан в 1918 году. Сегодня это крупнейший государственный научный центр авиационной и ракетно-комической отрасли России, где решаются задачи фундаментального и прикладного характера по аэро- и гидродинамике, аэроакустике, динамике полета и прочности конструкций. Институт обладает уникальной экспериментальной базой, отвечающей самым высоким международным требованиям. ЦАГИ осуществляет госэкспертизу всех летательных аппаратов, разрабатываемых в российских ОКБ.

Муниципальные энергетики

МОЭСК и ЛОЭСК: обмен опытом необходим

В Санкт-Петербурге прошел семинар-совещание «Муниципальная электроэнергетика: проблемы и перспективы». Мероприятие проводило ОАО «Ленинградская областная электросетевая управляющая компания» (ОАО «ЛОЭСК») совместно с Союзом энергетиков Северо-Запада РФ и ОАО «Московская областная энергосетевая компания» (ОАО «МОЭСК») при поддержке правительств Московской и Ленинградской областей.

Целью семинара явился анализ проблем и обмен опытом по целому ряду актуальных вопросов: повышение эффективности управления функционированием и развитием муниципальной электроэнергетики; организация взаимодействия муниципальных электросетевых компаний со смежными сетевыми компания и энергосбытовыми компаниями; организация работ по технологическому присоединению потребителей к муниципальным электрическим сетям; тарифное регулирование услуг муниципальных электросетевых компаний. В семинаре принял участие Л.В.Мазо, генеральный директор ОАО «МОЭСК», другие руководители компании, а также пяти электроэксплуатационных организаций, обслуживающих сети областной компании. Л.В.Мазо выступил на семинаре с докладом «Муниципальная электроэнергетика: проблемы и перспективы развития сетевого хозяйства», в котором осветил вопросы корпоративного управления и взаимодействия с администрациями муниципальных образований, а также вопросы тарифообразования в сфере электроэнергетики. Затем своим видением данных проблем с участниками совещания поделился В.В.Малык, генеральный директор ОАО «ЛОЭСК». С докладами по актуальным вопросам технологического присоединения потребителей и тарифообразования выступили представители ОАО «Ленэнерго» и ФСТ. В качестве практического обмена опытом коллегам из Московской области был показан Центр присоединения к электрическим сетям (ЦПЭС) ОАО «ЛОЭСК», в котором потребители могут подать заявку на технологическое присоединение к электрическим сетям и получить консультацию у специалистов различного профиля. Гости ознакомились с организацией работы операторов, которые осуществляют информирование потребителей о состоянии рассмотрения заявки, а также о стадии оформления технических условий и проекта договора.

Семинар продлился два дня. Участники семинара выразили надежду, что подобное мероприятие станет традиционным. Л.В. Мазо поблагодарил организаторов семинара-совещания с его успешным проведением и пожелал коллегам безаварийного прохождения осенне-зимнего периода 2009/2010 гг.

Доступный видеоконтент

«Синтерра-Медиа» и «Lattelecom» объединяют ресурсы

Екатерина Андреева

Российская «Синтерра Медиа» и Lattelecom, ведущий провайдер услуг электронной связи в Латвии, подписали базовое соглашение о сотрудничестве. Реализация данного соглашения позволит расширить возможности доступа телекомпаний и операторов кабельного и IPTV Латвийской Республики к российскому и зарубежному цифровому видео-контенту, а также доступа российских вещателей к контенту, производимому в Латвии.

Соглашение было подписано Валерием Крыловым, генеральным директором компании «Синтерра Медиа» и Юрисом Гулбисом, председателем правления Lattelecom, в рамках официального визита в Москву вице-мэра Риги Айнарса Шлесерса и делегации латвийских предпринимателей. Визит организован Рижской городской думой в сотрудничестве с правительством Москвы с целью содействия и развития деловых контактов с российскими предпринимателями.

Проект будет развернут на инфраструктуре «Синтерры» и Lattelecom, включающей трансграничный оптоволоконный переход между Россией и Латвией, объединяющий национальные сети операторов. Точкой обмена контентом станут ЦОДы «Синтерры» и Lattelecom, а интеллектуальной платформой — универсальная кросс-стандартная видеоматрица «Синтерра-Медиа», возможностями которой уже сегодня пользуются службы спортивного и информационного вещания как российских, так и европейских телеканалов.

Матрица в режиме реального времени и с сохранением исходного цифрового качества видеоматериалов обеспечивает обмен видеосюжетами для различных типов потребителей (телекомпаний, операторов связи и платного ТВ, а так же иных профессиональных участников телевизионного производства и вещания) вне зависимости от того, в каком техническом формате был произведен или востребован видеосюжет.

ЦОД Lattelecom в Риге станет полноправной частью инфраструктуры по доставке контента, объединяющей в единое целое разнообразные медиа-объекты (видеоматрицы (основная и резервная), телестудии, стадионы, пресс-центры и другие событийные центры) в 50 российских и зарубежных городах.

Отметим, что «Синтерра-Медиа» обладает одним из самых мощных в России технических центров для приема западных и российских телеканалов. В Центр формирования медиа-потоков «Синтерры-Медиа» поступают более 100 кабельных и эфирных телеканалов, где производится техническая обработка телевизионных сигналов под запросы операторов платного ТВ. «Синтерра Медиа» занимается созданием и обслуживанием сетей распространения контента (CDN) для профессиональных участников медиа рынка, осуществляет международные телетрансляции в интересах как российских, так и зарубежных телекомпаний, активно работает с операторами платного ТВ.

Lattelecom является ведущим провайдером услуг электронной связи в Латвии. Предприятие предлагает интегрированные услуги электронной связи и IT, оказывает телекоммуникационные услуги, услуги по проектированию и строительству сетей. Lattelecom обеспечивает также решения передачи данных и инфраструктуры IT, услуги интернета и контактного центра, а также внешние услуги бизнес-процессов. Группу Lattelecom образуют пять предприятий: Lattelecom, Lattelecom Technology, Lattelecom BPO, Citrus Solutions и Балтийская Компьютерная академия.

Группа компаний «Синтерра» — национальный оператор связи, объединяющий компании «Синтерра», «ПетерСтар», «Синтерра-Урал», «Синтерра-Юг», «Синтерра-Сибирь», «Глобал-Телепорт», «Телепорт СПб» и ряд региональных операторов связи, работающие на телекоммуникационном рынке с 1992 года. «Синтерра» входит в Группу «ПромСвязьКапитал». По итогам конкурса «Лучший поставщик 2008 года» компании присуждено звание «Лучший поставщик услуг связи для государственных и муниципальных нужд». Инфраструктура Группы компаний «Синтерра» присутствует во всех регионах РФ: самая протяженная в России цифровая наземная магистральная междугородная сеть охватывает более 75 регионов страны и имеет общую протяженность более 75,5 тыс. км, а в 13 регионах введены в эксплуатацию более 40 узлов доступа магистральных линии спутниковой связи. На ее базе функционируют сети IP/MPLS, МГ/МН, ЦОДов, ЦОВ, связанные со всеми участниками телекоммуникационного рынка.

ЦИТАТА НЕДЕЛИ

Дмитрий Медведев,
Президент Российской Федерации

«Глобальный финансовый кризис ударил по всем, но в России экономический спад оказался более глубоким, чем в большинстве стран. Однако не стоит искать виновных только вовне. Надо признаться, что в предыдущие годы мы сами недостаточно сделали для решения унаследованных от прошлого проблем. Мы так и не избавились от примитивной структуры экономики, от унизительной сырьевой зависимости, не переориентировали производство на реальные потребности людей. Привычка жить за счет экспорта по-прежнему тормозит инновационное развитие. Российский бизнес до сих пор предпочитает торговать тем, что создано в других странах, а конкурентоспособность нашей продукции позорно низка. Кризис, безусловно, затруднил решение этих проблем. Мы были вынуждены сфокусировать наши усилия на преодолении его негативных последствий, задействовав значительные, ранее накопленные с таким трудом резервы. И масштабная программа антикризисных мер позволила к середине этого года стабилизировать ситуацию».

Стратегия эффективности

(Окончание. Начало на стр. 1)

Выражаю уверенность, что IV Российский Лин Форум будет способствовать расширению практики внедрения эффективных производственных систем, а также новейших разработок управления производственными процессами на российских предприятиях, укреплению сотрудничества между ведущими предприятиями различных секторов экономики».

Официальным партнером Форума-2009 выступил «ТМС-групп», партнером — компания «Текора», разработчик программного продукта «Система 4i», предназначенного для повышения эффективности работы с предложениями сотрудников. Организатор Российского Лин Форума — «Центр Оргпром», ведущий российский провайдер услуг по освоению бережливого производства.

Информационную поддержку IV Российскому Лин Форуму оказали журналы «Эксперт-Волга», «Стандарты и качество», «Методы менеджмента качества», Business Excellence, «Генеральный директор», «Автобизнес», «Авиаглобус», «Авиапанорама», «АвиаПОРТ», «АЭРОПОРТЫ. Прогрессивные технологии», «Главный инженер», «Главный энергетик», «Главный механик», «Управление качеством», Rational Enterprise Management, «Вестник Лин», газета «Промышленный еженедельник», Портал Машиностроения, «Радиоэлектронная промышленность России», EnergoLand, Russian Automotive Market Researt, I-Mash.ru, Equipnet.ru, ИА Infoline, а также Русская школа управления и издательство «Альпина Паблишерз».

По традиции к форуму была приурочена очередная VII сессия Российской Лин Школы, в рамках которой запланирована серия мастер-классов по lean production. Президент Lean Plus и автор книги «Инструменты бережливого производства» Майкл Вэйдер (США) представил уникальную авторскую методику Lean Assessment (Лин-аттестация), которая при помощи несложных инструментов помогает выявлять и решать самые «дорогие» проблемы предприятий.

Цель мастер-класса «Учет по системе Лин. Как считают бережливые предприятия» Брайана Маскелла, президента компании BMA Inc (США) была научить финансовых и коммерческих директоров вести учет на основе стратегических целей компании и принципов бережливого производства.

Курс ведущего тренера и директора «Центра Оргпром» (РФ) Алексея Баранова «Развертывание корпоративной политики. Кризис как возможность» был рассчитан на собственников и топ-менеджеров компаний, которые либо не удовлетворены текущим уровнем реализации намеченных планов или невысоким качеством их выполнения, либо заинтересованы в поиске эффективного решения вопроса мотивации персонала. В ходе мастер-класса наглядно было показано, как сделать, чтобы стратегические цели разделяли все сотрудники и как ежедневно измерять реализацию политики с помощью Х-матрицы и других инструментов Хосин канри. Практическая иллюстрация — выступление на мастер-классе заместителя директора «ТМС-групп» Виталия Гатауллина, который рассказал о реальном опыте развертывания политики на основе Хосин канри до уровня линейных руководителей. Сейчас в компании спланировано тиражирование удачного опыта на все подразделения группы компаний.

Проведенный Форум показал, что интерес к подходам бережливого производства у российских предприятий значительно возрос, и имеется огромный потенциал для реализации полученных знаний на практике.

КОРОТКО

«Татнефть»: позитивные результаты

В октябре нефтяными компаниями Республики Татарстан добыто 2772453 т нефти, что по отношению к октябрю 2008 года составило 103,7%. За десять месяцев добыто 27073802 т или 100,1% к этому же периоду прошлого года. В ОАО «Татнефть» в октябре добыто 2199050 т нефти, что составило 104,2% к октябрю прошлого года. Сверх плана — 41104 т (101,9%). За 10 месяцев 2009 года с учетом работы ООО «ТНГ-Ленбурнефть» пробурено всего 463 тыс. м (за 10 месяцев 2008 года — 687 тыс. м): для ОАО «Татнефть» — 370 тыс. м (за 10 месяцев 2008 года — 425 тыс. м).

Газэнергопромбанк и ФСБ предотвратили хищение

Газэнергопромбанк при активном участии Службы экономической безопасности ФСБ России и УФСБ по Иркутской области предотвратил попытку хищения 40 млн руб. со счетов одного из крупнейших клиентов банка. Мошенники, используя поддельный исполнительный лист, перевели средства на счет подставной фирмы, зарегистрированной в Иркутской области. Затем деньги были перечислены на многочисленные счета физических лиц и фирм-однодневок в разных регионах России. Благодаря оперативным и грамотным действиям сотрудников ФСБ и Газэнергопромбанка, менее чем за сутки средства были возвращены.

НОВОСТИ / КОММЕНТАРИИ

Рынок автолизинга в России начинает подавать признаки оживления

SOLLERS внедряет новейшие технологии управления автосборочным производством

Оценка молодых

«Сухой» проверил оборонные научные кадры

Специалисты дирекции Корпоративного университета компании «Сухой» провели оценку молодых научных сотрудников одного из ведущих научно-исследовательских институтов оборонно-промышленного комплекса Санкт-Петербурга с целью подготовки предложений по их включению в кадровый резерв на повышение. Прикладные научно-исследовательские работы проводились в рамках «Разработки технологии формирования и подготовки управленческих команд для высокотехнологичных предприятий», финансируемой Министерством промышленности и торговли России.

Оценка проводилась в соответствии с разработанной в холдинге «Сухой» моделью компетенций (разработанный для сотрудников предприятия перечень значимых качеств, необходимых для успешного выполнения поставленных перед ними задач). В перечень, в частности, входят корпоративные (активная жизненная позиция, работа в команде, коммуникация, продуктивность мышления), и позиционные компетенции (лидерство, принятие решений, организация работы).

После проведенной оценки сотрудникам НИИ были выданы рекомендации по повышению их профессионального уровня в определенных областях. Руководству института по итогам проведенной оценки была рекомендована развернутая программа обучения персонала в целях повышения эффективности деятельности предприятия. Результаты проведенной работы используются для выработки общей методики, которая будет представлена Минпромторгу России как универсальная технология, применимая на высокотехнологичных предприятиях.

Центр оценки действует в компании «Сухом» уже 2,5 года. За это время проведено 85 сессий, оценено более 500 руководителей и кандидатов в кадровый резерв. Уникальные по объему, качеству и разнообразию данные, полученные в ходе оценки, позволили определить целесообразность и конкретные направления управленческой подготовки, которая ведется на всех предприятиях компании. На основании результатов деятельности Центра приняты конкретные управленческие решения.

В рамках программ обучения действующих руководителей и кадрового резерва проведено около 100 семинаров по управленческой тематике. Общее число участников — более 1300 человек. Корпоративный Университет «Сухого» оказывает активную поддержку процессам внедрения современных организационных технологий — Производственной системы «Сухой» («Бережливое производство»). Проведено 35 семинаров, общее число участников которых — более 550 человек.

130 тонн обрудования

МК «Уралмаш»: поставки для «Щуровского цемента»

Анна Вержболович

Дивизион «Горное оборудование», входящий в состав ООО «Уралмаш-Инжиниринг» Машиностроительной корпорации «Уралмаш», заключил кон-тракт на поставку корпуса мельницы 4х13,5 в комплекте с крышками, вклады-шами и со смазочной установкой с гидроподпором (всего около 130 т оборудо-вания) для Щуровского цемента (г. Коломна, Московская область). Оборудова-ние будет изготовлено на Уралмашзаводе. Срок поставки — февраль 2010 года.

Новая мельница будет установлена взамен устаревшей в рамках реконст-рукции помольного отделения Щуровского цементного завода. Машиностроительная корпорация «Уралмаш» впервые работает с этим заказчиком. До этого мельницы различных типоразмеров поставлялись «ЕВРО-ЦЕМЕНТ груп», «ТД Сибирский цемент», «Мордовцемент», «Себряковце-мент», «Теплоозерский цементный завод», «Ахангаранцемент» (Узбекистан) и другим.

ОАО «Щуровский цементный завод» — первый цементный завод России (основан в 1870 году), в настоящее время принадлежит швейцарской цементной компании Holcim. Продукция завода экспортируется в Польшу, Чехию, Монголию, Болгарию, Гвинею и другие страны.

