Газета
о промышленности,
газета
для промышленников

ПРОМЫШЛЕННЫЙ еженедельник

Независимая
общероссийская
газета

www.promweekly.ru

11 октября — 17 октября 2010 года

№35 (353)

В НОМЕРЕ:

НОВОСТИ 2-3

Атомное оборудование
«Ижорские заводы» — Тяньваньской АЭС
стр. 2

МТПП дала старт
Неделя финансовой грамотности
стр. 2

Единая площадка
Экология по-петербургски
стр. 2

Управление проектами
Форум будущих топ-менеджеров
стр. 3

Aerospace Testing Russia
Международная специализированная
стр. 3

СТРАТЕГИИ 4-5

Время срочных перемен
Александр Новиков, интервью
стр. 4

Добыча нефти и газа
Компании фиксируют падение объемов
стр. 5

Интернет-торговля
Механические площадки
стр. 5

Сами уходят
Акционеров НМТП никто не принуждал
стр. 5

IPO «Мостотреста»
Ожидается до конца этого года
стр. 5

Кадровый ответ
В «Связьинвесте» — новый генеральный
стр. 5

АКТУАЛЬНАЯ ЭНЕРГЕТИКА 6

Предметные обсуждения
Сетевики и машиностроители консолидируются
стр. 6

Чтобы зима была светлой
Энергетики готовятся к ОЗП
стр. 6

МОЭК принимает
Центр обслуживания клиентов
стр. 6

МИРОВОЙ ОПЫТ 7

Сокращение расходов
Новые решения на базе Riverbed
стр. 7

Максимальная эффективность
Перспективный микроконтроллер
стр. 7

Двигатели для А330
Rolls-Royce выиграла важный тендер
стр. 7

ВАЖНАЯ ТЕМА

Международный валютный фонд повысил прогноз по росту мировой экономики по итогам текущего года на 0,2 п.п. — с 4,6% до 4,8%. Однако уже в следующем году рост общемирового ВВП замедлится до 4,2%. Однако восстановление экономики еще довольно хрупкое и неравномерное, основная проблема ведущих государств — высокий уровень безработицы. В настоящее время около 210 млн человек в мире остаются без работы, из них три четверти проживают в развитых государствах.

МВФ ожидает роста ВВП развитых государств на 2,7% по итогам текущего года и замедления их экономик до 2,2% в 2011 году. При этом фонд обращает особое внимание на тот факт, что замедление экономик развитых государств будет более заметно по итогам II полугодия этого года и I полугодия следующего года. Прогноз по росту ВВП зоны евро фонд, наоборот, повысил на 0,7 п.п. — до 1,7%. В 2011 году европейская экономика вырастет, по оценкам МВФ, на 1,5%.

Передовые газы для ПВХ

Инвестиции Air Liquide в кстовский комплекс

Алия Уразаева

Мировой лидер в производстве технических газов для промышленности, здравоохранения и защиты окружающей среды группа компаний Air Liquide подписала долгосрочный контракт с ООО «РусВинил» — совместным предприятием ведущей российской химической компании ОАО «Сибур» и крупнейшего бельгийского производителя поливинилхлорида (ПВХ) «Сольвин» (75% капитала «Сольвин» принадлежат бельгийской группе «Solvay», 25% контролируются немецкой группой BASF). Контракт предусматривает поставку кислорода, азота и сухого сжатого воздуха для нового завода мирового уровня по производству ПВХ (Кстово, Нижегородская область).

Прямые технологические инвестиции для экономики всегда предпочтительнее портфельных

Компания Air Liquide начала свою деятельность в России в 1989 году, открыв представительство в Москве по продажам оборудования для производства технических газов в России и Украине. В 2005 году Air Liquide начала свою деятельность по поставкам технических газов, и с тех пор ею были подписаны несколько долгосрочных контрактов на поставку газов с крупными российскими и иностранными предприятиями. Годовой прирост российского рынка технических газов составляет 5%, и рынок еще находится на стадии развития. Air Liquide эксплуатирует несколько своих заводов в России и уже инвестировала в нашу экономику 150 млн евро за последние годы.

По новому контракту, Air Liquide инвестирует в собственный современный комплекс воздухоразделения производственной мощностью 350 т кислорода в сутки и займется его эксплуатацией в Кстово. Пуск намечен на конец 2012 года. Помимо этого, Air Liquide будет производить жидкие продукты разделения воздуха (кислород, азот и аргон) в большом объеме для обеспечения существующих и растущих потребностей промышленных потребителей этого региона. Общий объем инвестиций компании Air Liquide в производственные мощности и логистическую цепочку составит 60 млн евро.

В ближайшие десять лет российский химический сектор ожидает сильный рост. ПВХ является ключевым продуктом для многих отраслей промышленности и наблюдается стабильный рост его потребления в России. Это универсальный, прочный и пригодный для повторного использования полимер, который необходим в автомобилестроении, изоляционных и строительных материалах, декорировании домов, производства одежды и электронного оборудования. На данный момент годовое потребление ПВХ в стране составляет около одного миллиона тонн, при этом часть продукта до сих пор импортируется.

Вице-президент группы компаний Air Liquide по Северной и Центральной Европе и член исполнительного комитета группы Ги Сальцгебер заявил: «Мы гордимся тем, что «РусВинил» и его акционеры выбрали Air Liquide в качестве долгосрочного партнера для своего нового производства в Нижегородской области. Новые инвестиции позволят нам развивать на долгосрочной основе наше сотрудничество с крупнейшим игроком химического сектора России и создать солидную базу для будущего роста продаж технических газов во многообещающем российском регионе».

Причем, этот контракт — далеко не первый в данном сегменте российского бизнеса.

Так, например, еще в марте 2000 года АК «Сибур» подписала ставший принципиальным тогда контракт с Air Liquide на приобретение нового блока выделения азота с использованием криогенной технологии. Стоимость контракта составила, по официальным данным, около $2 млн.

(Окончание на стр. 3)

ЦИФРА НЕДЕЛИ

По проекту федерального бюджета на 2011 год, дефицит бюджета составит 1 трлн 814 млрд руб., или 3,6% ВВП, в 2012 году — 1 трлн 734,45 млрд руб. (3,1% ВВП), в 2013 году — 1 трлн 795,68 млрд руб. (2,9% ВВП). Общий объем доходов бюджета на 2011 год — 8 трлн 844,55 млрд руб., на 2012 год — 9 трлн 503,47 млрд руб., на 2013 год — 10 трлн 379,89 млрд руб. Объем расходов на 2011 год — 10 трлн 658,56 млрд руб., на 2012 год — 11 трлн 237,9 млрд руб.

Дорожные меры

Сергей Прохоров

АНО «Национальное антимонопольное общество» направило первому вице-премьеру РФ Игорю Шувалову письмо, в котором выразила беспокойство по поводу того, что железнодорожный транспорт России находится в заведомо неравных условиях по отношению к другим видам транспорта. «В настоящее время грузоотправитель при перевозке по железной дороге несет значительные дополнительные расходы в виде платы за инфраструктуру, которая доходит до 50% от стоимости тарифа», — говорится в обращении организации. Письмо направлено в Правительство РФ, комитеты Федерального Собрания РФ и Общественную Палату РФ.