Машиностроительная корпорация «Уралмаш» — один из лидеров россий-ского рынка оборудования для металлургии, горнодобывающей, нефте- и газо-добывающей промыш-ленности, промышленности строительных материалов и энергетики. Стратегия раз-вития корпорации предусматривает создание машиностроительной компании мирового уровня, которая сможет комплексно обес-печивать потребности заказчиков в оборудовании. Производственные площад-ки Машиностроительной корпорации «Уралмаш» нахо-дятся в Екатеринбурге (Уралмашзавод) и Орске (ОРМЕТО-ЮУМЗ).

Новая очистка

Итальянское оборудование на Чусовском металлургическом

В цехе авторессор Чусовского металлургического завода (ОАО «ЧМЗ», Пермский край, входит в состав ОМК) пущены в эксплуатацию локальные очистные сооружения на линии окраски рессор. Оборудование поставлено итальянской фирмой ECOTEAM. Монтаж произведен компанией «Химрегион» — эксклюзивным представителем ECOTEAM в России.

Очистные сооружения предназначены для очистки сточных вод от различных загрязнителей, образующихся в процессе подготовки рессорной продукции к нанесению красящих веществ методом катафореза. Особенность данного метода заключается в том, что при помощи электрического тока краска на водяной основе более прочно ложится на металлическую поверхность. В результате такой обработки рессора приобретает долговременную защиту от коррозии и трения, увеличивается срок ее эксплуатации.

«Современные технологии сочетают высокую степень очистки, энергоэкономичность оборудования, безопасность процесса, — говорит начальник рессорного производства-цеха авторессор ОАО «ЧМЗ» Сергей Оборин. — На выходе мы получаем воду, которая по своему составу даже чище технической воды, подаваемой на линию окраски изначально. Очищенная вода поступает обратно в производство».

С введением в эксплуатацию современных очистных сооружений завершается один из крупнейших инвестиционных проектов, направленных на модернизацию рессорного производства Чусовского металлургического завода.

Для укрепления рыночных позиций и повышения конкурентоспособности продукции на заводе и в цехе авторессор продолжается реализация проекта «Внедрение автомобильного стандарта ISO/TS 16949:2002».

СПРАВКА «ПЕ»: Объединенная металлургическая компания (ОМК) — один из крупнейших отечественных производителей труб, железнодорожных колес и другой металлопродукции для энергетических, транспортных и промышленных компаний. В составе ОМК — 7 крупных предприятий металлургической отрасли. Трубный комплекс ОМК включает в себя Выксунский металлургический завод, Альметьевский трубный завод и завод Трубодеталь (Челябинская область); металлургический комплекс ОМК включает в себя Чусовской металлургический завод и «Губахинский кокс», Щелковский металлургический завод и Литейно-прокатный комплекс. В 2008 году ОМК обеспечила свыше 16% российского потребления труб, в том числе 35% ТБД, 63% российского потребления железнодорожных колес и около 80% потребления автомобильных рессор. В 2008 году предприятия ОМК произвели более 1,5 млн т трубной продукции различного сортамента, а также 783 тыс. железнодорожных колес. Продукция ОМК поставляется в 20 стран мира.

Гениальный конструктор

(Окончание. Начало на стр. 1)

Хочется, чтобы у нас происходили такие события, которые бы давали нам возможность гордиться ею. Спасибо вам, Михаил Тимофеевич, что вы дали нам такую возможность».

«Считанным единицам конструкторов суждено создать оружие, которое станет символом и неотъемлемым атрибутом своей эпохи, — сказал Президент Удмуртии Александр Волков. — Имена таких конструкторов становятся нарицательными и навечно остаются в памяти народа и в истории Отечества. Так произошло с Мосиным, Шпагиным в масштабах нашей страны. Так произошло и с Калашниковым, но уже в масштабах, далеко перешагнувших границы нашего государства».

60 лет жизнь и судьба Михаила Тимофеевича неразрывно связана с Удмуртией. Научный, технический, интеллектуальный потенциал нашей республики, двухвековые традиции ее мастеров-оружейников стали для выдающегося конструктора источником вдохновения и надежной опорой в работе и жизни.

Генеральный директор ОАО «Ижевский машзавод» Владимир Гродецкий рассказал о том, насколько жизнеспособную систему с серьезным потенциалом создал Михаил Калашников. Он напомнил о том, как развивался АК и какие все новые и новые его образцы создавались и создаются на «Ижмаше».

Поздравить Михаила Тимофеевича пришло также большое количество творческих коллективов Удмуртской Республики, а также мужской вокальный ансамбль «Солидные ребята» из поселка Курья Алтайского края — родины конструктора. Артисты исполнили перед гостями праздничный концерт «Марши и песни нашей Родины». Открывала концерт кантата «Во славу Отечества», созданная специально к юбилею Калашникова композитором Евгенией Копысовой на слова Алексея Городилова.

Практически все поздравления виновник торжества — Михаил Калашников — принимал стоя. В своем выступлении он сердечно поблагодарил всех, кто поздравил его с юбилеем.

«Я в своих книгах писал и еще раз скажу, что оружие создавал для защиты рубежей своего Отечества. Та награда, которую вчера вручил мне Президент России — это награда всем нашим ижевским оружейникам. Один конструктор без коллектива не может ничего сделать. Такой коллектив и был создан здесь в Ижевске. Я благодарю всех, кто участвовал в создании оружия Калашникова. Все мы хотели, чтобы наше российское оружие было лучшим в мире».

Кризис дает шанс

Рынок автолизинга начал восстанавливаться

Владислав Кочетков

Информационная группа Finam.ru провела конференцию «Лизинг автотранспорта: кризис дает шанс?». Ее участники отмечают, что сегмент автолизинга миновал дно и постепенно начинает восстанавливаться. Этому способствует снижение стоимости ресурсов для лизинговых компаний. Однако, лучшие возможности для их привлечения имеют крупные федеральные игроки, которые могут существенно увеличить свою рыночную долю.

Кризис привел к существенному снижению продаж коммерческих автомобилей. По данным вице-президент ЛК «Europlan» Александра Михайлова, падение составило от 50% до 100% в зависимости от марки. Заместитель генерального директора «CARCADE Лизинг» Лариса Власова сообщила, что в первом полугодии объем продаж грузового автотранспорта составил всего 8 млрд руб., что в девять раз меньше, чем за аналогичный период прошлого года.

Впрочем, сегмент лизинга автомобилей постепенно начал восстанавливаться. «На мой взгляд, рынок автолизинга достиг дна, и уже сегодня мы можем наблюдать некоторые признаки стабилизации ситуации. Например, в CARCADE объем продаж второго квартала 2009 года по отношению к первому увеличился на 19%, объем третьего ко второму — на 23%; а если сравнить третий и первый, то объем увеличился на целых 46%», — сообщила г-жа Власова. С ней согласен руководитель направления лизинга автотранспорта ГК «ИНТЕРЛИЗИНГ» Вячеслав Спиров: «Сегмент автолизинга на данный момент является одним из самых привлекательных секторов лизинговой отрасли. Падение в нем было не таким глубоким по сравнению с другими сегментами. Мы отмечаем, что низшая точка на рынке автолизинга уже пройдена, в III квартале продажи показали уверенный рост».

Г-жа Власова выделила следующие факторы восстановления на рынке лизинга: «Доступ к кредитным средствам, поскольку от этого фактора зависит способность лизинговой компании заниматься бизнесом вообще. Восстановление спроса на услугу лизинга со стороны малого и среднего бизнеса. Поддержка правительства в виде компенсации лизингодателям части процентов по открытым кредитным линиям». Правда, г-н Михайлов предостерегает коллег от излишнего оптимизма: «Улучшение увидим, когда будет официально объявлено участниками рынка и подтверждено результатами получение лизинговыми компаниями новых траншей, а не ранее одобренных линий».

Кризис привнес существенные изменения на рынок автолизинга. «В определенный момент времени (первая половина 2009 года) резко сократилась возможность привлечения необходимых объемов финансирования по приемлемым ставкам. Банки рассматривали лизинговую деятельность как рискованную. В связи с этим количество игроков на рыке, продолжающих финансировать новые сделки, резко сократилось», — рассказала заместитель генерального директора ООО «Афин Лизинг Восток» (Iveco Capital) Татьяна Гончарова. «За последний год число игроков на рынке лизинга сократилось, прошла консолидация рынка. На мой взгляд, устойчивость лизинговых компаний в период ухудшения ситуации напрямую зависела от двух основных факторов: качества риск-менеджмента на протяжении последних лет и бесперебойного доступа к кредитному ресурсу, даже в период резкого спада в экономике», — подтверждает г-н Спиров.

В этих условиях сильные федеральные игроки получили возможность увеличить свою долю на рынке. «В борьбе за региональные рынки федеральные компании, как правило, одерживают победу. Это происходит за счет больших возможностей в плане привлечения финансирования, за счет реализации совместных проектов с импортерами и дилерами автомобилей, за счет расширенного сервиса, предлагаемого лизингополучателю. Однако, удаленность региона от центра может оказаться благоприятным фактором для местных игроков — не все федеральные компании готовы открывать свои представительства в той же самой Сибири», — отмечает г-жа Власова.

SOLLERS внедряет SAP

Совершенствование автосборочных предприятий

Евгения Шипова

SOLLERS объявил о внедрении технологий SAP на двух автосборочных предприятиях компании — в Елабуге и в Набережных Челнах.

В мае 2007 года компания SOLLERS-Елабуга одновременно с решением о строительстве завода по производству автомобилей в г. Елабуга приняла решение о создании информационной системы, соответствующей лучшим отраслевым практикам и удовлетворяющей стандартам ведения бизнеса в России. Подрядчиком для внедрения была выбрана компания Accenture.

В рамках первого этапа, который был реализован в сжатые сроки (январь-август 2008 года), в объем проекта были включены следующие области: Управление материальными потоками, Управление производством, Сбыт, Финансы и управленческий учет, Управление инвестиционными проектами. Начиная с сентября 2008 года, система была передана в опытно-промышленную эксплуатацию, а в январе 2009 года основные бизнес-процессы компании были переведены на решения SAP. В настоящее время количество пользователей системы — более 100. По окончании первого этапа, были оптимизированы основные бизнес-процессы. Второй и последующие этапы предполагают расширение объема проекта для управления закупочной и складской логистикой, перемещения материалов в производство методами «Just In Time» и «Just In Sequence», интеграции SAP с MES системой, управления заказами на автомобили через портал дилеров, построенный базе SAP Portal, а также для расширения функциональности управления финансами, включая отчетность по МСФО.

«В условиях непростой экономической ситуации SOLLERS-Елабуга, ориентируясь на потребности клиентов, резко расширяет количество специальных версий коммерческих автомобилей Fiat Ducato, производимых на конвейере. Управление этим процессом невозможно представить без современной ERP-системы. Внедренное решение SAP позволяет компании принимать эффективные решения в условиях быстро меняющейся рыночной ситуации», — говорит Илья Стрыгин, директор по ИТ SOLLERS.

Похожая история происходила и на другом предприятии компании. В январе 2009 года SOLLERS-Набережные Челны было завершено внедрение автоматизированной системы управления автосборочным предприятием. Подрядчиком при реализации проекта была выбрана компания GMCS. На сегодняшний день автоматизированная система управления SOLLERS-Набережные Челны на базе решений SAP находится в промышленной эксплуатации. Ее пользователями являются 200 сотрудников автосборочного предприятия, включая топ-менеджмент. Проект стартовал в апреле 2007 года, а в декабре 2008 года состоялась заключительная подготовка к запуску системы в эксплуатацию. В рабочем режиме новая информационная система на базе решений SAP эксплуатируется уже практически год.

Внедренное решение обеспечивает эффективное управление всем комплексом процессов автосборочного производства за счет оптимизации производственного цикла, снижения объемов незавершенного производства, централизованного контроля поставок машинокомплектов и запчастей, а также повышения прозрачности формирования себестоимости продукции.

Особое внимание в рамках проекта было уделено реализации в системе процессов управления производством на основе технологий, предлагаемых решениями SAP для автопроизводителей. Благодаря системе расширенного планирования, которую использует SOLLERS-Набережные Челны, компания может своевременно вносить коррективы в план постановки автомобилей на конвейерную линию исходя из информации о наличии необходимых комплектующих на складе. Применение такого подхода способствует сокращению объема незавершенного производства и снижению операционных издержек. В свою очередь, благодаря реализации в системе принципов бережливого производства (lean production), SOLLERS-Набережные Челны получила возможность рационально распределять производственные мощности, предупреждая возникновение ситуаций, при которых конвейерные линии были бы перегружены или простаивали.

«Получив в распоряжение современный инструмент в виде полномасштабной информационной системы управления, наше предприятие может уверенно двигаться к достижению планов, поставленных холдингом на ближайшую перспективу. Важность наличия такого рода пласта системного управления, как платформа SAP, на заводе несомненна. Это мировой бренд, повышающий стоимость самой компании при оценке ее инвестором любого уровня, и это средство, которое позволяет нам своевременно реагировать на запросы рынка, принимая оперативные решения на основе достоверной информации», — комментирует результаты проекта Михаил Носов, директор по ИТ завода SOLLERS-Набережные Челны.

«Взаимодействие с компанией SOLLERS является ярким примером того, как SAP реализует свою стратегию работы на рынке, в частности, работу с клиентами по отраслевому принципу. Мы уверены, что информационная система, построенная на базе передовых решений SAP, для SOLLERS-Набережные Челны и ERP-система SAP заводе SOLLERS-Елабуга станут универсальными решениями для российской автомобильной отрасли в целом. Благодаря этому комплексу решений автопроизводители и автодилеры могут не просто успешно работать с поставщиками и дистрибьюторами, но и анализировать экономические результаты, получая полную информационную поддержку для принятия стратегических решений в области производства, логистики и планирования», — говорит Роман Журавлев, заместитель генерального директора по работе с ключевыми заказчиками, SAP СНГ.

Пора срочных мер

Заседание ВПК при Правительстве РФ

Ольга Поспелова

В начале ноября в Москве в Белом доме состоялось очередное заседание Военно-промышленной комиссии (ВПК) при Правительстве РФ. В числе основных вопросов повестки дня рассматривались два вопроса, имеющих важное значение для всего российского оборонно-промышленного комплекса.

Первая тема. О ходе выполнения решений ВПК при Правительстве РФ и мероприятий Государственной программы вооружения (ГПВ) на 2007-2015 годы в части создания и поставок вертолетов и перспективах развития вертолетостроения.

Вторая. Об образовании рабочей группы «высокого уровня» по модернизации и инновационному развитию оборонно-промышленного комплекса.

Открывая заседание, председатель ВПК, вице-премьер Правительства РФ Сергей Иванов отметил актуальность и возросшую необходимость решения ряда проблемных вопросов, связанных с развитием отечественного вертолетостроения. По мнению заместителя главы Кабмина, сегодня пора обратить особое внимание на «узкие места» не только в российском самолетостроении, но и в сфере создания и производства «винтокрылых машин». В том числе настало время сформулировать конкретные предложения по консолидации и укреплению потенциала предприятий вертолетостроительной отрасли в целях наращивания объемов производства современных вертолетов, равно как и по мерам, необходимым для поддержки этой отрасли.

Не секрет, что Россия традиционно занимала и занимает ведущие позиции в мировом вертолетостроении, создав за годы существования этой отрасли десятки различных типов вертолетов, предназначенных для решения широкого круга военных и гражданских задач. И многие вертолеты отечественного производства по своим характеристикам не имеют аналогов в мире, представляя собой перспективную «платформу» для развития и укрепления экспортного потенциала страны. Российские Ми-8 и его модификации, «тяжелые» Ми-26, многоцелевые Ка-226, боевые Ми-24, корабельные Ка-31 и многие другие «винтокрылые машины» давно вызывают интерес зарубежных заказчиков, пользуются большим спросом и летают практически во всех уголках мира. Поэтому российское вертолетостроение традиционно рассматривают не просто как отрасль промышленности, но и как часть экономической политики государства, тесно связанную с ВТС и внешнеторговой деятельностью.