В результате сложившейся ситуации отправители все чаще переводят грузопотоки с железнодорожного на другие виды транспорта, и в первую очередь на автомобильный. Как следствие, автодорожная сеть страны, изначально не рассчитанная на такую интенсивную нагрузку, приводится в негодность, потребность в государственном финансировании восстановления автодорог ежегодно увеличивается. При этом ремонтные работы по поддержанию состояния автомобильных дорог России на должном уровне проводятся на средства, выделяемые из федерального и регионального бюджетов, в то время как вся транспортная инфраструктура железных дорог России, превышающая 85000 км, финансируется из инфраструктурной составляющей тарифа на перевозки грузов и пассажиров.

По мнению экспертов АНО «Национальное антимонопольное общество», действующая транспортная система вследствие значительного оттока грузов с железнодорожного на автомобильный транспорт не способствует решению проблемы автомобильных заторов, в особенности в крупных городах и федеральных центрах. И это при том, что существующие автодорожные сети практически полностью исчерпали пропускной ресурс. Усугубляет ситуацию и существенно возросшая нагрузка на окружающую среду из-за увеличения парка большегрузных автомобилей более чем на 60% только за несколько лет.

«В качестве одной из мер, направленных на улучшение сложившейся ситуации, мы предлагаем рассмотреть возможность законодательного регулирования (вплоть до ограничения) проезда большегрузного автотранспорта по ряду действующих автотрасс федерального и международного значения, а также ограничение въезда большегрузного автотранспорта непосредственно в крупные города, — отметила исполнительный директор Национального антимонопольного общества Наталья Аблушева. — Наряду с этим, на всех игроков рынка, заинтересованных в автоперевозках, мы предлагаем возложить ответственность по развитию транспортной инфраструктуры России, которая должна включать в себя строительство специально оборудованных складов и перевалочных пунктов на расстоянии несколько десятков километров от крупных федеральных центров. Наряду с автомобильными, такие склады должны быть обеспечены железнодорожными подъездами.

По нашему мнению, эти меры будут способствовать развитию железнодорожного сектора России вследствие выравнивания условий межвидовой конкуренции и решению проблемы транспортных заторов на автодорогах».

Мосты и дороги

Сочи-2014: развитие инфраструктуры

Наталья Можаева,
Москва-Сочи-Москва

Общероссийскую операцию «Сочи-214» по масштабу, энтузиазму и общегосударственному охвату можно сравнить с народными стройками, всесоюзными объектами первых пятилеток или монументальными затеями, которыми потом историки отмеряют судьбы и вехи в развитие этносов и государств. Но сам по себе проект подготовки к Олимпиаде соткан из десятков и сотен подпроектов, тематик, направлений и задач, из совокупности которых и должно родиться в итоге грандиозное архитектурно-содержательное полотно. Одними из ключевых системообразующих элементов будущего сочинского шедевра станут мосты, тоннели, автомобильные и железные дороги. Транспортная грань — вообще одна из важнейших, с этим никто не спорит. Потому увидеть воочию, как именно волей компаний и людей рождается инфраструктурная система причерноморской зимней Олимпиады — особое удовольствие. Мне удалось побывать в пресс-туре «Олимпиада в Сочи 2014: развитие транспортной инфраструктуры», организованном Фондом «Амост» и компанией ОАО «Мостотрест». Впечатления остались замечательные: объекты просто поразили своим масштабом, равно как и тем, насколько организованно и ответственно идет на них работа. Я бы сказала так: олимпийские объекты возводят в Сочи олимпийские строители.

Высокие согласования

Вначале была информация. Информация о том, каким будет олимпийский Сочи.

Программа строительства олимпийских объектов и развития города Сочи как горнокликатического курорта утверждена правительством России. Основные спортивные сооружения и гостиничные комплексы будут расположены в двух кластерах — прибрежном и горном. В приморской зоне Имеретинской низменности разместится Олимпийский парк, где пройдут состязания по ледовым видам спорта. Помимо этого, здесь будут находиться Олимпийская деревня, пресс-центр и телецентр. На территории Олимпийского парка расположены шесть ледовых арен: Центрального стадиона, на котором пройдут церемонии открытия и закрытия зимних Игр 2014 года, Малой ледовой арены для хоккея с шайбой, Ледового дворца спорта для фигурного катания и соревнований по шорт-треку, Большой ледовой арены для хоккея с шайбой, Ледовой арены для керлинга и Крытого конькобежного центра.

В ходе проектирования и строительства спортивных объектов одним из основных приоритетов является охрана окружающей среды. Мероприятия, предусмотренные программой экологического сопровождения XXII Олимпийских зимних игр, будут способствовать не только сохранению уникальной природы Сочинского региона, но и улучшению экологической обстановки на его территории.

Первая скрипка, но не единственная

Безусловно, главной структурой строительства в Сочи выступает госкорпорация «Олимпстрой». У нее масса достоинств, но я теперь знаю, что, наверное, главная — привлечение на возведение олимпийских объектов действительно лучших.

(Окончание на стр. 8)

НОВОСТИ / КОММЕНТАРИИ

В Колпино начаты работы по созданию основного реакторного оборудования для Китая

В Московской ТПП дали старт общероссийской неделе финансовой грамотности

НОВОСТИ

Испытания модернизированных Су-33

Компания «Сухой» проводит наземные и летные испытания корабельных истребителей Су-33. Работы по ремонту и модернизации самолетов проводятся на входящем в холдинг Комсомольском-на-Амуре авиационном производственном объединении им. Ю.А.Гагарина (КнААПО) в рамках гособоронзаказа 2010 года. Су-33 (Су-27К) — многоцелевой корабельный истребитель палубного базирования, горизонтального взлета и посадки, со складыванием крыла и горизонтального оперения для ангарного хранения. Самолет был создан для обороны кораблей ВМФ от средств воздушного нападения противника и оборудован системой дозаправки и передачи топлива в полете. Облет первого серийного самолета состоялся в феврале 1990 года. Государственные испытания Су-27К проводились в 1991-1994 г. В апреле 1993 года с КнААПО авиации Северного флота была передана первая партия корабельных истребителей. 31 августа 1998 года указом президента РФ Су-27К был принят на вооружение под обозначением Су-33.

«Газпром» аккредитовал Swiss Appraisal

Швейцарская оценочная компания Swiss Appraisal аккредитована ОАО «Газпром» для привлечения к работам по оценке объектов. В квалификационном отборе принимали участие юридические лица — оценочные компании, соответствующие условиям, установленным статьей 15.1 Федерального Закона «Об оценочной деятельности в Российской Федерации». В соответствии с требованиями Газпрома претенденты должны иметь в штате достаточное количество высокопрофессиональных оценщиков, а также дополнительно застраховать профессиональную ответственность юридического лица на сумму не менее 30000000 руб. «Особенность «Газпрома» и одно из его преимуществ заключаются в том, что он одновременно является и производителем, и поставщиком энергоресурсов, располагая мощной ресурсной базой и разветвленной газотранспортной инфраструктурой», — отмечает гендиректор ООО «Свисс Аппрэйзал Раша» Роман Чибисов.

Эко площадка

Петербургская неделя

С 21 по 25 марта 2011 года в Северной столице планируется проведение масштабного мероприятия с обширной деловой и выставочной программой — Петербургской экологической недели. Данная инициатива Правительства Санкт-Петербурга направлена на укрепление имиджа города как экологической столицы России и создание благоприятных условий для обмена опытом регионального и международного отраслевого сообщества.

Петербургская экологическая неделя объединит крупнейшие мероприятия на экологическую тематику, которые традиционно проходят в городе в марте: международный экологический форум «Экология большого города», международную промышленную выставку-ярмарку «Управление отходами: технологии и оборудование», выставки «Водоочистка», «Воздухоочистка», «Природоохранные услуги и оборудование», а также международный экологический форум «День Балтийского моря».

Ожидается, что мероприятия вызовут большой интерес у руководителей и специалистов государственных органов власти разных уровней, представителей природоохранного бизнеса, экологов промышленных предприятий, представителей общественных организаций и научно-технического сообщества.

Крупнейшее на Северо-Западе и одно из самых известных в России форумов событий в области охраны окружающей среды и рационального природопользования международный экологический форум «Экология большого города» пройдет в ОАО «Ленэкспо» с 21 по 24 марта при поддержке и участии полномочного представителя Президента РФ в СЗФО, Министерства природных ресурсов и экологии РФ, Правительства Санкт-Петербурга и Ленинградской области, Торгово-промышленной палаты РФ, отраслевых ассоциаций, специализированных и деловых СМИ.

Основная задача форума «Экология большого города» — продвижение и внедрение в России инновационного природоохранного оборудования и технологий, которые способствуют сохранению природных ресурсов, укреплению экологической безопасности и улучшению качества жизни населения в крупных городах.

С целью привлечения внимания крупных российских городов к этой проблематике в деловой программе форума запланировано проведение пленарного заседания в формате отраслевой дискуссии «Современный мегаполис: технологии для экологии» с участием представителей федеральных и региональных органов исполнительной и законодательной власти регионов России, стран СНГ и зарубежья. Итогами пленарного заседания должна стать выработка общих рекомендаций по урегулированию сложившейся экологической ситуации в крупных российских городах.

Иностранные и отечественные компании-участники представят на выставках оборудование и технологии в области управления отходами производств и потребления, очистки сточных вод; водоподготовки, водоснабжения и водоотведения; пыле- и газоочистки промышленных объектов, а также приборы и системы экологического контроля, услуги в области экологического аудита и консалтинга и многое другое.

В этом году на выставках будут развернуты четыре специальные экспозиции — технологии переработки и промышленного использования вторичных ресурсов «РИСАЙКЛИНГ ЭКСПО», инновационные разработки и технологии в сфере водоподготовки для питьевых и промышленных нужд «ЧИСТАЯ ВОДА БОЛЬШИХ ГОРОДОВ», научные разработки, инновационные продукты и услуги в сфере повышения экологичности производства и потребления «ЧИСТЫЕ ТЕХНОЛОГИИ: ОТ ИДЕИ ДО ВНЕДРЕНИЯ» и «ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ КУЛЬТУРА И ОБРАЗОВАНИЕ».

24-25 марта специалистов ждут выездные экскурсии и семинары на экологические объекты и производственные площадки Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

В программе форума также запланированы панельные дискуссии, международные конференции, информационные семинары, круглые столы, тренинги с участием ведущих экспертов природоохранной отрасли, представителей государства и бизнеса.

Приглашаем принять участие в работе форума «Экология большого города» и других мероприятиях Петербургской экологической недели руководителей и специалистов организаций, работающих в сфере обращения с отходами производства и потребления, водоочистки, воздухоочистки, гражданского, промышленного и дорожного строительства, ЖКХ, благоустройства и озеленения городских территорий, энергосбережения, а также в области финансовых, аудиторских и консультационных услуг, экологов промышленных предприятий, ученых, представителей государственных органов власти и депутатов разных уровней.

В 2010 году X Международный экологический форум собрал 165 экспонентов на площади 4500 кв. м из России и 10 стран мира. Выставки и мероприятия деловой программы посетили около 3900 специалистов из 117 городов и 15 стран мира, среди которых 46% составили лица высшего и среднего управленческого состава.

Официальный сайт СПб ОО «Экология и бизнес»
http://www.helcom.ru/baltic sea_day,
тел.: (7-812) 431 11 67

Атомное оборудование

«Ижорские заводы» — для Тяньваньской АЭС

6 октября 2010 года на «Ижорских заводах», входящих в Группу ОМЗ, произведена отливка первого слитка для изготовления реакторного оборудования второй очереди Тяньваньской АЭС. Таким образом, «Ижорские заводы» запустили в производство длинноцикловое оборудование для энергетических установок третьего и четвертого блоков китайской атомной станции.

Запуск в производство реакторного оборудования стал возможным после проведенного специалистами Цзянсуской ядерной энергетической корпорацией (JNPC) аудита производственных мощностей и системы менеджмента качества «Ижорских заводов». В результате успешно пройденного аудита «Ижорскими заводами» получено разрешение на начало производства длинноциклового оборудования.

23 марта 2010 года ЗАО «Атомстройэкспорт» и JNPC был подписан рамочный контракт на сооружение второй очереди Тяньваньской АЭС. «Ижорские заводы» изготовят для второй очереди Тяньваньской АЭС два корпуса реактора ВВЭР-1000 с внутрикорпусными устройствами и верхними блоками. Поставка оборудования должна быть завершена в 2014 году.

Ижорские заводы участвовали в изготовлении основного оборудования первого контура для первого и второго блоков Тяньваньской АЭС, в том числе корпусов атомных реакторов. В сентябре прошлого года завершилась двухгодичная гарантийная эксплуатация первых двух энергоблоков атомной станции. Тяньваньская АЭС, построенная по усовершенствованному российскому проекту, является самой современной среди действующих в КНР атомных станций.

Успешный опыт работы с китайскими партнерами, а также качество изготовленного оборудования стали определяющими факторами при выборе Ижорских заводов в качестве поставщика основного оборудования для второй очереди Тяньваньской АЭС.

МТПП дала старт!

Неделя финансовой грамотности в регионах России

Елена Барашева, пресс-служба МТПП

Повышение финансовой грамотности является одной из насущных задач развития современного российского общества. Прогрессивные изменения на отечественном финансовом рынке, ввод все новых финансовых инструментов требует наличия не только квалифицированных кадров — финансистов, компетентных менеджеров, но и финансово грамотного населения, способного понимать механизмы функционирования финансового рынка и умеющего пользоваться предлагаемой системой финансовых инструментов в интересах материального благополучия. Собственно, развитие внутреннего рынка финансовых услуг и предполагает востребованность финансовых институтов и их продуктов со стороны общества, а также привлечение на финансовую площадку все больше участников, приходящих из подготовленной и активной части населения. Задача повышения финансовой грамотности решается как силами государственных, так и частных финансовых институтов и компаний. Так, Экспертной группой по финансовому просвещению при Федеральной службе по финансовым рынкам РФ (ФСФР России) организован проект «Неделя финансовой грамотности в регионах России», который представляет собой недельный курс обучающих мероприятий, проводимый группой крупных специалистов и экспертов в области финансового рынка в городах России по заранее спланированному маршруту.