Кроме того, ведь вертолетостроение не существует само по себе. Это еще и сотни сопутствующих ему производств и структур, от агрегато- и двигателестроения, сервисных предприятий и поставок комплектующих до развития сферы грузо- и пассажирских вертолетных авиаперевозок, оказания гуманитарной помощи и медицинских услуг, обеспечения поисково-спасательных операций, мониторинга окружающей среды, организации туристического бизнеса, включая аэротакси. А, следовательно, развитое и устойчивое вертолетостроение предполагает десятки тысяч рабочих мест, надежных и обеспеченных финансово, что отнюдь немаловажно, особенно в довольно сложных современных экономических условиях.

Оценивая состояние и перспективы развития отечественного вертолетостроения, Сергей Иванов заметил, что сегодня его «можно охарактеризовать как относительно благополучную отрасль авиастроения, которая после резкого спада производства заметно увеличила объемы выпуска вертолетов».

> **Речь идет о создании нового координационного органа, обеспечивающего объединение интеллектуальных, организационных и материальных ресурсов МО России, других госзаказчиков, предприятий промышленности всех форм собственности.**

Например, по данным статистики, за последние три-четыре года производство «винтокрылых машин» в России почти удвоилось и в этом году может составить около 200 единиц. Наметилась и еще одна позитивная тенденция. После длительного периода единичных поставок объем закупок вертолетов в рамках государственного оборонного заказа (ГОЗа) заметно возрос. Так, за период с 2007 по 2009 годы Минобороны России должно получить в общей сложности 64 новых вертолета, в том числе двадцать семь Ми-28Н, семь Ка-52 и три Ка-50, девятнадцать Ми-8, шесть учебных вертолетов «Ансат» и другие.

В целом же, как комментируют в Военно-промышленной комиссии, в настоящее время наблюдается устойчивый спрос на вертолеты российского производства на среднесрочную перспективу, что обеспечивает предприятиям холдинга «Вертолеты России» — ведущей отечественной компании по выпуску вертолетов — стабильную планово-прибыльную деятельность. Тем не менее, подчеркнул председатель ВПК: «Не будем забывать, что в основном производство вертолетов все еще обеспечивается экспортными контрактами. Поэтому «почивать на лаврах» еще рано, впереди много напряженной работы».

Действительно, по данным Минтранса России, только для обновления парка вертолетов гражданской авиации до 2020 года требуется примерно 1000 вертолетов, из которых 800 — экономичные легкие «машины». Что касается актуальных проблем отечественной вертолетной индустрии и методов их решения, участники заседания ВПК обратили внимание на ряд вопросов. И прежде всего — на значительное моральное и физическое устаревание существующего парка вертолетов государственной авиации. Оснащенность, например, армейской авиации в России современными вертолетными комплексами составляет сегодня менее 10%. Аналогичная картина складывается в авиации ФСБ, МВД и МЧС РФ. Иными словами, здесь пора принимать срочные меры, в буквальном смысле, почти уже «реанимационные».

«Наша задача заключается в том, чтобы за период до 2020 года довести показатели исправности вертолетного парка армейской авиации до 90%, а оснащенности новыми комплексами — до 80%, — констатировал Сергей Иванов. — Задача сложная, но без ее своевременного решения говорить об обеспечении боевой готовности нашей армейской авиации — не приходится».

Еще одной, весьма острой и злободневной проблемой остается отсутствие на территории нашей страны серийного производства вертолетных двигателей. Как известно, большинство отечественных вертолетов на сегодняшний день укомплектовывается двигателями украинского производства. А это порядка 250 силовых установок в год. Тем временем два российских промышленных предприятия в Москве и Санкт-Петербурге (ММП им. В.В. Чернышева и Завод им. В.Я. Климова), около двух лет назад определенные на уровне высшей государственной власти как способные выпускать конкурентоспособные вертолетные двигатели, до сих пор так и не получили в достаточной степени необходимой им поддержки и финансирования. И потому, касательно этой темы, по-прежнему ограничиваются ремонтами и изготовлением ряда пусть важных, но все же отдельных узлов и агрегатов, не считая, конечно, НИОКР.

При информационой поддержке ВПК при Правительстве РФ

Актуальный круглый стол

К вопросам энергосбережения и ресурсосбережения

Виталий Шмальц

10 ноября состоялся круглый стол «Комплексное решение вопросов энергосбережения и ресурсосбережения для инновационного развития металлургии» в поддержку Федеральной Целевой Программы (ФЦП) «Исследования и разработки по приоритетным направлениям развития научно-технического комплекса России на 2007-2012 годы».

Круглый стол прошел в здании Министерства образования и науки РФ в рамках государственного контракта между Федеральным агентством по науке и инновациям (Роснаука) и АНО «Центр информационно-аналитической и правовой поддержки органов исполнительной власти и правоохранительных структур». Круглый стол стал связующим звеном в цепи мероприятий, направленных на преодоление кризисных последствий в энергетике и создание атмосферы для ускоренного посткризисного развития и инновационного обновления энергетической системы в металлургии.

В ходе мероприятия состоялся многосторонний продуктивный диалог между представителями власти, бизнеса и потенциальными потребителями инновационных разработок в области энергосбережения, а также были выявлены наиболее успешные проекты для повышения конкурентоспособности российского научно-технического комплекса и высокотехнологичного сектора российской экономики.

Модернизация энергетической системы требует значительных инвестиций, обеспечить которые по отдельности не может ни государство, ни бизнес. Поэтому в данном вопросе на первый план выходит государственно-частное партнерство — ключевой механизм преодоления финансовых сложностей.

На круглом столе представители государства, бизнесмены, а также разработчики инновационных проектов в области энергоснабжения обсудили наиболее актуальные проблемы отрасли и выработали конструктивные пути их решения. В ходе мероприятия демонстрировались результаты научно-технических разработок, лучшие из которых впоследствии будут частично или полностью профинансированы государством. В рамках мероприятия также была намечена программа по формированию запросов производственных компаний на научные разработки; они будут учитываться при формировании тематики научных исследований, финансируемых Роснаукой.

Наш паровоз вперед летит?

Национальные особенности российской логистики

Дарья Ильина

Логистика — отрасль, которая фактически находится на стыке двух извечных российских бед... Оттого ли грузы проезжают нашу давно не бескрайнюю страну в лучшем случае за семь суток и вдвое больше времени тратится на пересечение государственной границы? Кто знает...

Умом Россию не понять...

«У нас до недавнего времени не готовили специалистов — не было понимания, что такое логистика и что это вообще наука, — подчеркивает Ольга Симонова, руководитель группы подбора персонала направления «Логистика. Таможня. ВЭД» кадрового центра «ЮНИТИ». — А в вузовских учебниках она расшифровывалась исключительно как «наука о снабжении фронта и тыла». И мирным российским людям, стало быть, ни к чему...

Российской логистике пока еще «плыть и плыть» до уровня современных требований

«Одна из основных сложностей российского логистического рынка — недостаток квалифицированной рабочей силы», — такой вывод содержится в исследовании Global Logistic 2015+, опубликованном Berlin Institute of Technology. Причины данного положения дел понятны. С одной стороны — только-только начали выпуск собственных специалистов. С другой — одних знаний явно недостаточно, нужен еще и опыт. А наш российский опыт как всегда уникален и неповторим.

До недавнего времени ярчайшим символом «логистики по-русски» являлся Черкизовский рынок, «Черкизон». Товары из дальних стран окольными путями со всеми возможными ухищрениями проникали в столицу нашей Родины и уже оттуда в старых добрых челночных сумках расползались по ее просторам. Грузы — мимо таможни, деньги — мимо кассы, схема казалась вечной, поскольку устраивала многих. Только государству доставалось до обидного мало. Пока хватало «нефтедолларов», с этой «малостью» благополучно мирились. Но настали трудные времена, и государство продемонстрировало поворот к официальной логистике. Не лицом пока, скорее в профиль, но тенденция есть.

«Сейчас интенсивно идет процесс легализации внешнеторговых логистических цепочек, и те знания, которыми обладали старые — так называемые «специалисты», в сегодняшних условиях неактуальны, — говорит Кирилл Дурнов, генеральный директор ЗАО «Юнитрейд» (аутсорсинг ВЭД). — А профессионалов, способных работать быстро и хорошо, соблюдая при этом все тонкости законодательства Российской Федерации, очень мало. Сегодня существенная часть наших клиентов — это компании, на себе испытавшие отсутствие компетентных специалистов и в результате пришедшие к нам».

Кстати, закрытие крупнейшей российской «барахолки» дало толчок не только нашей логистике, но и китайской. Власти Поднебесной сначала выказали серьезную озабоченность судьбой десятков тысяч своих граждан, торгующих в суровых российских условиях, затем поспешили призвать соотечественников к соблюдению наших законов. А потом появились проекты по созданию в России сети китайских торгово-логистических центров. Будут ли они работать «по-белому» или просто «черкизовских рынков» станет больше — покажет, как водится, время. Китайцам вообще можно только завидовать. По данным исследования «Международная торговля, экспресс-логистика и глобализация: неотъемлемая часть решения сложных задач текущей экономической ситуации», представленного DHL, у нас затраты на логистику в 4 раза выше, чем в Поднебесной. А если уж с кем-нибудь сравнивать Россию, то, пожалуйста, с Бразилией — там ситуация схожая. При этом авторы доклада оптимистично рассуждают о том, что снижение в России (или в Бразилии) расходов предпринимателей на логистику до уровня Китая приведет к росту объема торговых операций на 50%. Все, оказывается, очень просто.

Почему логистическая Россия — не Китай? Во-первых, снижению расходов не способствует слабая конкуренция в отрасли. Среди причин этого явления и высокая стоимость административных затрат, связанных с логистикой, и завышенные финансовые требования к получению лицензий таможенных брокеров. «На сегодняшний день, для того, чтобы заниматься таможенным оформлением, надо иметь более миллиона евро обеспечения, — утверждает Кирилл Дурнов. — Такие деньги мало у кого есть, а обслуживание кредитов тоже стоит денег. Соответственно — мало организаций, готовых заниматься этим делом. А низкая конкуренция приводит к высоким ценам».

Во-вторых, в России сильно страдает качество предоставления логистических услуг. «Простой пример: связываешься с провайдерами, которые предлагают весь комплекс услуг от приемки до сборки и доставки. На первом же вопросе «отваливаются» больше половины. А вопрос вполне закономерный: «А вы готовы в полной мере нести ответственность перед нашими контрагентами за некачественное предоставление ваших услуг?», — сетует директор обособленного подразделения «Пластик Репаблик» (консолидированные поставки в розничную сеть товаров народного потребления из пластика) Александр Иващенко.

> **Снижение спроса заставило экономить ретейлеров: они повернулись к отечественному производителю, уменьшили товарные запасы и норовят развивать собственные логистические системы. В результате — снижение объемов перевозок, уменьшение клиентской базы логистических операторов, а в складской логистике налицо обвал арендных ставок.**

Постой, паровоз...

А еще грузы как-то надо доставлять. Потенциально самый дешевый транспорт — морской, но как раз портов России явно не хватает. А пока не заработал на полную мощность новый торговый порт в Усть-Луге, мы еще и не всякое судно можем принять — фарватеры не позволяют, оборудование устарело, да мало ли еще что. Кроме того, хлопотное это дело — разгружаться у российских причалов: ставки высоки, качество услуг оставляет желать лучшего, а транзит до ближайшего внутреннего таможенного поста порой просто невозможно оформить. Вот и возят наши контейнеры в порты сопредельных стран, а оттуда автотранспортом.

Почему не железнодорожным? Потому что по железной дороге — дороже. И опять же — сервис не тот. Как отметил на круглом столе «РЖД как участник рынка Северо-Запада» директор по логистике пивоваренной компании «Балтика» Алексей Скатин, российские предприятия-производители начнут предпочитать железнодорожные перевозки лишь в том случае, если РЖД станет оказывать полный комплекс логистических услуг. Пока этого не случилось, но ведь и реформирование РЖД еще не завершено. Глядишь, лет через 10-15...

Вот и пылят по нашим дорогам автомобили (83% грузооборота). А дороги у нас — сами знаете. И то ли таможенных постов на границах мало, то ли работают они как-то медленно, но скапливаются перед ними гигантские автомобильные пробки. Как этого избежать? А очень просто — ограничить ввоз в страну контейнеров автомобильным транспортом. Во всяком случае, именно такое решение настойчиво предлагает Федеральная таможенная служба. Железнодорожники радостно потирают руки, но вот хватит ли у них вагонов — существующий парк стремительно ветшает. В результате стоимость логистических услуг рискует вырасти, Россия по этому показателю рискует отстать и от Бразилии, а потребители рискуют получить новые — неприятно высокие — цены на импорт. Не рискует только ФТС.

Антиконтейнерный почин Федеральной таможенной службы не нашел одобрения ни в России, ни за ее пределами. «Отказ от автомобильных контейнерных перевозок в пользу железнодорожных не делается по сиюминутному административному решению», — заявила министр транспорта Финляндии Ану Вехвиляйнен и попросила своего коллегу Игоря Левитина задействовать все возможные средства для предотвращения принятия новой нормы, способной полностью изуродовать и остановить транзит грузов в Россию. Наш Минтранс, в свою очередь, уверен, что запрет «осложнит и без того непростую ситуацию на рынке автоперевозок и приведет к массовой потере рабочих мест». Но последнее слово еще не сказано...

Другие инициативы ФТС воспринимаются уже не так болезненно. Начатый в марте процесс переноса таможенного оформления и контроля товаров в места, приближенные к границе, можно посчитать временным неудобством. А обсуждаемые инновации, такие как внедрение системы электронного декларирования товаров, введение единой сквозной накладной и сквозных тарифов на всю перевозку от поставщика до потребителя продукции, просто радуют. Если, конечно дойдет до внедрения. Но это опять человеческий фактор...

Грузите апельсины бочками...

Мировой кризис, конечно же, не мог не отразиться на логистике. Снижение производства с одной стороны, падение спроса на товары с другой — отрасль оказалась меж двух огней. И если мировые лидеры логистики с оглядкой, но продолжают экспансию, расширяют и делят сферы влияния, то российским операторам не позавидуешь. Инвестиционные проекты без кредитных денег сворачиваются, перевозки без грузов падают, склады без товаров пустеют. Людей без работы, что характерно, сокращают.

Снижение потребительского спроса в стране заставило экономить ретейлеров — они в массовом порядке повернулись лицом к отечественному производителю, уменьшили товарные запасы, да еще так и норовят развивать собственные логистические системы. В результате — снижение объемов перевозок (за исключением морских, самых дешевых), уменьшение клиентской базы логистических операторов, а в складской логистике налицо обвал арендных ставок и массовый уход от складов класса А к более низким.

Сказался кризис и на кадровой политике компаний. И не только негативно. Если раньше за хорошими специалистами буквально охотились, то теперь у компаний появилась возможность выбирать лучших из лучших. «У специалистов появилась стойкая мотивация к повышению своей квалификации, — отмечает еще один позитивный для развития отрасли момент Ольга Симонова. — Сокращая общее число сотрудников, компании заинтересованы в логистах-универсалах».

«Но несмотря на кризис, в складской логистике также отмечается нехватка квалифицированных кадров: руководителей среднего и высшего звена управления складскими комплексами, специалистов в области планирования транспорта и складских запасов, а также высококвалифицированного узконаправленного рабочего персонала. Чем дальше от центра, тем проблема становится более критичной, — отмечает директор Александр Иващенко. — Вот в Смоленской области построен склад, предполагающий использование высотного штабелера. Но людей с опытом работы на такой технике практически нет, основная масса складов обслуживается дизельными погрузчиками».

По словам Ольги Симоновой, традиционно высок спрос на работников, специализирующихся на редких грузах — опасных или негабаритных. «Их уровень компенсации, как правило, выше среднего значения по рынку», — отмечает эксперт кадрового центра «ЮНИТИ».

Еще одна категория, роль которой в кризис даже возросла — менеджеры по работе с клиентами, по продаже логистических услуг — в тяжелые времена компании как никогда дорожат постоянными заказами. А вот специалистам по закупкам и снабжению не повезло — спрос на эти специальности сегодня практически отсутствует. Кроме того, компании-операторы активно экономят на ассистентах, на низовом персонале, привлекая, в том числе, студентов на производственную практику. Как в старые добрые времена...

Что дальше?

По данным Федеральной таможенной службы, в сентябре впервые за семь месяцев увеличился импорт в Россию из стран дальнего зарубежья — на 14,6% больше, чем в августе. Просто кончились старые запасы, или ретейлеры надеются на рождественские продажи. А может быть — только представьте — кризис кончается?

А еще в стране не переводятся интересные проекты. Московский государственный университет путей сообщения представил прекрасную перспективу развития железнодорожных перевозок. Только представьте: полностью устраняется процесс накопления грузов для групповой отправки; поезда курсируют по жесткому графику, их расписание и композиция заранее известны; оформление заявок на перевозку производится без дополнительных согласований любым юридическим или физическим лицом с любого компьютера. И скорость — как у пассажирских составов...

А вот специалисты Волжской государственной академии предлагают использовать внутренние водные пути как «плавучее шоссе» для автопоездов. Только представьте: специальные суда-паромы (ролкеры) разгружают наши дороги, экономят время, деньги и топливо. И грузы — по водным артериям — идут «от двери к двери»...

Ну а западные логистические операторы в ближайшие годы повсеместно введут радиочастотную идентификацию грузов. 40% компаний там уже используют RFID хотя бы в тестовом режиме. Только представьте: и у нас когда-нибудь будет то же самое...

А еще говорят, что скоро и молоко станут перевозить в контейнерах. Только представьте...

А может, действительно, догоним Китай? Кто знает...

Фондовый рынок

совместно с Инвестиционной компанией «ФИНАМ»

НОВОСТИ

«Мечел» опубликовал нейтральные финансовые результаты

«Мечел» опубликовал финансовые результаты второго квартала 2009 года в соответствии с ОПБУ США. Компании удалось увеличить выручку на 8,6% по отношению к первому кварталу 2009 года, главным образом, за счет роста продаж в сегменте стали (+17,3%) и ферросплавов (+43,2%). Эффективность операций «Мечела» во втором квартале снизилась — валовая рентабельность упала на 7,6 п.п. по отношению к первому кварталу, рентабельность EBITDA сократилась на 4,3 п.п. Положительной новостью для акционеров явился факт возврата «Мечела» к чистой прибыли во втором квартале.

«С одной стороны, «Мечелу» удалось поддержать высокий уровень сбыта продукции в кризисных условиях, что способствовало увеличению выручки во втором квартале. С другой стороны, компания не смогла сохранить рентабельность операций даже по отношению к первому кварталу 2009 года», — говорит аналитик ИК «ФИНАМ» Алексей Сулинов. Он также прогнозирует, что результаты второго полугодия должны заметно улучшиться по сравнению с первыми двумя кварталами, поскольку с третьего квартала 2009 года цены на сталь и металлургическое сырье показывали существенный рост.

Определена схема снижения численности персонала на «АвтоВАЗе»

Первый вице-премьер Игорь Шувалов рассказал о схеме снижения численности персонала на «АвтоВАЗе». Около 15 тыс. человек будут переведены на работу в две дочерние компании — ООО «АвтоВАЗ перспектива» и ООО «Реформинг центр», которые будут заниматься модернизацией производственных линий «АвтоВАЗа» для выпуска новых моделей и переобучением персонала для работы на модернизированных линиях. Обе дочерние компании будут финансироваться из федерального бюджета. По данным официальных лиц, объемы финансирования могут достигнуть 4,8 млрд руб.

«В результате реализуемой схемы численность Группы «АвтоВАЗ» формально останется практически на прежнем уровне, однако затраты на персонал снизятся на сумму до 4,8 млрд руб. благодаря получению финансирования из федерального бюджета, — говорит аналитик ИК «ФИНАМ» Константин Романов. В целом, планируемое снижение затрат на персонал будет чуть ниже наших ожиданий. Ранее объявлялось о планах сократить 21 тыс. человек, что, по нашим оценкам, позволило бы экономить 5-7 млрд руб. ежегодно. Тем не менее, необходимо отметить, что пока остается нерешенным вопрос о финансировании создаваемых дочерних компаний после окончания программы финансирования из федерального бюджета».

«Верофарм» подвел операционные итоги 9 месяцев

«Верофарм» опубликовал операционные результаты по продажам по итогам 9 месяцев 2009 года. Продолжающееся замедление продаж компании в III квартале стало слишком сильным, в итоге показатели рублевых продаж по результатам 9 месяцев 2009 года продемонстрировали рост всего на 2,7% по сравнению с аналогичным периодом 2008 года.

Опубликованные данные оказались несколько хуже ожиданий, говорит аналитик ИК «ФИНАМ» Сергей Фильченков: «Такое падение мы связываем с сокращением продаж в непрофильных для «Верофарма» сегментах. Рецептурный и безрецептурный сегменты продемонстрировали рост продаж в рублевом выражении на 10,7% и 30,1% соответственно. При этом эффект ослабления курса рубля сказался на снижении долларовых показателей компании».

Аналитики «ФИНАМа» нейтрально оценивают операционные итоги компании. Они отмечают, что несмотря на общее замедление темпов продаж, «Верофарм» продолжает увеличивать долю сегмента рецептурных препаратов в структуре выручки, что способно оказать позитивное влияние на рентабельность компании по итогам 9 месяцев 2009 года.

Равновесные значения

Химический сектор: секреты цен

Дмитрий Терехов,
аналитик ИК «ФИНАМ»

Несмотря на экономический кризис, по итогам третьего квартала текущего года спрос на различные виды продукции химической отрасли остался стабильным. Сохранение данной тенденции может привести к повышению внимания и установлению соответствующих спросу цен на продукцию химических удобрений уже в четвертом квартале.

В 3-ем квартале спрос на продукцию химической отрасли продолжил рост. Текущая загрузка мощностей в отрасли приблизилась к докризисным уровням. Производители азотных и комплексных удобрений, предприятия нефтехимии и производители метанола работали в III квартале с загрузкой 70-90%. Например, «Аммофос» по итогам 8 месяцев снизил производство минеральных удобрений (в пересчете на 100% питательного вещества) лишь на 2,3% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Другой крупнейший производитель минеральных удобрений — «Акрон» — тоже незначительно снизил производство за этот период — на 6,9%. Незначительное падение производства комплексных и азотных минеральных удобрений свидетельствует о том, что спрос на эти виды продукции остается сильным, несмотря на экономический кризис.

В то же время, спрос на калийные удобрения упал значительно сильнее, чем по другим видам удобрений. Так, за 8 месяцев «Сильвинит» снизил производство по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 49%. Ключевым событием для производителей хлористого калия стало заключение в конце июля контрактов на поставку хлористого калия в Индию по цене 460 $/т (поставка CFR). В определенном смысле, заключение этих контрактов стало спасением для российских калийщиков, учитывая крайне низкий уровень спроса на их продукцию в I полугодии 2009 года. Поставки в Индию позволили «Сильвиниту» (который сумел законтрактовать в 2,5 раза больший объем, чем «Уралкалий») поднять текущую загрузку в августе-сентябре до 85% мощности.

По итогам 3-го квартала мы видим, что мировые цены на такие виды базового химического сырья, как метанол или аммиак, показали значительный рост с конца II квартала. В тоже время цена на карбамид — один из основных видов азотных удобрений — не изменились, а цена хлористого калия упала на 30%. Мы объясняем падение цены на хлористый калий на спот-рынке тем, что заключение крупного контракта на поставку в Индию мировыми производителями задало новый ценовой ориентир. И теперь уже можно говорить о наступлении определенной стабилизации мировых цен на хлористый калий.

В 3-ем квартале производители сложных удобрений, опираясь на поддержку государства в лице Министерства промышленности и торговли, сумели пролоббировать сохранение цен на хлористый калий на сезон 2009-2010 годы на уровне прошлого сезона — 3955 руб./т. На текущий момент это соответствует 130 $/т. Это очень хорошая новость для производителей сложных удобрений, поскольку ранее прогнозировался рост цен на это сырье на 20%. «Уралкалий» и «Сильвинит», соответственно, проигрывают от такого решения, хотя минимальную прибыльность эта цена им все-таки обеспечивает.

Необходимо отметить, что в кризисном 2009 году внутренний рынок приобретает для российских калийщиков особое значение. Если раньше на внутреннем рынке «Уралкалий» и «Сильвинит» получали около 10% выручки каждый, то в 2009 году ситуация кардинально изменится. Из-за того, что спрос на хлористый калий на внутреннем рынке остается стабильным, а на мировом рынке он существенно упал, доля внутренних продаж по отношению к общему объему продаж резко выросла. Пока мы затрудняемся дать точную оценку доли выручки, которую получат российские калийщики на внутреннем рынке по итогам 2009 года, поскольку эта доля будет зависеть, помимо прочего, от объема продаж на экспорт. Однако мы не сомневаемся, что доля выручки на внутреннем рынке будет не менее 20% по итогам 2009 года, то есть она вырастет как минимум в 2 раза.

Мы полагаем, что уже в 4-ом квартале те цены на химические товары, которые начали восстанавливаться раньше других (аммиак, метанол), должны достигнуть неких равновесных значений, соответствующих текущему спросу и уровню цен на сопряженных рынках commodities (рынок энергоносителей, рынок soft commodities). То есть мы считаем, что при прочих равных, цены на данные товары должны стабилизироваться на какое-то время, прежде чем рынок определит для них новое направление движения. Что касается азотных удобрений (карбамид, аммиачная селитра), мировые цены которых более-менее стабильны с начала года, мы ожидаем, что в 4-ом квартале цены на эти товары начнут расти. Поэтому справедливо ожидать повышенного внимания рынка к производителям азотных и комплексных удобрений.

Технологически отрасль готова к куда большему спросу

Правила тренда

Виды торговых систем

Ирина Елисеева,
старший преподаватель
УЦ «ФИНАМ»

Создавая механическую торговую систему, необходимо учитывать, как она будет работать при изменяющихся рыночных условиях. Торговые системы можно разделить на несколько классов в зависимости от того, как они функционируют по отношению к рыночному тренду.

Даже в условиях бокового тренда могут происходить колебания, способные принести ощутимую прибыль. Так, например, существуют торговые системы для работы в боковых коридорах. Такие системы создаются для работы на рынках в моменты бокового движения или смены тренда. Общеизвестно, что некоторые индикаторы есть смысл использовать только при трендовом движении, а при боковом движении они становятся неэффективными. Это различные скользящие средние, а также ряд индикаторов, которые строятся на основе скользящих средних (MACD, Price Oscillator и др.). С другой стороны, существуют индикаторы, которые хороши именно в периоды бокового движения (различные осцилляторы, Bollindger Bands). Зачастую осцилляторы являются опережающими индикаторами, дающими возможность предсказывать отбой цен от соответствующих уровней, ограничивающих торговые коридоры.

Кроме того, существуют еще такие торговые системы, как например, системы распознавания моделей поведения цены. Данные системы генерируют сигналы для открытия позиции, основываясь не на движениях цены в определенных направлениях, как в случае трендовых и противотрендовых систем, а именно на распознавании ценовых моделей. Сигнал для входа в рынок по такой системе может возникнуть после выхода цены из какой-либо фигуры графического анализа или после образования характерной свечной комбинации. Надо четко себе представлять, что границы между описанными видами торговых систем не всегда четки и ясны. Необходимо стремиться к созданию универсальной торговой системы, которая могла бы использоваться не только при наличии тренда, но и в периоды рыночной консолидации. Система должна быть устойчива в различных рыночных ситуациях, иначе она обречена на поражение. Создание универсальной, работоспособной системы является одной из целей, к которой стремятся все разработчики. Другие цели определяются индивидуальными особенностями, такими как: желаемая прибыльность, величина торгового капитала, психология трейдера и прочее. Вместе с тем возможна незначительная адаптация торговой системы под конкретный биржевой инструмент с учетом его торговых характеристик.

НОВОСТИ

«Газпром» опубликовал нейтральные результаты

«Газпром» опубликовал неаудированную консолидированную промежуточную финансовую отчетность по стандартам МСФО за первое полугодие 2009 года. Чистая выручка за вычетом акцизов и пошлин упала на 7% год к году, достигнув 1,64 трлн руб. Объем продаж газа упал на 22%, составив 240 млрд куб. м. При этом средняя цена реализации газа выросла на 31% — в основном, из-за роста экспортных цен «Газпрома». Выручка прочих сегментов бизнеса, основная доля которых приходится на нефтяной, упала на 20% — главным образом, из-за падения мировых цен на нефть.

Как и в первом квартале, «Газпром» снова показал сокращение основных статей операционных издержек, говорит аналитик ИК «ФИНАМ» Александр Ерёмин: «Так, издержки за вычетом закупок газа, нефти и нефтепродуктов упали на 3%. Если учитывать эффект обесценения рубля в 2009 году, то такая динамика выглядит лучше среднеотраслевой. Тем не менее, издержки в расчете на кубометр добычи выросли на 25%, в основном из-за перехода на рыночные цены транзита газа через Украину с 2009 года».

И без того самая крупная статья издержек — закупки газа, нефти и нефтепродуктов — выросла на 67%, а ее доля в издержках выросла с 27% до 39%. «Причиной этому стали существенно повысившиеся закупочные цены газа из Средней Азии — главным образом, из Туркмении, — отмечает Александр Ерёмин. — В результате, «Газпром» показал значительное падение рентабельности EBITDA — с 47% до 33%. По динамике рентабельности компания оказалась среди аутсайдеров как в газовой, так и в нефтяной отрасли». Чистая прибыль «Газпрома» упала на 35%, до 330 млрд руб. «Если в первом квартале существенный эффект оказали убытки от курсовых разниц в размере 281 млрд руб., то во втором квартале они составили всего 26 млрд руб. Это говорит о том, что «Газпром» успешно хеджировал свои валютные риски. Долговая нагрузка компании за полугодие росла умеренно. Коэффициент чистый долг/собственный капитал вырос с 22% до 27%, что немного выше, чем в среднем по отрасли. Тем не менее, снижение объема инвестиций на 2009 год позволяет говорить о продуманной политике компании в сфере управления финансовыми рисками», — утверждает Александр Ерёмин.

Аналитики «ФИНАМа» констатируют, что результаты «Газпрома» за I половину 2009 года показали продолжение негативных тенденций, сформировавшихся в конце 2008 года. Тем не менее, они уверены, что второй квартал был для «Газпрома» наиболее тяжелым, и уже с третьего квартала компания должна начать восстанавливать свои операционные показатели.

Долги «АвтоВАЗа» не будут конвертированы в акции

Первый вице-премьер Игорь Шувалов заявил о том, что Правительство РФ отказалось от идеи конвертации задолженности «АвтоВАЗа» в акции. По его мнению, банки не стали бы участвовать в управлении компанией, несмотря на то, что получили бы крупные пакеты. Вместо этого предлагается реструктуризация задолженности на новых условиях, однако эти условия пока не проработаны окончательно. Кроме того, Правительство готово предложить «Renault» увеличить долю в уставном капитале «АвтоВАЗа».

«Мы позитивно оцениваем новость об отказе от конвертации долговых обязательств «АвтоВАЗа» в акции, — говорит аналитик ИК «ФИНАМ» Константин Романов. — По данным последней отчетности, на конец II квартала 2009 года долг компании составил 59,9 млрд руб., таким образом, для конвертации долга в акции потребовалась бы дополнительная эмиссия, в несколько раз превышающая текущий уставный капитал, в результате чего доля миноритарных акционеров была бы сильно размыта. Что касается увеличения доли «Renault», по нашим оценкам, это произойдет с высокой вероятностью, так как «АвтоВАЗ» собирается получить технологии французской компании, однако расплачиваться деньгами в настоящее время не имеет возможности из-за высокой долговой нагрузки. Тем не менее, объем дополнительной эмиссии в пользу «Renault» будет существенно меньше, чем при конвертации долга в акции».

«Сбербанк» получил прибыль в 15 млрд руб.

Президент «Сбербанка» Герман Греф сообщил о том, что чистая прибыль «Сбербанка» по РСБУ за 10 месяцев 2009 года составила около 15 млрд руб. По его оценкам, всего за 2009 год чистая прибыль «Сбербанка» составит порядка 20 млрд руб. По планам г-на Грефа, резервы на возможные потери по ссудам на конец года составят более 10%.