Встреча бизнесменов и учащихся финансовых институтов Москвы с профессиональными участниками финансового рынка и представителями ФСФР России на площадке Московской торгово-промышленной палаты была организована в рамках этого проекта. Встреча состоялась первого октября и собрала более шестидесяти участников из числа представителей бизнеса и учащейся молодежи. Также во встрече приняли участие представители пятнадцати профильных СМИ.

Поскольку в деле финансового просвещения одной из важнейших является информационная составляющая, работе со средствами массовой информации придается большое значение. Так, на заседании руководителей общественных организаций, созданных для развития национального финансового рынка, таких как Российский Биржевой Союз, НАУФОР, НП «Сапфир», МОО «Гильдия финансистов», НФА, состоявшемся первого октября за два часа до встречи, одним из направлений плановой работы по повышению финансовой грамотности населения заявлено сотрудничество со СМИ. В рамках этой работы предложено проводить систематические встречи с пулом СМИ по актуальным вопросам развития финансового рынка, на которые решено приглашать представителей финансовых организаций и компаний.

К приоритетным направлениям работы, призванной консолидировать усилия общественных организаций в решении задач финансового просвещения, также относятся: совместное участие в организации и проведении два раза в год «Недели финансовой грамотности в регионах России»; создание группы лекторов из числа представителей общественных финансовых организаций для пропаганды различных сегментов финансового рынка; участие в программах финансового просвещения в летних лагерях; выступления в средних и высших учебных заведениях; поддержка и участие в выпуске образовательной и профессиональной литературы по финансовой тематике.

В целом, объединение интересов общественных организаций, созданных для развития национального финансового рынка, и создание постоянно действующего совета руководителей этих общественных институтов, как было решено на заседании, способствуют совместной координации их работы, усилению общественной роли в развитии национального финансового рынка.

На встрече с целевой аудиторией в Московской ТПП присутствовали представители ФСФР России, Московской межбанковской валютной биржи (ММВБ), Фондовой биржи «РТС», Группы компаний «АЛОР», Финансовой группы «БКС», Брокерского дома «Открытие», Инвестиционной финансовой компании «Метрополь», Негосударственного пенсионного фонда «Промагрофонд». Все эти организации объединило желание совместного участия в проекте «Неделя финансовой грамотности в регионах России». Мотив проведения встречи озвучил модератор — член Президиума Правления Московской торгово-промышленной палаты, Председатель Экспертной группы по финансовому просвещению при ФСФР России Анатолий Гавриленко, сказав, что «финансовое просвещение является ключом к решению финансовых проблем в России».

По мнению Анатолия Гавриленко, в России достаточно профессионалов в области финансового рынка, которые прекрасно знают его специфику, а потому именно на российских специалистов и экспертов следует опираться в просветительской и образовательной деятельности по финансовому просвещению населения. Он также отметил, что, прежде чем обращаться за помощью к иностранным специалистам и инвесторам, было бы логично произвести поиск таковых в пределах страны, где сосредоточены немалые внутренние кадровые и финансовые ресурсы.

По ходу встречи слушателям были даны разъяснения по следующим вопросам: где лучше размещать инвестиции: в России или за рубежом; в чем состоят особенности закрытых паевых инвестиционных фондов, и какова политика государства по отношению к ним; какие электронные инструменты используются на финансовом рынке страны, включая Интернет-трейдинг, и каковы тенденции их развития; каково состояние ипотечного кредитования в настоящее время; что представляет сегодня рынок коллективных инвестиций.

Большой интерес аудитории вызвала тема негосударственных пенсионных фондов (НПФ), по которой выступил заместитель исполнительного директора НПФ «Промагрофонд» Сергей Кабалкин. Он, в частности, сообщил, что в настоящее время негосударственные пенсионные фонды выбрали в стране уже порядка 8,5 млн человек, и на сегодня это — одно из самых массовых направлений рынка коллективных инвестиций. По статистике в 2009 году клиентами НПФ стали порядка 2 млн человек, за 9 месяцев 2010 года — 1,6 млн человек. Однако развитие данного вида коллективных инвестиций в Москве гораздо ниже, чем в целом по России.

Явным преимуществом НПФ, подчеркнул Сергей Кабалкин, является возможность увеличивать накопительную часть пенсии путем инвестирования ее в акции и корпоративные облигации, чего не могут делать государственные управляющие компании (УК). Поэтому доходность негосударственных пенсионных фондов выше, чем у государственных.

Дополнительными возможностями увеличения пенсионных накоплений для населения является участие в программе государственного софинансирования и корпоративных пенсионных программах, которые предлагают своим работникам различные, обычно крупные, компании. По данным представителя «Промагрофонда», сегодня в России порядка 2 млн из 7 млн работников таких компаний участвуют в программах корпоративного пенсионного страхования.

Сергей Кабалкин ответил на вопросы, живо интересующие участников встречи, например: каким образом гарантируется сохранение пенсионных накоплений в НПФ, в том числе в случае закрытия фонда; на каких финансовых условиях работают УК НПФ; как НПФ информирует клиентов о состоянии их счетов; каков порядок выдачи и завещания пенсионных накоплений в НПФ; каков механизм перевода денежных средств в случае смены страховщика; облагается ли альтернативная пенсия НДФЛ; как выбрать и оценить надежность НПФ.

«Неделя финансовой грамотности в регионах России», стартом которой явилась встреча в МТПП, пройдет по маршруту: Москва — Ижевск — Пермь — Тюмень — Екатеринбург — Челябинск — Уфа.

ЦИТАТА НЕДЕЛИ

Дмитрий Медведев,
Президент Российской Федерации

«Вопросы благоустройства жизни, вопросы озеленения в соответствии с законом отнесены к компетенции местной власти, но сформулированы они в самом общем виде. Поэтому в самых разных регионах существует и разное понимание полномочий муниципалитетов этой сфере. В результате где-то органы местного самоуправления практически не регулируют эти вопросы, а занимаются ими от случая к случаю, занимаются бессистемно, а где-то занимаются активно. В ряде случаев такое регулирование даже, может быть, носит избыточный, то есть чрезмерный характер».

«Инфраструктура России»

«Интеллектуальный транспорт»

12 ноября 2010 в Москве, гостиница Арарат Парк Хаятт в рамках проекта партии «Единая Россия» — «Инфраструктура России» состоится Международная конференция «Интеллектуальный транспорт — 2010». Мероприятие пройдет при официальной поддержке Комитета по транспорту Государственной Думы Российской Федерации. Организатором выступает Центр Развития Инфраструктуры совместно с ООО «Партнерство международное деловое сотрудничество».

Цель проведения Международной конференции — взаимодействие представителей государственной власти, бизнеса и экспертного сообщества, а также формирование консолидированной позиции по вопросам законодательного регулирования в области создания, внедрения и эксплуатации в РФ интеллектуальных транспортных систем, обмен международным опытом.

В рамках Конференции состоится пленарное заседание на тему «Интеллектуальные транспортные системы — стимул инновационного развития транспортной инфраструктуры», а также пройдут две тематические сессии: «Интеллектуальные транспортные системы как механизм обеспечения безопасности на транспорте» и «Развитие рынка Интеллектуальных транспортных систем в России».

Результатом работы Международной конференции должна стать разработанная концепция законопроекта «О национальной системе интегрального информационного обеспечения транспортного комплекса Российской Федерации», а также ряд предложений по внесению изменений в Транспортную стратегию Российской Федерации до 2030 года по вопросу использования интеллектуальных транспортных систем в РФ.