Всего за 9 месяцев текущего года «Сбербанк» получил 9,1 млрд руб. прибыли. Таким образом, за октябрь чистая прибыль банка увеличилась на 65%, по сравнению с январем-сентябрем 2009 года.

«Мы полагаем, что такой результат обусловлен высокими основными доходами и замедлением темпов формирования резервов, что обусловлено снижением темпов роста просроченной задолженности, — сообщает стратег ИК «ФИНАМ» Владимир Сергиевский. — Что касается прогноза на весь 2009 год, то, по нашим оценкам, он выглядит оптимистично. Мы прогнозируем резервы на уровне 9,5% от валового кредитного портфеля и чистую прибыль в размере 4,3 млрд руб.».

«Сильвинит» расширяет продуктовую линейку

«Сильвинит» сообщил о том, что компания приступила к производству хлористого калия с содержанием KCl 99%. Производственная мощность по производству 99%-го хлористого калия составляет 650 тыс. т/год. Ранее на «Сильвините» уже был освоен выпуск продукции с содержанием хлористого калия 95% и 98%. Новый вид продукции производится на той же технологической установке, что 95%-ый и 98%-ый хлористый калий, что позволило компании оптимизировать объем капиталовложений, необходимых для производства новой продукции. В сообщении компании отмечается, что 99% хлористый калий используется в химической промышленности, процессах органического синтеза, фармацевтике и медицине. Этот продукт является высокомаржинальным и стоит на мировом рынке в разы дороже обычных калийных удобрений. Более того, до последнего момента 99% хлористый калий не производился в России, и российские предприятия вынуждены были импортировать его.

Несмотря на то, что пока потенциальный объем выручки и прибыли от новых видов продукции неясен, сам факт расширения ассортимента и повышения рентабельности выпускаемой продукции является позитивным для капитализации «Сильвинита», отмечает аналитик ИК «ФИНАМ» Дмитрий Терехов: «Уже сейчас «Сильвинит» выпускает более разнообразную номенклатуру продукции, чем его российский конкурент — «Уралкалий». Четкая стратегия «Сильвинита» на диверсификацию продуктовой линейки в долгосрочной перспективе будет способствовать уменьшению зависимости от рынка минеральных удобрений. В конечном итоге, это будет по достоинству оценено инвесторами, поскольку диверсифицированные компании, как правило, по мультипликаторам оцениваются дороже, чем монопродуктовые».

«Силовые машины» выйдут на новый рынок сбыта

«Силовые машины» провели для потенциальных заказчиков презентацию нового оборудования — тихоходного турбоагрегата номинальной мощностью 1,2 ГВт для атомных электростанций со скоростью вращения ротора 1500 оборотов в минуту. «Силовые машины» будут производить и поставлять на АЭС паровые турбины, турбогенераторы, автоматизированные системы контроля и управления, а также теплообменное и вспомогательное оборудование. Инвестиции в проект составят около 6 млрд руб. ($200 млн). Аналитик ИК «ФИНАМ» Константин Романов позитивно оценивает выход «Силовых машин» на новый рынок сбыта: «Производство оборудования для атомных электростанций позволит расширить масштабы бизнеса компании, увеличив выручку и прибыль. Кроме того, для увеличения охвата рынка «Силовые машины» предложат тихоходные турбины в двух вариациях. Я полагаю, что новый сегмент может принести 10-20% выручки компании к 2015 году».

«Аптечная сеть 36,6»: в сторону реструктуризации задолженности

По данным деловых СМИ, «Аптечная сеть 36,6» добилась пролонгации обязательств перед «Standard Bank» до 2014 года. При этом в числе реструктурируемых кредитов был как долг самой сети в размере около $25 млн, так и средства консорциума банков (порядка $85 млн), выданные дочке «Аптечной сети» под обеспечение акций «Верофарма» (пакет в 24,99%). Таким образом, общая сумма рефинансированной задолженности составила порядка $110 млн, со сроком погашения 1 июля 2014 года.

Аналитик ИК «ФИНАМ» Сергей Фильченков позитивно оценивает факт реструктуризации задолженности, высокий уровень которой в настоящее время остается одним из наиболее критичных рисков компании.

АКТУАЛЬНАЯ ЭНЕРГЕТИКА

Двойной отчет

Инвестпрограммы ТГК-14 и Инженерного центра ЕЭС

Ольга Меркушева

В Москве состоялась пресс-конференция на тему «Реализация инвестиционных программ в энергетике» с участием двух генеральных директоров: руководителя «ТГК-14» С.И.Васильчука и руководителя «Инженерного центра ЕЭС» С.И. Сеу.

В ходе пресс-конференции главы компаний проанализировали современное состояние энергетики с взаимодополняющих позиций — генерации и инжиниринга. Были подняты острые проблемы, влияющие на состояние отрасли — падение спроса и производства электроэнергии, несовершенство нормативной базы, участие государства в отраслевом развитии и многие другие.

Особое внимание было уделено корректировке Генсхемы. С.И.Сеу уверен, что «генсхема, которая в настоящее время находится на пересмотре в Минэнерго РФ, должна быть скорректирована, не только опираясь на текущую ситуацию в электроэнергетике, но и с учетом тех базовых преобразований, которые должны произойти в отрасли в краткосрочной перспективе. Имеется в виду запуск рынка мощности, что повлечет повышение ответственности и прозрачности инвестиционных обязательств генераторов, пересмотр стратегий отрасли в сторону надежности (повышение расходов на ремонты, переоборудование и обновление технологий), пересмотр параметров энергетики с учетом перспектив роста российской экономики».

В свете массовой тенденции переноса сроков реализации проектов ОГК и ТГК и пересмотра состава инвестпрограмм, «ТГК-14» — единственный генератор, увеличивший свои инвестиционные обязательства.

В августе текущего года специальная комиссия Минэнерго России во главе с Министром энергетики РФ Сергеем Шматко, побывала на объектах ОАО «ТГК-14», расположенных на территории республики Бурятия. Согласно оценке Министра энергетики РФ объекты «ТГК-14» находятся в крайне неудовлетворительном состоянии, и необходимы срочные меры по их модернизации.

По словам С.И.Васильчука «для выхода из технического локаута и обеспечения нормативной надежности энергоснабжения потребителей Забайкальского края и Республики Бурятия ТГК-14 понадобится реализовать долговременную инвестиционную программу на стоимость более 19,2 млрд руб.».

«ТГК-14» и «Инженерный центр ЕЭС», чье сотрудничество в настоящее время касается проекта технического перевооружения пострадавшей во время аварии в феврале 2008 года ТЭЦ-1 в Улан-Удэ, предоставили также подробный отчет о ходе проекта.

Напомним: из-за сильной изношенности оборудования в феврале 2008 года произошла серьезная авария на Улан-Удэнской ТЭЦ-1, в результате которой были повреждены две турбины (агрегаты №6 и №7) общей мощностью 100 МВт.

Проект по возобновлению работы турбоагрегата №7 стал основным элементом второго этапа инвестиционной программы «ТГК-14». К нему в качестве генерального подрядчика привлечен «Инженерный центр ЕЭС», который по программе технического перевооружения Улан-Удэнской ТЭЦ-1 должен осуществить замену турбоагрегата №7. В 2009 году начались работы по проектированию установки (генеральным проектировщиком является филиал ОАО «ИЦ ЕЭС» — «Нижегородский Теплоэлектропроект»). Пусконаладку будет осуществлять другой филиал «Инженерного центра ЕЭС» — «Фирма ОРГРЭС». Ввести турбоагрегат №7 в работу планируется в конце 2010 года.

ОАО «ТГК–14» работает на рынке производства и продажи электроэнергии в Забайкальском крае и республике Бурятия, в ее состав входят Читинские ТЭЦ-1 и ТЭЦ-2, Улан-Удэнские ТЭЦ-1 и ТЭЦ-2, а также Шерловогорская, Приаргунская и Тимлюйская ТЭЦ. Установленная мощность — 646 МВт. 77,3% акций уставного капитала принадлежит ООО «Энергопромсбыт» — консорциуму ОАО «РЖД» и Группы компаний «ЕСН».

ОАО «Инженерный центр ЕЭС» является одним из лидеров в области энергетического инжиниринга в России. В состав ОАО «ИЦ ЕЭС» входят филиалы — «Институт Теплоэлектропроект», «Фирма ОРГРЭС», «Нижегородский Теплоэлектропроект», «Дирекция строящихся Ивановских ПГУ», «Институт Энергомонтажпроект», имеющие почти вековой опыт работы и сотни проектов в России и за рубежом, многие из которых являются уникальными инженерными разработками в своей области. ОАО «ИЦ ЕЭС» управляет ОАО «Институт Гидропроект» — одной из ведущих профильных компаний в мире.

ПС «Береговая»

МРСК Сибири ввела в эксплуатацию новую подстанцию

Наталья Тихомирова, Красноярск

Инвестиции в строительство новой подстанции 110 кВ «Береговая» на юге Красноярского края составили более 175 млн руб. Этот проект по праву можно назвать самым значительным в программе развития электроэнергетики южных территорий региона за последние двадцать лет. Он реализован в рамках договора на технологическое присоединение при поддержке Правительства Красноярского края и Администрации города Минусинска.

«Береговая» спроектирована под перспективную городскую застройку. Она обеспечит электроэнергией 1500 квартир общей площадью более 100 тыс. кв. м. Ввод подстанции решает проблему энергоснабжения Минусинска на ближайшие 5-7 лет. Дальнейшее увеличение мощности обеспечит развитие города и прилегающих к нему территорий на 25 лет вперед. Подстанция возведена в кратчайшие сроки. С момента установки первой сваи до завершения строительства прошло всего 7 месяцев.

На «Береговой» установлены два трансформатора мощностью 16 МВА каждый, смонтированы современные устройства релейной защиты и автоматики, терминалы микропроцессорной защиты. Подстанция возведена на свайном фундаменте, который учитывает повышенную сейсмоактивность территории.

Ввод в эксплуатацию «Береговой» увеличил трансформаторную мощность на юге Красноярского края на 32 МВА. Это разгрузило действующие подстанции города Минусинска «Тагарская» и «Минусинская-городская», в целом повысило надежность электроснабжения южных районов региона.

Включение «Береговой» в единую энергетическую систему региона обеспечила воздушная линия электропередачи 110 кВ, строительство которой велось параллельно с возведением подстанции.

Межрегиональная распределительная сетевая компания Сибири (МРСК Сибири), дочернее общество ОАО «Холдинг МРСК», осуществляет передачу и распределение электроэнергии на территориях республик Алтай, Бурятия, Тыва и Хакасия, Алтайского, Забайкальского, Красноярского краев, Кемеровской, Омской и Томской областей. В состав МРСК Сибири входят филиалы — Алтайэнерго, Бурятэнерго, Горно-Алтайские электрические сети, Красноярскэнерго, Кузбассэнерго-РЭС, Омскэнерго, Хакасэнерго, Читаэнерго. ОАО «Томская распределительная компания» и ОАО «Улан Удэ Энерго» находятся под управлением МРСК Сибири, ОАО «Тываэнерго» является дочерним обществом МРСК Сибири. В филиалах действуют 244 Района электрических сетей (РЭС).

Территория обслуживания Межрегиональной распределительной сетевой компании Сибири — 2,214 млн кв. км. Общая протяженность линий электропередачи 271,75 тыс. км, трансформаторных подстанций 10(6)/0,4 кВ — 55565 единиц, подстанций 35 кВ и выше — 1921 единиц. Полезный отпуск электроэнергии в 2008 году составил 102,9 млрд кВт•ч, выручка — 39 млрд руб.

Десять месяцев

Электростанции России выработали 788,7 млрд кВт•ч

Павел Якушев

По оперативным данным ОАО «СО ЕЭС», выработка электроэнергии в ЕЭС России за десять месяцев 2009 года составила 771,4 млрд кВт•ч, потребление — 759,6 млрд кВт•ч.

Суммарные данные об объеме выработки электроэнергии в целом по России, сообщаемые Системным оператором, складываются из показателей выработки электростанций, работающих в составе Единой энергетической системы России, и генерирующих объектов, расположенных в изолированных энергосистемах (Таймырская, Камчатская, Сахалинская, Магаданская, Чукотская, а также энергосистемы центральной и северной Якутии). Фактические показатели работы энергосистем изолированных территорий представлены субъектами оперативно-диспетчерского управления указанных энергосистем.

За 10 месяцев 2009 года производство электроэнергии в России в целом составило 788,7 млрд кВт•ч, что на 6,5% меньше, чем за аналогичный период 2008 года. Электростанции ЕЭС России выработали 771,4 млрд кВт•ч (на 6,7% меньше, чем за десять месяцев 2008 года), в изолированных энергосистемах произведено в общей сложности 17,3 млрд кВт•ч (рост выработки составил 2,8% по сравнению с аналогичным периодом 2008 года).

Основную нагрузку по обеспечению спроса на электроэнергию в ЕЭС России несли тепловые электростанции (ТЭС), выработка которых составила 459,9 млрд кВт•ч, что на 12,1% меньше, чем в 2008 году. Выработка ГЭС за десять месяцев 2009 года увеличилась на 9,6% по сравнению с тем же периодом 2008 года и составила 140,9 млрд кВт•ч.

АЭС за январь-октябрь 2009 года произведено 131,2 млрд кВт•ч, что на 1,7% меньше объема электроэнергии, выработанной за аналогичный период прошлого года.

Электростанции, являющиеся частью технологических комплексов промышленных предприятий и предназначенные в основном для снабжения их электроэнергией (электростанции промышленных предприятий), за десять месяцев 2009 года выработали 39,4 млрд кВт•ч (на 4,5% меньше, чем в 2008 году).

Суммарный объем потребления электроэнергии в целом по России складывается из показателей электропотребления объектов, расположенных в зоне Единой энергетической системы России, и объектов, работающих в изолированных энергосистемах.

Потребление электроэнергии за десять месяцев 2009 года в целом по России составило 776,9 млрд кВт•ч, что на 6,4% меньше по сравнению с аналогичным периодом 2008 года. В ЕЭС России потреблено 759,6 млрд кВт•ч (на 6,6% меньше), в изолированных энергосистемах — 17,3 млрд кВт•ч (на 2,8% больше).

Несмотря на суммарный спад энергопотребления, в ряде региональных энергосистем потребление электроэнергии за январь-октябрь 2009 года увеличилось по сравнению с тем же периодом 2008 года: в Ингушской энергосистеме — на 7,8%, в Чеченской энергосистеме — на 5,4%, в Амурской энергосистеме — на 4,5%, в Дагестанской энергосистеме — на 2%, в Забайкальской энергосистеме — на 1,6%, в энергосистеме Краснодарского края — на 0,6%. В изолированных Таймырской, Чукотской и Камчатской энергосистемах потребление возросло на 9,7%, 2,1% и 0,6% соответственно.

По оперативным данным, производство электроэнергии в России в октябре 2009 года составило 84,7 млрд кВт•ч, что на 3,6% меньше, чем в октябре 2008 года. В том числе электростанции ЕЭС России выработали 82,9 млрд кВт•ч (на 3,6% меньше, чем в октябре 2008 года), в изолированных энергосистемах произведено 1,8 млрд кВт•ч (на 1,4% меньше, чем в октябре 2008 года).

Основную нагрузку по обеспечению спроса на электроэнергию в ЕЭС России в октябре 2009 года несли ТЭС, выработка которых составила 51,4 млрд кВт•ч, что на 9,2% меньше, чем в октябре 2008 года. Выработка ГЭС за тот же период составила 12,9 млрд кВт•ч (на 6,4% больше, чем в октябре 2008 года), выработка АЭС — 14,2 млрд кВт•ч (на 9,4% больше), выработка электростанций промышленных предприятий — 4,4 млрд кВт•ч (на 2,2% больше).

Потребление электроэнергии за октябрь 2009 года в целом по России составило 83,6 млрд кВт•ч (на 2,8% меньше, чем в октябре 2008 года), в том числе в ЕЭС России — 81,8 млрд кВт•ч (на 2,9% меньше), в изолированных энергосистемах — 1,8 млрд кВт•ч. (на 1,4% меньше).

В октябре 2009 года синхронизированы и включены на параллельную работу с ЕЭС России:

— четыре энергоблока Лужской газотурбинной (ГТ) теплоэлектроцентрали (ТЭЦ) (г. Великий Новгород) совокупной установленной мощностью 36 МВт;

— первый гидроагрегат Головной Зарамагской ГЭС (Алагирский район, Республика Северная Осетия — Алания) мощностью 15 МВт;

— второй турбогенератор Читинской ТЭЦ-2 (г. Чита, Читинская область) мощностью 6 МВт (установленная мощность электростанции увеличилась до 12 МВт).

Данные по объединенным энергосистемам (ОЭС) за десять месяцев 2009 года

ОЭС	Выработка, млрд кВт•ч	Относительно десяти месяцев 2008 года, %	Потребление, млрд кВт•ч	Относительно десяти месяцев 2008 года, %
Восток (с учетом изолированных систем)	32,2	-0,6	31,4	-2,6
Сибирь (с учетом изолированных систем)	164,6	-5,4	169,9	-4,9
Урал	188,2	-8,5	191,5	-7,9
Средняя Волга	88,7	-5,6	79,6	-10,6
Центр	179,3	-8,1	170,3	-6,1
Северо-Запад	79,5	-3,3	71,2	-4,7
Юг	56,2	-6,2	63,1	-4,4

Данные по объединенным энергосистемам (ОЭС) за октябрь 2009 года

ОЭС	Выработка, млрд кВт•ч	Относительно октября 2008 года, %	Потребление, млрд кВт•ч	Относительно октября 2008 года, %
Восток (с учетом изолированных систем)	3,4	0,5	3,3	-2,7
Сибирь (с учетом изолированных систем)	17,3	-4,5	18,1	-2,7
Урал	20,7	-5,0	20,5	-4,4
Средняя Волга	8,8	-9,2	8,7	-5,6
Центр	20,5	1,3	18,9	-0,6
Северо-Запад	8,2	-3,6	8,0	1,5
Юг	5,7	-4,8	6,2	-6,0

Экологические инвестиции

«Ростовэнерго» затратил 17,7 млн руб.

Дмитрий Кучумов

С начала года филиал ОАО «МРСК Юга» — «Ростовэнерго» затратил более 17,7 млн руб. на реализацию экологической программы. В целях повышения уровня экологической безопасности с начала года произведена замена 9,1 км голого провода на самонесущий изолированный провод (СИП), его основные преимущества — высокая пожаробезопасность и значительное снижение случаев поражения электротоком при монтаже, ремонте и эксплуатации линии. Также была произведена замена 2478 вводов в здание на привод СИП-4.

Кроме того, выполнен ремонт 22 маслоприемных устройств ПС 35-110 кВ, что позволит избежать утечки масла и, как следствие, неблагоприятного воздействия на окружающую среду.

В экологическую программу включены технические мероприятия, предусматривающие строительство новых ВЛ 0,4 с применением СИП (самонесущего изолированного провода), замену МВ (масляных выключателей) 6-10 кВ на вакуумные и МВ на элегазовые 35-110 кВ. Кроме того, запланировано устранение течи масла трансформаторов 35-110 кВ за счет переоборудования и ремонта маслоприемников подстанций под маслонаполненным оборудованием.

Приоритетным направлением реализации экологической политики энергокомпании является внедрение системы экологического менеджмента в соответствии с требованиями стандарта ГОСТ Р ИСО 14001-2007. «Программа» направлена на снижение уровня негативного воздействия на окружающую среду и повышение уровня экологической безопасности.

Тихоходный турбоагрегат

«Силовые машины» — для атомных электростанций

ОАО «Силовые машины» (лидер в производстве быстроходных турбоагрегатов большой мощности) завершило работу над техническим проектом нового тихоходного турбоагрегата номинальной мощностью 1200 МВт для АЭС со скоростью вращения ротора 1500 оборотов в минуту.

ОАО «Силовые машины» разрабатывают и производят оборудование для атомных электростанций с 1959 года. Это единственная российская компания, которая обеспечивает комплектную поставку основного оборудования машинного зала АЭС и является одним из немногих мировых производителей быстроходных турбин мощностью 800, 1000 и 1200МВт для энергоблоков АЭС.

Оборудованием «Силовых машин» оснащено 27 атомных электростанций в мире. Годы работы подтвердили его высокие эксплуатационные характеристики, стабильную устойчивую работу и соответствие строгим требованиям надежности. Высокий уровень надежности и экономичности турбин подтвержден более чем двадцатилетним опытом эксплуатации оборудования на объектах атомной энергетики. Все энергетическое оборудование «Силовых машин» соответствует требованиям международного стандарта ISO 9001:2000, что подтверждено международным органом по сертификации IQNET, TUV Cert, Lloyd's Register Quality Assurance и национальным органом по сертификации.

Презентация проекта нового тихоходного турбоагрегата номинальной мощностью 1200 МВт для АЭС со скоростью вращения ротора 1500 оборотов в минуту потенциальным заказчикам состоялась 10 ноября 2009 года в Москве. На презентации присутствовали представители ОАО «Атомэнергопром», ОАО «Концерн Энергоатом», ЗАО «Атомстройэкспорт», ОАО «Атомэнергопроект» (АЭП, г. Москва), ОАО «Санкт-Петербургский институт Атомэнергопроект» (СПбАЭП), ОАО «Нижегородский институт Атомэнергопроект» (НИАЭП), Всероссийского научно-исследовательского и проектно-конструкторского института атомного энергетического машиностроения (ВНИИАМ), МЭИ и другие.

В объем поставки «Силовых машин» по тепломеханическому оборудованию машинного зала АЭС входят паровая турбина и турбогенератор мощностью 1200 МВт в комплекте с автоматизированными системами контроля и диагностики, а также теплообменное и вспомогательное оборудование.

Конструкция новой тихоходной паровой турбины предполагает использование одноточного петлевого цилиндра высокого-среднего давления и двух двухпоточных цилиндров низкого давления (ЦНД). Длина рабочей лопатки последней ступени ротора ЦНД составит 1760 мм. КПД турбины превысит 37%, что соответствует лучшим мировым аналогам.

Кроме того, учитывая пожелания заказчиков, «Силовые машины» предлагают и второй вариант тихоходной турбины, в котором длина рабочих лопаток последней ступени ЦНД составит 1450 мм. Такая конструкция предполагает использование меньшего по массе и габаритам цилиндра низкого давления, что влечет за собой уменьшение массы турбины и размеров всей турбоустановки — и, как следствие, ее стоимости.

Новый тихоходный турбоагрегат будет комплектоваться турбогенераторами с водородно-водяным охлаждением производства филиала ОАО «Силовые машины» «Электросила». Новые турбогенераторы для тихоходной турбины, спроектированные с учетом номинальной мощности 1200 МВт, будут обладать высокой ремонтопригодностью и заложенным в конструкцию резервом мощности, что позволит в процессе проведения модернизации увеличить мощность всего турбоагрегата. Коэффициент полезного действия генератора составит 99,04%.

По словам директора по атомной энергетике ОАО «Силовые машины» Станислава Архипова, разработка тихоходного турбоагрегата с учетом требований, которые предъявляются при строительстве новых атомных станций в рамках проекта АЭС-2006, позволит «Силовым машинам» выйти на рынок тихоходных турбин большой мощности и составить в этом сегменте конкуренцию ведущим мировым энергомашиностроительным компаниям.

Изготовление новой продукции будет вестись на новых производственных площадях «Силовых машин». Объем инвестиций, необходимых для реализации проекта, оценивается на уровне 6 млрд руб. (с учетом строительства 1-ой очереди производственного комплекса по производству турбин большой мощности). Согласно планам, уже в декабре 2013 года ОАО «Силовые машины» смогут предложить потенциальным заказчикам поставку высококачественного современного оборудования мощных турбоагрегатов для новых энергоблоков проекта АЭС-2006 в двух вариантах по их выбору: в тихоходном или в быстроходном исполнении.

Миллионный насос

Трудовое достижение датского предприятия GRUNDFOS

Ольга Борисова

Компания GRUNDFOS сообщила о своеобразном трудовом юбилее: собран миллионный экземпляр самого энергоэффективного насоса ALPHA2. «Однако останавливаться на достигнутом еще рано, — заявил Президент GRUNDFOS Group Карстен Бьерг. — Я уверен, в ближайшем будущем мы будем производить более одного миллиона насосов ALPHA2 в год».

ALPHA2 — первый в мире циркуляционный насос класса А (наивысшего класса энергосбережения). Впервые в агрегате для бытовых систем разработчики применили технологию автоматической адаптации AUTOADAPT (АВТОАДАПТ). Она позволяет ALPHA2 распознать требования системы отопления и точно подобрать необходимую настройку для работы насоса. Функция «ночного режима» автоматически уменьшает частоту вращения двигателя до минимума, когда в ночное время отопительный котел переводит систему отопления в экономичный режим с понижением температуры теплоносителя. Усовершенствованный компактный дизайн ALPHA2, а также уникальное штекерное присоединение электрокабеля делают возможным подключение оборудования в тесных условиях.

Миллионный экземпляр циркуляционного насоса ALPHA2 собран на заводе GRUNDFOS, расположенном в Бьеррингбро (Дания). Этого рубежа компания достигла всего за два года. Первый ALPHA2 сошел с конвейера в ноябре 2007 года. Тогда этот агрегат стал первым в мире циркуляционным насосом класса «А» — наивысшего класса энергосбережения. Максимально потребляемая мощность агрегата составляет всего 22 Вт для модели ALPHA2 25-40 и 45 Вт — для модели ALPHA2 25-60, минимальная мощность обоих насосов — 5 Вт.

Насос не раз удостаивался различных наград. В 2008 году на подведении итогов премии Energy+ Award 2008 GRUNDFOS ALPHA2 модели 25-40 и 25-50 были признаны самыми энергоэффективными циркуляционными насосами в мире в двух различных классах производительности.

Специалисты GRUNDFOS подсчитали: замена всех циркуляционных насосов на территории Европейского Союза на насосы класса «А» позволила бы сократить потребление электроэнергии на 35 млрд кВт•ч, а выбросы CO^2 — на 14 млн т.

Согласно директиве, принятой странами Европы, с 2013 года в ЕС к продаже будут допущены только циркуляционные насосы класса «А», такое решение поможет улучшить существующую ситуацию в экологической сфере. «Я уверен, что скоро GRUNDFOS сможет производить и продавать более одного миллиона циркуляционных насосов ALPHA2 в год», — заявил Карстен Бьерг.

СПРАВКА «ПЕ»: Компания GRUNDFOS была основана в 1945 году. На данный момент она представлена 80 компаниями в более чем 45 странах мира. Общий объем производства концерна — более 16 млн насосов в год. Доля мирового рынка по циркуляционным насосам составляет свыше 50%, что делает GRUNDFOS самым большим производителем насосов данного типа. В России насосы GRUNDFOS известны с начала шестидесятых годов.

Восток в норме

Филиалы ОАО «СО ЕЭС» проходят проверку

Павел Якушев

С 9 по 12 ноября прошла проверка Филиала ОАО «СО ЕЭС» «Объединенное диспетчерское управление энергосистемами Востока» (ОДУ Востока), по итогам которой ему вручен паспорт готовности к работе в осенне-зимний период (ОЗП) 2009/2010 года. Вместе с ОДУ Востока проверку успешно прошел Филиал ОАО «СО ЕЭС» «Региональное диспетчерское управление энергосистемы Хабаровского края и Еврейской автономной области» (Хабаровское РДУ).

Цель проверки — оценка готовности ОДУ Востока к выполнению функций по управлению режимами работы энергосистемы в условиях осенне-зимнего максимума нагрузок. Проверка проводилась комиссией, в которую вошли представители Межрегионального управления Министерства энергетики Российской Федерации по Дальневосточному федеральному округу, регионального управления Ростехнадзора, Филиала ОАО «ФСК ЕЭС» — МЭС Востока, а также руководители и специалисты Департамента технического аудита, Службы перевооружения и развития технологий диспетчерского управления, Службы эксплуатации программно-аппаратного комплекса, Службы электрических режимов, Оперативно-диспетчерской службы «СО ЕЭС». Возглавил комиссию директор по развитию технологий диспетчерского управления ОАО «СО ЕЭС» Александр Ильенко.

Проверка готовности технологических систем и персонала ОДУ Востока к работе в ОЗП проводилась в соответствии с Положением о проверке готовности субъектов электроэнергетики к работе в осенне-зимний период, утвержденным решением Правительственной комиссии по обеспечению безопасности электроснабжения (федерального штаба) 19 сентября 2008 года. Положение закрепляет порядок проведения проверок и условия, выполнение которых субъектами электроэнергетики необходимо для успешного прохождения осенне-зимнего периода.

Комиссия проверила готовность к работе систем диспетчерского и технологического управления, систем гарантированного электропитания диспетчерских центров, диспетчерских каналов связи и каналов передачи телеметрической информации в диспетчерский центр. На основе анализа устойчивости работы за последний год члены комиссии оценили готовность оперативно-информационного комплекса диспетчерского центра к функционированию в аварийных и нормальных режимах. Также проверено наличие рассчитанных и выданных субъектам электроэнергетики и потребителям электрической энергии параметров настройки устройств релейной защиты и противоаварийной автоматики на объектах, находящихся в диспетчерском управлении и ведении. Комиссия проверила соблюдение ОДУ Востока требований организации работы с персоналом, охраны труда, промышленной и пожарной безопасности, правильность оформления и актуальность нормативно-технической документации, определяющей порядок осуществления оперативно-диспетчерского управления и действия диспетчеров по предотвращению и ликвидации технологических нарушений.

Одним из условий получения субъектом электроэнергетики паспорта готовности к работе в ОЗП является успешное проведение противоаварийных тренировок, посвященных ликвидации аварийных ситуаций в условиях низких температур наружного воздуха. В этой связи 11 ноября на базе центра тренажерной подготовки персонала ОДУ Востока состоялась контрольная общесистемная противоаварийная тренировка диспетчеров ОДУ Востока и Филиалов ОАО «СО ЕЭС» «Региональное диспетчерское управление энергосистемы Приморского края», «Региональное диспетчерское управление Амурской области», «Региональное диспетчерское управление энергосистемы Хабаровского края и Еврейской автономной области».

В сценарий учений разработчики программы закладывали наиболее неблагоприятные схемно-режимные условия работы объединенной энергосистемы (ОЭС) Востока. По легенде, в результате условного аварийного отключения нескольких высоковольтных линий электропередачи и генераторов, а также срабатывания противоаварийной автоматики произошло выделение на изолированную работу от ОЭС Востока Хабаровской ТЭЦ-3.

Четкое выполнение команд диспетчеров ОДУ Востока и слаженность действий всех участников противоаварийной тренировки позволили ликвидировать условные технологические нарушения, синхронизировать выделившуюся станцию с объединенной энергосистемой Востока и восстановить электроснабжение потребителей региона.

В ходе подготовки к прохождению ОЗП в ОДУ Востока прошла комплексная реконструкция диспетчерского зала, включавшая замену мнемонического диспетчерского щита на новый диспетчерский щит на основе 21 видеокуба фирмы BARCO, проложена структурированная кабельная сеть, обеспечивающая связь рабочих мест диспетчеров с оперативно-информационным комплексом ОДУ Востока. Также в диспетчерском центре установлена интегрированная система безопасности, включающая в себя систему контроля доступа в диспетчерский центр и пожарно-охранную сигнализацию, заменены системы кондиционирования и отопления. По итогам проверки комиссия вынесла решение о готовности ОДУ Востока к осуществлению оперативно-диспетчерского управления режимами энергосистем своей операционной зоны в условиях осенне-зимнего максимума нагрузок. Члены комиссии подписали акт о готовности ОДУ Востока к работе в предстоящий ОЗП и акт-предписание с указанием мероприятий и сроков устранения выявленных недостатков, не влияющих на прохождение ОЗП. На основании акта о готовности объединенному диспетчерскому управлению Востока выдан паспорт готовности к работе в ОЗП 2009/2010 года, подписанный Председателем Правления ОАО «СО ЕЭС» Борисом Аюевым.