К участию в Конференции приглашены представители органов государственной власти, Министерства транспорта РФ, руководители Федеральных агентств и ведомств, регулирующих работу транспортной отрасли, руководители крупнейших транспортных, логистических, финансовых, страховых, научных организаций и а также представители крупнейших деловых и отраслевых СМИ.

Среди российских компаний, подтвердивших участие: ОАО «Российские космические системы», АФК «Система», TOLLTEC проектно-производственный холдинг в области ИТС, Федеральный сетевой оператор — ОАО «Навигационно-информационные системы», ОАО «НИИАС», ЗАО «Аэрокосмические технологии», «Экспертный центр современных коммуникаций», «А. Рустел», ГК «Транзас», и др.

В ходе Конференции руководители профильных министерств и частного бизнеса обсудят вопросы национальной концепции развития ИТС, национальной архитектуры и Программы развития ИТС в России. В рамках Конференции пройдет выставка новейших разработок в области интеллектуальных транспортных систем.

Генеральным партнером Конференции стала компания «Kapsch TrafficCom» Официальный партнер — компания ОАО «Мобильные ТелеСистемы».

Более подробную информацию можно получить
на сайте Конференции http://transport-intellect.ru,
а также в Оргкомитете по телефонам
+7 (495) 953-65-87; (495) 695-36-62.

НОВОСТИ

«Честный киловатт»

Специалисты ОАО «МОЭСК» подводят итоги PR-акции «Честный киловатт», проходившей в Подмосковье в течение летних месяцев. Проводимые мероприятия были организованы в рамках работ по реализации Программы энергосбережения и повышения энергетической эффективности ОАО «МОЭСК», а также в целях снижения несанкционированного потребления электроэнергии и создания в обществе нетерпимого отношения к ее хищению. Акцию в мае этого года одобрил губернатор Московской области Борис Громов. Поддержку в организации рейдов оказали территориальные органы внутренних дел и местные администрации. Деятельное участие в акции приняли местные и региональные средства массовой информации: телевидение, радио, печатные СМИ, интернет-ресурсы. В течение летних месяцев специалистами филиала ОАО «МОЭСК» — Южные электрические сети — проведен 261рейд (с начала года — 625) по выявлению и пресечению бездоговорного потребления электроэнергии. В результате проведенных рейдов составлено 386 актов на 6368,3 тыс. кВт • ч. По актам бездоговорного потребления на счет предприятия поступило более 2 млн 855 тыс. руб. В рамках претензионной работы с начала года в судебные органы подано 89 исков на сумму более 5 млн руб.

Разъясняя направленность проводимой акции для СМИ Подольского района Московской области, заместитель директора ЮЭС по транспорту электроэнергии Андрей Стрельченко отметил, что «несанкционированное подключение к электросетям МОЭСК часто производится с нарушением всех норм: правовых, производственных, безопасности. Поэтому нашей целью в данной ситуации является не только прекращение подачи электричества незаконно подключившимся к электросетям, но и сохранение жизни и здоровья людей. Выполнение технических условий абонентом при осуществлении технологического присоединения является необходимым условием для правильной и безопасной эксплуатации электрооборудования. Постоянная, планомерная работа по выявлению случаев хищения электроэнергии проводится для нормализации работы электросетевого предприятия, повышения качества и надежности электроснабжения».

НОВОСТИ / КОММЕНТАРИИ

Корпус российских топ-менеджеров готовит себе надежную профессиональную смену

В Москве в седьмой раз прошла Aerospace Testing Russia 2010

Управление проектами

II Международный Форум аспирантов и студентов

12-13 ноября 2010 года в Москве состоится Второй международный Форум аспирантов и студентов, посвященный управлению проектами. Организатором форума является Московское отделение Института управления проектами PMI (Project Management Institute). Генеральным партнером Форума выступит Научно-Исследовательский Университет — Высшая Школа Экономики. Генеральный спонсор — аудиторско-консалтинговая группа KPMG. Главным организационным спонсором Форума станет Группа компаний ПМСОФТ, организационную поддержку мероприятию также окажут компании p.m.Office, COMDI и другие.

Project Management Institute (PMI) — международный Институт управления проектами, основанный в 1969 году в США, в настоящее время превратился в ведущую организацию, объединяющую профессионалов в области проектного менеджмента во всем мире. PMI объединяет около 290000 членов из 160 стран мира. Созданное в 1998 году, Московское отделение PMI помогает развивать профессионализм менеджеров проектов в России, содействуя обмену опытом, навыками и знаниями членов сообщества. Сегодня Московское отделение объединяет более 500 человек — профессионалов, связывающих свою деятельность с управлением проектами и представляющих широкий круг отраслей.

В свою очередь Высшая школа экономики учреждена 27 ноября 1992 года постановлением правительства России. В 2008 году сотрудники университета реализовали инновационную образовательную программу «Формирование системы аналитических компетенций для инноваций в бизнесе и государственном управлении» в рамках национального проекта «Образование». В это же время университет перешел в ведение Правительства РФ. К сегодняшнему дню сформировались принципы Школы: опора на требования мировой экономической и социальной науки; междисциплинарное взаимодействие; непосредственная связь преподавания с практикой реформ, с результатами прикладных исследований. Высшая школа управления проектами (ВШУП) создана в 2009 году как подразделение дополнительного образования в области управления проектами НИУ ВШЭ.

В своем обращении к Федеральному собранию Российской Федерации в ноябре 2009 года президент РФ Дмитрий Медведев подчеркнул ключевое значение проектной деятельности, нацеленной на модернизацию российской экономики в 2010 году. Среди ключевых направлений Президент отметил высокотехнологичные проекты, проекты повышения энергоэффективности городской инфраструктуры, модернизационные проекты развития атомной энергетики, национальные научные и бизнес-проекты и многие другие.

Форум аспирантов и студентов по управлению проектами призван внести свой вклад в подготовку нового поколения молодых специалистов в области проектного управления. Грядущее мероприятие станет уникальной информационной площадкой, в рамках которой будет возможно живое общение и обмен идеями между российскими и мировыми гуру в области управления проектами и молодым поколением будущих специалистов.

Первый международный Форум аспирантов и студентов по управлению проектами состоялся в декабре 2009 года и доказал актуальность и востребованность темы у студентов и практиков управления проектами, а также профессорско-преподавательского состава вузов, собрав, свыше 300 участников более чем из 150 вузов Москвы и других городов России.

В 2010 году участников Второго Форума ждет насыщенная программа: доклады и презентации, круглые столы, деловые игры и мастер-классы ведущих отечественных и зарубежных специалистов-практиков управления проектами. Перед слушателями выступят Уильям Мойлан (William Moylan), профессор кафедры управления строительством в Университете Восточного Мичигана (США), Эдвард Ферн (Edward Fern), президент компании Time-to-Profit, Inc., специализирующейся на оказании консалтинговых услуг в области управления проектами, Денис Ирз, директор департамента новых технологий и проектов московского филиала ОАО «МегаФон», Михаил Иванов, действующий член PMI, менеджер по управленческому консультированию и информационным технологиям ЗАО «КПМГ», Евгения Лапина, руководитель отдела оптимизации бизнес-процессов, руководитель проектов ООО «Эльдорадо» и многие другие.