В период с сентября по ноябрь прошла проверка готовности к прохождению ОЗП 2009/2010 года филиалами ОАО «СО ЕЭС» Приморским, Амурским и Хабаровским региональными диспетчерскими управлениями (РДУ), входящими в операционную зону ОДУ Востока. Все филиалы прошли проверку успешно и получили паспорта готовности к работе в предстоящем ОЗП.

Паспорт готовности МОЭСК

Андрей Майоров: «Наша техническая политика ориентирована на отечественного производителя»

Андрей Майоров, и.о. генерального директора ОАО «МОЭСК»

11 ноября Михаил Львов, начальник департамента технического аудита ОАО «Холдинг МРСК», вручил исполняющему обязанности генерального директора ОАО «Московская объединенная электросетевая компания» (МОЭСК) Андрею Майорову Паспорт готовности к работе в осенне-зимний период 2009-2010 годов. Андрей Майоров рассказывает «Промышленному еженедельнику» о том, какая работа предшествовала получению основного документа, подтверждающего выполнение всех необходимых условий для обеспечения надежной и стабильной работы электросетевого предприятия в условиях осенне-зимнего максимума нагрузок.

— Андрей Владимирович, как вы оцениваете ход подготовки электросетевого комплекса Московского региона к работе в зимних условиях?

— В рамках подготовки к ОЗП проведены плановые ремонты основного и вспомогательного оборудования, мероприятия по модернизации распредсетей, сформирован аварийный запас материалов. В текущем году ОАО «МОЭСК» осуществила капитальный ремонт 177 трансформаторов 35-220 кВ, более 1,9 тыс. РП и ТП, более 2200 выключателей, 1000 разъединителей. Заменено около 30 тыс. изоляторов, расчищено более 1 тыс. га трасс воздушных линий электропередачи. Ремонтные работы велись как на подстанционном оборудовании, так и на линиях электропередачи.

Компания получила Паспорт готовности к работе в ОЗП, и это значит, что к зиме готовы все семь филиалов компании — и областные, и московские. Столицу обслуживают три филиала ОАО «МОЭСК» — Центральные электрические сети, Высоковольтные кабельные и Московские кабельные сети. Северные, Южные, Западные и Восточные электрические сети обслуживают потребителей Московской области.

— Какое место в обеспечении надежности электроснабжения играет техническая составляющая: новые технологии, зарубежный опыт?

— Для продления срока эксплуатации оборудования наша компания проводит технические обследования с привлечением специализированных организаций и на основе результатов обследований осуществляет ремонты с модернизацией оборудования. Продлить срок эксплуатации оборудования возможно также с помощью поэлементной замены сети. К примеру, Московская объединенная электросетевая компания проводит замену фарфоровой изоляции на полимерную на разъединителях 110-220 кВ, замену устаревших вводов на высоконадежные пожаро- и взрывобезопасные на масляных баковых выключателях и силовых трансформаторах напряжением 110-220 кВ, замену разрядников на взрывобезопасные ОПН (ограничители перенапряжений), замену масляных выключателей на вакуумные в ячейках КРУ напряжением 6-10 кВ и т.п.

Наша техническая политика ориентирована на отечественного производителя, производящего оборудование в соответствии с требованиями действующей в России нормативно-технической документации. Кроме того, отечественные производители всегда охотно и достаточно оперативно реагировали на обращения энергетических компаний по модернизации и разработке нового оборудования с учетом опыта эксплуатации. Зарубежные компании, как правило, не хотят изменять выпускаемое оборудование по нашим предложениям с учетом особенностей сложившейся электрической сети Московского региона.

Доля импортного оборудования за последние годы снижается за счет модернизации производства в России, появления инновационных технологий.

Сейчас мы вынуждены приобретать импортное оборудование КРУЭ 110-220 кВ и элегазовые выключатели 110-220 кВ по причине отсутствия оборудования с токами отключения 50-63 кА и недостатка производственных мощностей на территории России.

Однако проблема импортозамещения решаема. Мы ведем постоянную работу с отечественными производителями по уточнению характеристик оборудования. По инициативе ОАО «МОЭСК» отечественные производители модернизировали и освоили новую продукцию:

Московский Электрозавод — силовые трансформаторы до 250 МВА, регулировочные 63 в габаритах 40 МВА, силовые 80 МВА в габаритах 63 МВА, дугогасящие катушки, токоограничивающие реакторы до 4000 А.

Производители энергооборудования в г. Уфа — ячейки КРУ 10 и 20 кВ на токи до 4000 А.

Санкт-Петербургский энергомеханический завод в этом году завершает разработку для модернизации ячеек КРУЭ с доведением токов термической стойкости и отключающей способностью выключателей до 50 кА.

ФГУП «Контакт» (г. Саратов) — вакуумные выключатели на токи до 4000 А, ячейки КРУ, вакуумные выключатели на 20 и 35 кВ. В настоящее время предприятие заканчивает разработку вакуумного выключателя напряжением 110 кВ.

Компания вкладывает деньги в лучшее оборудование, понимая, что это вложение в будущее. У современного оборудования высокий запас прочности, оно не требует диагностики и ремонта в процессе эксплуатации, позволяя максимально снизить негативное влияние на природу.

— Переоснащение оборудования — перспективное направления для развития электросетевого комплекса?

— Мы внимательно следим за всеми новинками, которые предлагают энергетикам отечественные и зарубежные производители. Компания вкладывает деньги в лучшее оборудование, которое сегодня производится для электроэнергетической отрасли, понимая, что это вложение в будущее. Это единовременные затраты. У современного оборудования высокий запас прочности, оно не требует диагностики и ремонта в процессе эксплуатации. Кроме того, оно позволяет максимально снизить негативное влияние энергообъектов на окружающую среду.

Все инвестиционные и ремонтные программы, которые реализуются в МОЭСК, повышают запас прочности нашего оборудования. Мы ведем диагностику, испытания и техническое обследование энергооборудования. Безнадежно устаревшее и изношенное подлежит замене. Ежегодно его количество уменьшается, нам удалось выйти на уровень изношенности порядка 50%, Для сравнения: этот показатель в 2005 году составлял 70%. На инвестиции в электросетевой комплекс Московского региона мы уже направили свыше 91 млрд руб.

Переоснащение основного оборудования современными технологиями — очень перспективное направление. Мы проводим планомерную работу по замене на силовых трансформаторах устаревших регуляторов на высоконадежные, малообслуживаемые устройства регулирования напряжения с большим коммутационным ресурсом (свыше 300000 переключений). Большое внимание наша компания уделяет установке различных систем диагностики и мониторинга на находящемся в эксплуатации оборудования.

— А какие инновационные проекты сегодня реализуются в компании?

— Для ряда предельно загруженных транзитов 110 кВ (таких, как «Очаково-Одинцово», «Черемушки-Южная», «Кожухово-Чертаново» и др.) необходимо увеличение пропускной способности практически в два раза. В 2008 году мы впервые применили композитный провод с повышенной пропускной способностью на ВЛ 110 кВ «Очаково-Одинцово». Нам удалось вдвое увеличить пропускную способность этой линии без замены существующих опор, что позволило сэкономить большие средства и выполнить реконструкцию воздушной линии в сжатые сроки. Планируется применить такой провод еще на пяти линиях напряжением 110 кВ.

В последнее время мы стали применять стальные многогранные и многоцепные опоры (до 4 цепей), что позволило использовать старые трассы без дополнительного отчуждения земель. Впервые в практике московской энергетики четырехцепная линия электропередачи на многогранных опорах построена именно нашей компанией.

При реконструкции подстанций 110-220 кВ, где трансформаторы располагаются в зданиях, потребовались более мощные трансформаторы в прежних габаритах. Единичная мощность силовых трансформаторов увеличилась до 250-320 МВА, регулировочных до 80 МВА. Пример — подстанции «Павелецкая», «Елоховская», «Гулево» и другие. То есть, мы увеличиваем мощность подстанции при сохранении габаритов камеры трансформатора.

ОАО «МОЭСК» устанавливает источники реактивной мощности с использованием батарей статических конденсаторов — для поддержания необходимых уровней напряжения, в том числе и в аварийных режимах, и для снижения потерь при транспорте электроэнергии.

Еще один проект — размещение на ряде подстанций нашей компании («Дарьино», «Пушкино», «Сырово») мобильных электростанций единичной мощности 25 МВт. Они предназначены для срезания пиков в часы прохождения максимумов нагрузки. Эти электростанции позволили в 2007-2009 годах не допустить перегрузок сильно загруженных транзитов.

Большое внимание наша компания уделяет внедрению противоаварийной автоматики. Для недопущения перегрузки линий электропередачи в аварийных режимах в рамках целевой программы «Комплексная система обеспечения надежности и противоаварийного управления ОАО «МОЭСК» в 2008 году были выполнены работы по установке автоматики ограничения перегрузки оборудования (АОПО) на двух наиболее загруженных транзитах Центральных электрических сетей.

Реализация инновационных проектов, как и вся наша текущая работа, направлена на повышение надежности электроснабжения потребителей Московского региона.

Беседовала Юлия Толкачева

Коммунальное предзимье

В этом сезоне в российских городах будут «расстреливать» и «топить»

В России, кроме дураков и дорог, из года в год появляется и третья беда — зима. И она уже не за горами. Насколько хорошо регионы подготовились к встрече холодов, станет окончательно ясно к концу ноября, однако уже сейчас можно сделать определенные выводы о готовности коммунальных служб к зиме.

К середине октября 76 регионов уже начали отопительный сезон: в частности, в 56 из них отопление включено полностью, в 20 — частично. Впервые в этом году Министерство регионального развития разработало критерии, по которым оценивается подготовка регионов к холодам. Один из них — это паспорт готовности к отопительному сезону каждого объекта коммунального хозяйства. Его выдают коммунальщикам органы Ростехнадзора после соответствующей проверки. Согласно этим критериям, готовность в целом по стране в министерстве оценивают на уровне 97-98%. В настоящее время из-за роста цен на топливо сложности с подготовкой жилья к холодам испытывают 4 региона России — Архангельская и Мурманская области, Камчатка и Приморье. По решению правительства. им будет выделено из федерального бюджета дополнительно 3 млн 200 тыс. руб.

Конечно, подготовка к отопительному сезону — основная забота ЖКХ накануне зимы, но далеко не единственная. Важной проблемой также являются и снегоуборочные работы. Под влиянием кризиса коммунальщики вынуждены искать в нынешнем году экономичное решение данного вопроса. Показателен в этом плане опыт столицы. В Департаменте ЖКХ и благоустройства Москвы подсчитали, что дешевле не допустить выпадения снега, нежели его потом убирать. Поэтому в этом году коммунальщиками Москвы взята на вооружение система «расстрела» туч, однако использовать ее будут только, если снежный покров превысит 10 см. И хотя подобная технология, по подсчетам департамента, позволит сэкономить на уборке снега 300 млн руб., сам «расстрел» туч будет стоить 180 млн руб., что по карману лишь крупным городам. В борьбе же с уже выпавшим снегом коммунальщикам поможет сэкономить другая прогрессивная технология — снегоплавильная. Дело в том, что доля транспортных расходов в общем бюджете работ по расчистке дорог и улиц от снега постоянно повышается. Происходит это потому, что увеличиваются расстояния до снегосвалок, которые из-за предъявляемых к ним экологических требований отодвигаются от населенных пунктов все дальше и дальше. Кроме того, дело осложняют и постоянные пробки, где часами могут простаивать снегоуборочные машины. Проблему эту можно решить при помощи утилизации снега, путем растапливания прямо на месте уборки. Однако существуют и стационарные снегоплавильные пункты — они также располагаются в черте города и могут перерабатывать значительно больше снега, нежели мобильные снегоплавилки.

Схема работы снегоплавильных пунктов достаточно проста. Снег, удаленный с территорий города, доставляется в подобный пункт и отправляется в специальный бункер, оснащенный тепловыделяющим элементом. В этом бункере привезенный снег растапливается, а талая вода попадает в узел очистки, имеющий, как правило, две ступени. И только после подобной процедуры вода поступает в сточные сети города. Удаление примесей и загрязнений является особенно важным преимуществом подобного способа утилизации снега. Дело в том, что применяемые на улицах реагенты наносят серьезный удар экологическому состоянию города. А при использовании снегоплавильных технологий противогололедные материалы утилизируются вместе с прочими загрязнениями. Так, по последним данным мониторинга, проведенным специалистами кафедры Института почвоведения МГУ, общая экологическая ситуация в Москве постепенно стабилизируется. Одна из причин — использование снегоплавильных пунктов, куда вывозится более 80% снега, который содержит в себе реагенты.

Однако может показаться, что в крупных городах с плотной застройкой будет проблематично выделить территорию под установку снегоплавильных станций. В Москве эту проблему решили при помощи использования мини-зданий, включающих в себя металлический каркас, стеновые и кровельные сэндвич-панели, окна и двери. Еще в апреле 2009 года был подписан контракт с компанией Ruukki, европейским поставщиком комплексных решений из металла для строительства и машиностроения, на изготовление и поставку таких мини-зданий для снегоплавильных пунктов. Объем поставок составил 10 тонн металлоконструкций, 230 кв. м стеновых панелей, 87 кв. м кровельных панелей. На сегодняшний день здания уже собраны и станции готовы к эксплуатации в Москве.

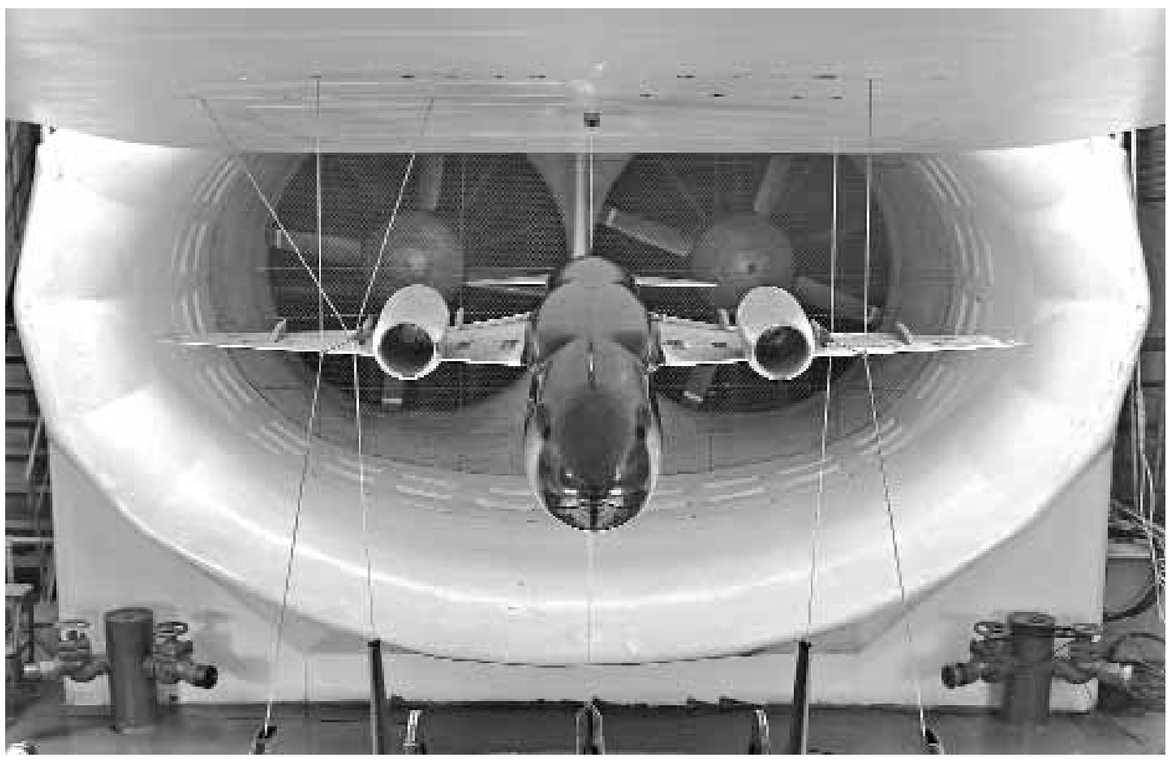
По словам руководителя столичного департамента ЖКХ и благоустройства Андрея Цыбина: «Использование мобильных снеготаялок позволит утилизировать порядка 140 тыс. куб. м в сутки. Также подготовлено 46 стационарных снегосплавных пунктов, позволяющих утилизировать около 160 тыс. куб. м в сутки. В итоге в предстоящем сезоне коммунальные службы города смогут утилизировать около 300 тыс. куб. м в сутки».