Также в рамках Форума пройдет выставка-ярмарка вакансий, на которой ведущие российские и международные компании представят карьерные возможности для молодых специалистов в сфере проектного управления и смежных областей. Основные тематические потоки Форума, как и в прошлый раз, будут транслироваться через Интернет в реальном времени. Также в рамках Форума будет проведен конкурс студенческих проектов.

Форум будет интересен и работающим специалистам, в том числе получающим и продлевающим сертификацию PMP (Project Management Professional), поскольку программа мероприятий сочетает в себе доклады и семинары как начального, так и продвинутого уровня для опытных практиков. Участники смогут получить до 16 Единиц Профессионального Развития (PDU, Professional Development Units).

Оргкомитет мероприятия приглашает российские вузы стать партнерами Форума и рекомендовать участие в нем своим студентам, а также организовать в своих помещениях подключение к интернет-трансляциям Форума.

Оргкомитет Форума приглашает к участию студентов вузов, а также выпускников, аспирантов и работающих специалистов, заинтересованных в получении новых знаний в области управления проектами. Участие для аспирантов и студентов — бесплатное.

Регистрация и подробная информация о Форуме — на сайте http://forum2010.pmi.ru/
Оргкомитет Форума: тел. (495) 741 8590, e-mail: forum2010@pmi.ru

КПМГ — это международная сеть фирм, предоставляющих аудиторские и консультационные услуги по налоговым и финансовым вопросам нашим клиентам, среди которых большинство крупнейших российских и международных компаний, а также целый ряд неправительственных организаций и финансовых институтов. В офисах КПМГ в 146 странах мира работают более 140000 сотрудников. В течение последних четырех лет КПМГ в России и СНГ является самым быстро растущим подразделением компании в мире. В 2008 году темпы роста составили 62 процента. В настоящее время в странах СНГ офисы КПМГ открыты в Москве, Санкт-Петербурге, Екатеринбурге, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Ростове-на-Дону, Алма-Ате, Астане, Бишкеке, Киеве, Донецке, Тбилиси и Ереване. Общая численность сотрудников КПМГ в России и СНГ составляет около 3000 человек.

Группа компаний ПМСОФТ является мастер-партнером компании ORACLE, предлагающим решения Oracle Primavera в России, странах СНГ и Балтии. В группу компаний входят:

• Компания ПМСОФТ, созданная командой квалифицированных специалистов в области управления социально-экономическими системами, работавших в институтах АН СССР и оборонной промышленности. Центральный офис расположен в Москве, Россия.

• Университет Управления Проектами — первое учреждение, дающее универсальное образование в области управления проектами. Подготовка специалистов базируется на основных международных и национальных стандартах по управлению проектами (PMBoK, ICB, НТК и др.), а так же практическом опыте профессионалов в управлении проектами, как в России, так и за рубежом.

• Региональные офисы ПМСОФТ в России и странах СНГ.

Начав свою деятельность с отдельных продаж специализированного программного обеспечения для управления проектами, компания добилась существенных успехов в предоставлении полного комплекса услуг в сфере управления проектами и портфелями проектов на рынке России, стран СНГ и Балтии.

Aerospace Testing Russia 2010

7-я Международная специализированная выставка

В Москве прошла ставшая уже традиционной выставка испытательного оборудования, систем и технологий авиационно-космической промышленности Aerospace Testing Russia 2010. Мероприятие проводится при поддержке Министерства промышленности и торговли РФ, Федерального космического агентства Российской Федерации, Межгосударственного авиационного комитета, Некоммерческого партнерства «Союз авиапроизводителей», Российского общества по неразрушающему контролю и технической диагностике.

Экспозицию ставшей уже традиционной 7-й международной специализированной выставки составила продукция как российских, так и зарубежных производителей — из США, Франции, Германии, Индии и Китая. Всего в мероприятии участвовали более 70 экспонентов. В рамках мероприятия также прошли семинары, в ходе которых компании-участники продемонстрировали собственные наработки и научные достижения.

Открытие выставки проходило в торжественной обстановке, где среди почетных гостей выступили советник директора Департамента авиационной промышленности Минпромторга России Алексей Игнатов; академик Российской академии наук, заместитель генерального директора Сибирского научно-исследовательского института авиации Алексей Серьезнов, который отметил, что безопасности эксплуатации авиационной техники сегодня уделяется огромное значение.

Также выступили Юрий Карташев, заместитель генерального директора — главный инженер Центрального аэрогидродинамического института им. Жуковского, входящего в состав НП «Союз авиапроизводителей». Юрий Валентинович в своей приветственной речи сказал о том, что будущее авиации — за новейшими технологиями и выразил надежду на то, что выставка даст толчок новым научным открытиям.

Некоммерческое партнерство «Союз авиапроизводителей» (НП «САП») в настоящее время объединяет крупнейших отечественных производителей авиационной техники. НП «САП» ориентировано на выработку согласованной позиции интегрированных структур и предприятий авиационной промышленности по стратегическим вопросам развития национального авиапрома. В своей работе НП «САП» руководствуется следующими целями: содействие предприятиям авиапрома в осуществлении деятельности, направленной на повышение инвестиционной привлекательности отечественной авиационной отрасли; содействие совершенствованию законодательной и нормативной базы, обеспечивающей гармоничное развитие всех отраслей авиастроительного комплекса, его научно-технического потенциала; содействие в осуществлении международных сертификационных процедур по стандартам международных авиационных организаций, а также по внедрению в отечественное авиастроение передовых международных стандартов; интеграция в профильные международные структуры; представление и защита интересов предприятий авиационной отрасли как в федеральных, региональных и местных органах государственной власти, так и в международных организациях.

Передовые газы для ПВХ

Инвестиции Air Liquide в кстовский комплекс

(Окончание. Начало на стр. 1)

Как сообщали тогда представители АК «Сибур», установка предназначалась для ОАО «Уралоргсинтез», одно из крупнейших нефтегазохимических предприятий России, расположенное в городе Чайковский (ныне — Пермский край). АК «Сибур» и ОАО «Уралоргсинтез» работали тогда и работают сегодня в тесной производственной кооперации. Закупленная десять лет назад установка состоит из трех технологических блоков: воздушный компрессор, холодильная машина и блок очистки. Монтаж оборудования был завершен менее чем через год. Запуск азотной установки дал возможность обеспечить производство изобутилена и изопрена — сырья для производства синтетического каучука.

Группа компаний Air Liquide является мировым лидером в производстве газов для промышленности, здравоохранения и защиты окружающей среды и насчитывает 42300 сотрудников в более чем 75 странах. С начала своего основания в 1902 году, производство кислорода, азота, водорода, редких газов является основной деятельностью Air Liquide. Air Liquide постоянно открывает новые сферы применения газов, зачастую предвосхищая требования существующих и будущих рынков. Технологические инновации Air Liquide используются для снижения энергетических затрат промышленных компаний и уменьшения объема выбросов загрязняющих веществ, для грамотного использования природных ресурсов и развития источников энергии будущего, таких как водород, биотопливо или солнечный свет.