Так, по отчетам чиновников, Россия уже сейчас практически повсеместно готова встретить зиму 2009-2010. Но только время покажет, насколько мы научились решать наши извечные проблемы, и ждать осталось совсем недолго.

ПОДРОБНОСТИ

Путь испытаний

Национальный авиапроект МС-21: все идет по плану
Завершен первый этап на взлетно-посадочных режимах



Наталья Богаченко

В Центральном аэрогидродинамическом институте имени Н.Е. Жуковского (город Жуковский, Московская область) продолжается программа испытаний и исследований в рамках масштабного национального авиапроекта ближнесреднемагистрального МС-21. Завершен первый этап испытаний механизированной модели МС-21 на режимах взлета и посадки. Кроме того, специалисты ЦАГИ испытали на флаттер первую аэроупругую динамически подобную модель консоли крыла с двигателем МС-21. Основной целью проведенных экспериментов являлось получение данных для формирования банка аэродинамических характеристик МС-21.

Экспериментальные исследования на флаттер проходили в аэродинамической трубе Т-103 (АДТ) в широком диапазоне скоростей потока. В процессе испытаний были определены зависимости критической скорости флаттера от основных параметров конструкции: жесткостных характеристик пилона двигателя, частоты вращения элерона и загрузки крыла топливом. Измерения осуществлялись с помощью внутримодельных миниатюрных акселерометров, позволяющих регистрировать форму колебаний при флаттере, и тензодатчиков, которые запечатлевают изгибающие и крутящие моменты в конструкции модели.

Флаттер — одно из наиболее опасных явлений аэроупругости. Представляет собой потерю колебательной устойчивости упругой конструкции при достижении летательным аппаратом определенной скорости, называемой критической скоростью флаттера. Превышение критической скорости почти всегда приводит к разрушению колеблющихся агрегатов или всего самолета. Полученные специалистами ЦАГИ результаты дают первое представление об экспериментальных характеристиках динамической аэроупругости ближнесреднемагистрального самолета МС-21: основных формах флаттера, области устойчивости и определяющих параметрах. Эта информация будет использована для коррекции математической модели самолета и для оптимизации всего цикла экспериментальных работ по обеспечению безопасности самолета от флаттера и других явлений динамической аэроупругости. В настоящее время на этой же модели в АДТ Т-103 проводятся исследования явлений статической аэроупругости.

Испытания модели МС-21 на режимах взлета и посадки проходили в аэродинамической трубе Т-102 на специальном стенде, оборудованном экраном — имитатором земли, при скоростях потока до 50 м/с. При изменении угла атаки модели автоматически менялось положение экрана, чтобы расстояние между моделью и экраном оставалось неизменным.

Испытания механизированной модели МС-21 на режимах взлета и посадки проходили в аэродинамической трубе Т-102 на специальном стенде, оборудованном экраном — имитатором земли, при скоростях потока до 50 м/с. Во время проведения исследований при изменении угла атаки модели автоматически менялось положение экрана, для того чтобы расстояние между моделью и экраном оставалось неизменным.

В результате испытаний получены аэродинамические характеристики модели в широком диапазоне углов атаки и скольжения на режимах взлета и посадки, в том числе вблизи экрана. Определены несущие характеристики модели самолета МС-21 во взлетной и посадочной конфигурациях. Определен уровень эффективности органов управления самолета: элеронов, рулей направления, рулей высоты, а также уровень эффективности элементов механизации крыла: предкрылков и однощелевых закрылков при нескольких вариантах отклонения.

Данные, полученные в ходе экспериментов, подтверждают, что спроектированная взлетно-посадочная механизация самолета достаточно эффективна и обеспечивает требуемые несущие характеристики самолета МС-21 на режимах взлета и посадки.

Новые «Ивановцы»

25-тонные, с самой длинной стрелой

Наталия Мартынова

ЗАО «Газпром-кран» завершило работу над созданием двух новых моделей автомобильных кранов грузоподъемностью 25 т с самой длинной в своем классе четырехсекционной стрелой в 30,7 м.

Автокран КС-5576К-1 смонтирован на шасси КАМАЗ-65115, автокран КС-5576Б-1 — на шасси МАЗ-6303. Основной отличительной особенностью новых кранов «Ивановец» является 4-х секционная телескопическая стрела, изготовленная из высокопрочной стали. Длина стрелы новинок — 30,7 м (37,85 м с гуськом), что на 10 м больше по сравнению со стандартными стрелами других кранов, которые не превышают 21 м (28 м с гуськом).

Конструкцией крана наряду с основным противовесом предусмотрена установка дополнительного противовеса 2,5 т, что позволяет значительно улучшить грузовые характеристики. Оба крана способны выполнять крановые операции в рабочей зоне 360 градусов. На краны устанавливается новая кабина крановщика повышенной комфортности. Обзорность кабины увеличена за счет использования панорамного стекла и двух стеклоочистителей. Кабина оснащена эргономической панелью управления с интегрированным прибором безопасности и приборами для контроля работы крана и шасси.

Гидравлический привод механизмов новых «Ивановцев» обеспечивает простоту управления, плавность работы крана, широкий диапазон рабочих скоростей, совмещение крановых операций.

Удлиненная стрела, возможность установки дополнительного противовеса, рабочая зона 360° предоставляют эксплуатирующим организациям широкие возможности для использования автокранов марки «Ивановец». Новые 25-тонники могут эффективно применяться для любых видов работ, включая монтажные.

Новые модели сертифицированы, успешно прошли все приемочные испытания и уже поступили в продажу.

ООО «Торговая компания «Ивановская марка» — эксклюзивный торговый представитель заводов: ОАО «Автокран» и ЗАО «Газпром-кран» по продаже мобильных кранов «Ивановец» и опорно-поворотных устройств, ЗАО «Брянский автомобильный завод» по реализации специальных колесных шасси и ОАО «РАСКАТ» по продаже дорожно-уплотнительной техники. Головное подразделение компании «Ивановская марка» расположено в Москве. Региональная сеть компании насчитывает 15 офисов, 13 из которых расположены в крупнейших городах России и 2 — в странах СНГ: в Киеве (Украина) и Алма-Ате (Казахстан).

ЗАО «Газпром-кран» — лидирующее предприятие по производству гидравлических кранов высокой грузоподъемности 25, 32, 40 и 50 т на автомобильных и специальных крановых шасси марки «Ивановец». Предприятие основано в 1955 году. По общему объему выпускаемой продукции завод уверенно входит в число лидеров российского производства. Количество выпускаемой техники за период с 2005 по 2008 годы выросло более чем в 7 раз.

В режиме тестовой эксплуатации

«Аэрофлот»: первые регулярные из нового базового терминала

Петр Евсеев

ОАО «Аэрофлот» 15 ноября начало тестовую эксплуатацию Терминала D аэровокзального комплекса Шереметьево. Первым регулярным из терминала стал рейс по маршруту Москва-Сочи (SU869). В этот же день «Аэрофлот» перевел в Терминал D еще два рейса Москва-Сочи-Москва и рейс Москва-Магадан-Москва.

Тестовая эксплуатация предполагает выполнение из Терминала D внутренних, а затем и международных рейсов «Аэрофлота», которые позволят убедиться в безукоризненном взаимодействии всех служб авиакомпании, терминала, госорганов и аэропорта в целом. По результатам тестовой эксплуатации будет принято решение о готовности Терминала D к переходу на работу в полную мощность и о сроках официального открытия.

«Такой график перевода рейсов предусмотрен в первую очередь в рамках политики заботы о пассажирах и обеспечения высочайшего мирового уровня обслуживания в терминале «Аэрофлота» — самом современном терминале России», — отметил генеральный директор ОАО «Аэрофлот» Виталий Савельев. По его словам, реализация этого проекта позволит улучшить качество обслуживания пассажиров, привлечь дополнительные транзитные потоки, что повысит конкурентоспособность «Аэрофлота» и российской авиации в целом.

«Созданный при участии международных консультантов и непосредственном участии IATA, Терминал D в вопросе открытия, как и во всем другом, в полной мере учитывает мировой опыт и намерен избавить пассажиров от переживаний, которые наблюдались недавно в нескольких крупных аэропортах, сразу после запуска, — сообщил генеральный директор ОАО «Терминал» Альберт Щербаков. — После официального открытия Терминала D пассажиры не должны испытывать никаких затруднений, в полной мере наслаждаясь комфортом новейшего терминала».

Шереметьево Терминал D станет первым в России полноценным международным хабом, опирающимся на базовую авиакомпанию и глобальный альянс. Помимо «Аэрофлота» новый терминал станет домом для других авиакомпаний — членов альянса SkyTeam. Авиакомпании AeroMexico, Air France, Alitalia, China Southern Airlines, Continental Airlines, Czech Airlines, Delta Air Lines, KLM Royal Dutch Airlines, Korean Air и Northwest Airlines планируют предоставлять свои услуги в Терминале D.

Терминал D предложит своим пассажирам высочайший уровень обслуживания по международным стандартам. Терминал сможет принимать до 12 млн пассажиров в год, фактически удвоив потенциал пропускной способности «Шереметьево».

К услугам пассажиров — 151 стойка регистрации, в том числе 24 стойки саморегистрации и 39 стоек регистрации трансфертных пассажиров и негабаритного багажа. С целью ускорения процесса обработки багажа, повышения безопасности в новом Терминале будет применяться система распознавания багажа с использованием радиочастотных бирок (Radio Frequency Identification), которая позволит сократить в среднем на 90% время обработки багажа. Пассажиры смогут воспользоваться в терминале услугами 6 залов повышенной комфортности, 5 детских комнат, 25 магазинов, 18 круглосуточно работающими предприятиями питания и многими другими услугами. «Аэрофлот», SkyTeam и партнеры предложат обслуживание в залах повышенной комфортности в зонах международных и внутренних вылетов с местами для комфортного отдыха, душевыми комнатами и другими удобствами. В VIP зале «Валдай» пассажиры смогут воспользоваться, помимо прочего, зоной «глубокого отдыха», индивидуальными DVD проигрывателями для просмотра кинофильмов и многим другим.

ОАО «Терминал» создано в ноябре 2003 года как компания специального назначения, которой ОАО «Аэрофлот» передал права и обязанности, связанные с реализацией Проекта по строительству нового аэровокзального комплекса в аэропорту Шереметьево — Терминала D. В настоящее время ОАО «Терминал» осуществляет полное управление хозяйственной деятельностью и имуществом аэровокзального комплекса. Акции ОАО «Терминал» принадлежат ОАО «Аэрофлот», ОАО «Банк ВТБ» и ОАО «Внешэкономбанк».

Новый терминал будет соответствовать понятию «хаб» (стыковочный узел) и позволит существенно улучшить как качество обслуживания пассажиров и авиакомпаний, так и повысить пропускную способность Московского аэропортового узла в условиях растущего пассажиропотока. Новый пассажирский терминал станет самым современным и высокотехнологичным в составе аэропорта «Шереметьево». Терминал D позволит повысить пропускную способность «Шереметьево» до 12 млн пассажиров в год.

«Аэрофлот» базируется в Москве, в международном аэропорту Шереметьево. Будучи крупнейшим российским авиаперевозчиком, перевозит порядка 10 млн человек в год, а вместе с дочерними компаниями — около 12 млн. Аэрофлот осуществляет собственные рейсы в 95 пунктов 48 стран. Контролирует более 45% российского рынка регулярных международных перевозок. Опережающими темпами наращивает долю на внутренних линиях, которая составляет 12,5%, а с учетом дочерних авиакомпаний — 17%.

Наши на Dubai Airshow

«Сухой» и «МиГ» представляют лучшее

Компании «Сухой» и «МиГ» представляют на открывшейся 15 ноября 11-й международной аэрокосмической выставке «Dubai Airshow 2009» свои последние разработки — многофункциональные истребители Су-35 и МиГ-35, а также региональный пассажирский самолет «Сухой Суперджет-100».

Отдельное внимание будет уделено продвижению на рынках региона истребителя Су-35. В настоящее время компания «Сухой» выполняет заключенный в августе в рамках авиакосмического салона МАКС-2009 государственного контракта на поставку Министерству обороны РФ в период до 2015 года 48 Су-35С. Это крупнейшая за последние десятилетия сделка по закупке российской армией новейших боевых самолетов.

Су-35 — глубоко модернизированный сверхманевренный многофункциональный истребитель поколения «4++». В нем использованы технологии 5-го поколения, обеспечивающие превосходство над истребителями аналогичного класса. Отличительными особенностями самолета являются новый комплекс авионики на основе цифровой информационно-управляющей системы, интегрирующей системы бортового оборудования, новая радиолокационная станция (РЛС) с фазированной антенной решеткой с большой дальностью обнаружения воздушных целей с увеличенным числом одновременно сопровождаемых и обстреливаемых целей, новые двигатели с увеличенной тягой и поворотным вектором тяги, новая номенклатура вооружения, низкая заметность.

ПРОМЫШЛЕННЫЙ ЕЖЕНЕДЕЛЬНИК

УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ:
ООО «Редакция газеты «Промышленный еженедельник».
Издание зарегистрировано в Министерстве Российской Федерации по делам печати, телерадиовещания и средств массовой информации.

ПИ № 77-12380 от 19.04.2002 г. Перерегистрировано в связи со сменой учредителя ПИ № 77-14566 от 07.02.2003 г. Перерегистрировано в связи со сменой учредителя ПИ № ФС77-19251 от 23.12.2004 г. в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия.

Генеральный директор, главный редактор Валерий Стольников
Заместитель главного редактора Дмитрий Кожевников
Помощник главного редактора Юлия Гужонкова
Ответственный секретарь Светлана Головань

Дизайн и верстка Роман Кураев, Елена Бурылина
Директор по развитию Дмитрий Минаков
Руководитель коммерческой службы Александр Лобачев
Логистика ЗАО «Истгалф-Трансавто»
Водитель–экспедитор Дмитрий Ботнар

Распространяется по подписке, в розницу, по прямой рассылке и на профессиональных мероприятиях. Подписаться на «Промышленный еженедельник» можно в любом отделении связи РФ и СНГ по каталогам «Роспечать» и «Пресса России»: индекс для инд. подписчиков — **45774**, для предприятий и организаций — **83475**; по каталогу «Почта России»: индекс для инд. подписчиков — **10887**, индекс для предприятий и организаций — **10888**. Также можно подписаться через «Интер-Почту».

Адрес для корреспонденции: 123104, Москва, а/я 29
Тел. редакции: (495) 729-3977, 778-1447, 970-1956 (тел/факс)
www.promweekly.ru
E-mail: promweekly@mail.ru

Представитель в Северной Америке: Виктория Яковлева (Ванкувер, Канада); vkl@telus.net Тел.: (1-604)-805-5979
Над номером работали: Анастасия Рыкова, Анна Глуховская, Анатолий Коптяев, Владимир Тихомиров, Елена Львова, Игорь Степанов

Использованы материалы информагентств и интернет–изданий.
Материалы со знаком «Ⓟ« публикуются на правах рекламы.
Номер подписан 13.11.2009 г.
Газета отпечатана в типографии ООО «ОИД «Медиа-Пресса» 125993, г. Москва, ул. Правды, 24.
Номер заказа 912340
Тираж 40000 экз.

ПО ВОПРОСАМ РАЗМЕЩЕНИЯ РЕКЛАМЫ ОБРАЩАТЬСЯ ПО ТЕЛЕФОНУ (495) 778-1447. E-MAIL: editor@promweekly.ru