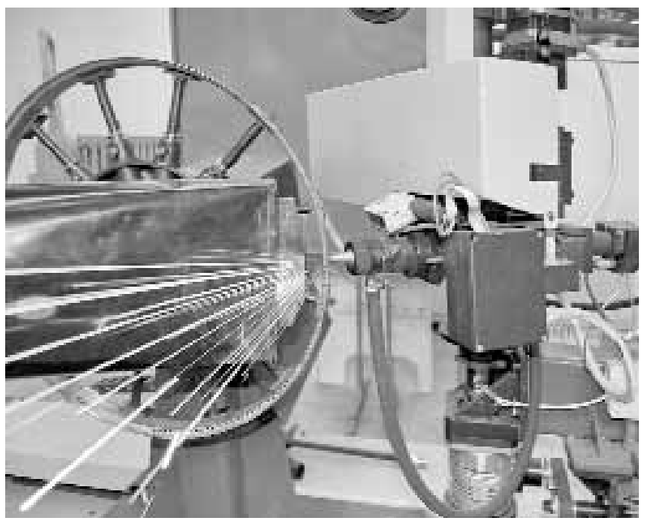
Инновации Air Liquide используются при уходе за больными на дому, при борьбе с внутрибольничными инфекциями, а также при респираторной поддержке в больницах. Развивая инновационные технологии, Air Liquide постоянно расширяет сферы применения своих продуктов и услуг с высокой добавленной стоимостью для своих заказчиков и общества. Группа является партнером для долгосрочного сотрудничества и полагается на приверженность своих сотрудников, доверие заказчиков и поддержку акционеров для разработки долгосрочной стратегии конкурентоспособного роста. Благодаря многообразию своих команд, деятельности, рынков, географических зон, компания обеспечивает прочную и устойчивую основу для своего развития. Это многообразие позволяет завоевывать новые территории, чтобы расширять границы возможностей и строить будущее. Компания Air Liquide исследует лучшее, что может дать воздух для сохранения жизни, оставаясь приверженной политике непрерывного развития. В 2009 году, общий объем продаж компании достиг 12 млрд евро (80% получено за пределами Франции).

ОТКРЫТАЯ ТРИБУНА

Время срочных перемен

Александр Новиков: «Без прорывных продуктов мы на авиационном рынке ничего не добьемся»

Российский авиапром сегодня, и особенно российское авиационное двигателестроение это ряд вопросов и проблем, решением которых, необходимо заниматься вплоть до самого высокого уровня. В этой ситуации особенно важен взгляд на понимание реального положения и дел, и реально возможных выходов со стороны непосредственных производственников. Об этом — наш разговор с Александром Новиковым, доктором технических наук, управляющим директором ОАО «ММП имени В.В.Чернышева», входящего в Объединенную двигателестроительную корпорацию (ОДК).



— Александр Сергеевич, на ваш взгляд руководителя одного из крупнейших в стране двигателестроительных предприятий, какие главные задачи стоят сегодня перед двигателистами?

— Первая и главнейшая задача российского двигателестроения совпадает с главной большой задачей всей промышленности: нужно развиваться. Очевидно, что промышленное развитие в стране идет очень медленными темпами. Думаю, что российским двигателестроителям необходимо более активно позиционировать себя на мировом рынке.

Нам нужно реально выходить из кризиса. А чтобы из кризиса выйти, надо сначала разобраться, каким образом и почему мы пришли к этой ситуации, что в этом случае можно подправить, а что уже невозможно подправить... И исходя из этого анализа, выстраивать систему дальнейших действий, в первую очередь — по ликвидации последствий собственных ошибок.

— Какие ошибки вы имеете в виду?

— Их было немало. В свое время наши экономические идеологи провозгласили, что рынок во всем сам разберется. Это было главной нашей ошибкой. Вторая ошибка: мы большой упор сделали на сырьевой сектор. Реальный сектор экономики таким невниманием, грубо говоря, почти загубили.

Со старым товаром сегодня не выжить, это ясно. Нужно создавать новый, а это не так просто. Для этого очень много всего нужно делать. Но самое главное — надо понять и принять необходимость выработки правил и бизнеса, и этики, и нравственности. На волчьих законах не прожить. При этом двигателистам, я считаю, пора выходить на более активную самостоятельную работу на внешних рынках. Поскольку в кооперации с самолетчиками движение явно тормозится...

— То есть, сейчас на лицо — дисбаланс между двигателистами и самолетчиками?

— За последние 20 лет сложилась достаточно интересная ситуация. Новых двигателей не разрабатывалось, но и самолетов, в принципе, не разрабатывалось тоже. Понятно, что не было средств. Теперь вдруг начали разрабатывать самолеты, и требуют немедленно сегодня представить новые двигатели к этим проектам. Их, естественно, тоже нет. Как и самолетов. И тогда, опираясь на якобы отсутствие двигателей, начинают заказывать к новым проектам уже готовые западные двигатели, предлагая отечественному двигателестроению «догонять»: успеете — хорошо, не успеете — сами виноваты.

Эта политика, я считаю, абсолютно неправильная по целому ряду причин. Первое: наивна надежда самолетчиков, что производители на мировом рынке готовы потесниться. Никто нас там не ждет. Наивно надеясь поскорее туда попасть и устанавливая импортные двигатели, мы можем добиться только одного — окончательно уничтожить российское авиационное двигателестроение. И меня такое непонимание ситуации, кстати говоря, очень удивляет: ведь очевидно, что если «похоронят» двигателистов, то рухнет и отечественная авиапромышленность в целом.

— И что в этой ситуации нужно делать?

— Известно что... Нужно, наоборот — объединяться, сообща искать совместные выходы. Мне кажется, что в рамках идеологии создания государственных корпораций можно и нужно в более короткие сроки и с меньшими ресурсами найти оптимальные решения... Объедение двигателестроительных предприятий в рамках ОДК — реальная основа для согласованных действий в этом направлении. Управляющая компания вправе разумно распорядиться всем научно-техническим заделом, созданным на предприятиях отрасли, а это очень серьезный технологический капитал. Таким образом, можно концентрировать силы и средства, управлять переводом технологий, обобщать и выбирать наиболее оптимальные технологические решения. И если разумно подойти, то в рамках общей интеграции, используя теорию подобия, законы моделирования и богатейший опыт предприятий, можно достаточно быстро создать целое семейство новых современных двигателей. Нужно только менять подходы.

— Что вы имеете в виду?

— Нужно уходить от индивидуализма — к реальным корпоративным началам. А пока, как мне кажется, господствует взгляд, что все должно идти по-старому: кто-то один должен оказаться «победителем», получить средства и сам все разработать. Но это тупиковый подход. Сейчас результативным может стать только один путь: внимательно все изучить, проанализировать и в итоге все лучшее объединить в один проект. Кстати, ОДК, именно этим путем и движется, концентрируя все лучшее, что есть в отрасли.

— На ваш взгляд, пик кризиса в российском авиапроме уже прошел?

— Я думаю, что нет. Все впереди. Объясню, почему. Мы набрали кредитов под большие проценты. Причем, при стагнации покупок и выросшей плате по кредитным ставкам нагрузка на предприятия реально увеличилась. Сейчас все заводы работают на то, чтобы платить проценты. В развитие ничего не инвестируется. Я думаю, что где-то месяцев через пять-шесть ситуация в отрасли значительно обостриться.

— Как вы думаете, сколько лет еще страна может получать доходы от текущих авиационных проектов?

— Я думаю, что лет 6-7, не больше. Потом эти потоки естественным образом отомрут.

— Перспектива не самая радостная...

— Я думаю, что у нас перспектив по текущим проектам уже не осталось. Мы сейчас либо запрыгнем на последнюю подножку уходящего поезда — не вагона, заметьте, а именно поезда — либо вообще... по шпалам будем догонять и никогда не догоним. Мы слишком многое сделали для развала отрасли и снижения уровня управляемости...

— Уровня управляемости авиапромышленностью?

— Да, именно так. Теория управления говорит об одном: система должна быть высокоуровневая, тогда все легко решается. Когда был Советский Союз, у нас было восемь уровней управления: от рабочих бригад — до союзного уровня, на котором целые отрасли объединялись для создания комплексов и решения задач. Наукой доказано, что если у тебя в авиапроме нет семи уровней управления, то ничего значительного создать невозможно. Семь уровней управления в свое время у нас было на уровне Министерства авиационной промышленности. Было шесть уровней и на Западе, но не больше. А чем выше уровень управления, тем более эффективно осуществляется решение любых вопросов, тем более масштабные проекты — технические, экономические и т.д. — можно реализовывать. Получается реальная концентрация усилий на создании того или иного продукта. То есть, чем выше уровень управления, тем легче завоевывать рынки. Так вот, в 1992 году с семи уровней управления мы «свалились» на пять. А чем ниже уровень управляемости, тем больше хаос. Запад же в эти годы с шести уровней управления вышел на восемь, сейчас создает девятый. Кроме того, кризисное состояние двигателестроительной отрасли предопредели целый ряд объективных факторов...

— Каких именно?

— Причин, предопределивших кризисное состояние отрасли, достаточно много. Но есть основные причины, которые следует выделить. Первое: при том, что Корпорация ОАО «ОДК» уже создана, и это как раз движение в сторону повышения уровней управляемости, тем не менее организационно до сих пор все остается, как было прежде. Двигателестроительные предприятия имеют жесткую предметную направленность и технологическую замкнутость, что предполагает отсутствие специализации. То есть, все заводы содержат внутри себя весь набор технологических переделов, необходимых для производства конечного продукта.

Двигателестроительная промышленность производит не столько конечный продукт, сколько комплектующие элементы для решения задач в других сферах (самолетостроение, вертолетостроение, вооружения, энергетика и т.д.). Однако значимость двигателестроения — очень высокая и это означает, что от научно-технического состояния, ценовых показателей, темпов сменяемости этих изделий при их эволюции развития зависят основные финишные сферы деятельности — самолеты, вертолеты, корабли, ракетные комплексы, танки и т.д.

Далее: оборонный заказ является для производителей ничтожно малым по стоимости. А международная конкуренция на рынке продукции в двигателестроении крайне высокая и не позволяет российским предприятиям поднять контрактную цену выше существующего рыночного значения.

— Наверное, это относится не только к авиапрому, но и вообще к ситуации в индустрии...

— Больно признавать, но не только к индустрии... Общество стало совсем другим. У нас практически не осталось ни общих целей, ни общих задач. У нас нет национального достоинства. Идет легкая распродажа идей и всего, что можно продать. У нас нет понятия «единство команды», работы на государство, на идею, на выживание нации. Почитайте Ивана Ильина, там много об этом сказано... Но время сегодня такое: осознав все это, начать двигаться созидательным путем. Иного не дано. В этой связи можно еще раз подчеркнуть, что создание ОДК — движение в правильном и необходимом направлении.

— Поясните подробнее, пожалуйста...

— Такие отрасли, как двигателестроение, авиастроение — это априори очень сложный конструкторско-производственный комплекс по разработке и выпуску наукоемкого продукта. Этот продукт требует глубоких научных исследований и кропотливых конструкторских разработок. Безусловно, должна быть мощная промышленная инфраструктура, ведь двигатель — это не только завод, который непосредственно его выпускает. Должна быть развита металлургия и заготовительное производство (паковки, штамповки). Должно быть развито приборостроение, электроника... То есть, для выпуска двигателя необходимо создать мощный многоотраслевой фундамент с сотнями сложно функционирующих внутренних связей. То есть, нужно выстроить своеобразную научно-производственную пирамиду, на вершине которой — конечный продукт (тот же двигатель, например), а в основании — весь комплекс, о котором я говорю. Иначе невозможно. При этом «фундамент» также имеет свои законы и также требует масштабности производства, без чего он не может существовать.

Что характерно: все ведущие западные двигателестроительные фирмы — «Дженерал электрик», «Пратт-Уитни», «Шафран», «Роллс-ройс» — такие пирамиды у себя имеют. Каждый из этих производителей создал у себя действительно мощные комплексы, которые включают и науку, и конструкторские бюро, и производство, и маркетинг. И ни одно предприятие в мире разрозненно не может противостоять этим комплексам. Поэтому те интеграционные процессы, которые происходят у нас в двигателестроении — безусловно, правильные. Другое дело, что объединение — только первый шаг. Чтобы создать реальную хорошо интегрированную структуру, требуется выстроить вертикаль управления, обозначить цели и задачи, создать условия... Нужно выстраивать все эти процессы.

Хаос в промышленности недопустим. Государство могло бы элементарно поддерживать производителей высокотехнологичного оборудования через финансовые рычаги, регулируя процентные ставки...

— Это актуальная тема...

— Это жизненно важная тема! В период кризиса государство может поддерживать экономику за счет существенного понижения процентной ставки до 2-3%, что делают США, Германия и другие государства. Низкий уровень процентных ставок позволяет эффективно развивать машиностроительный комплекс страны. Для двигателестроительной отрасли величина проектной ставки не должна превышать 4-6%. Безусловно, все предприятия машиностроительной промышленности профинансировать банковскому сектору не представляется возможным. Поэтому таким финансированием должны быть охвачены лишь те предприятия, которые относятся к стратегически значимым. А также по тем отраслям промышленности, которые в соответствии с принятыми решениями являются ключевыми для выхода России на новый технологический уровень и обеспечения лидерских позиций в мире. К ним отнесены

медицинские, энергетические и информационные технологии, развитие космоса, телекоммуникационные системы, ВПК и радикальное повышение эффективности промышленности.

— Наверное, любым процессам консолидации приходится преодолевать «технологический индивидуализм» предприятий?

— Увы, да. Многие предприятия внутренне все еще считают, что все в их стенах созданное только им и принадлежит, и стараются развивать сами себя. Однако ситуация в корне меняется, в том числе благодаря ОДК. А раз она в корне меняется, это позволяет подходить к решению масштабных интеграционных задач. Надо только правильно выстроить алгоритмы этой работы, а это уже исключительно компетенция управляющей компании. Думаю, понимание этого есть или придет достаточно скоро. Сейчас уже все готовы к осознанию необходимости перемен, потому что очевидно, что мы теряем свои рынки.

— Какой двигатель вы бы стали разрабатывать прежде всего?

— Для начала необходимо определиться, что мы хотим делать. Сегмент дальнемагистральных и среднемагистральных пассажирских самолетов мы практически потеряли. По всем показателям очевидно, что «Боинг» и «Эрбас» фактически закрыли для нас эту тему. Мы где-то проиграли, где-то уступили, где-то просто сдали позиции без боя... Но это факт. Все, что касается ближнемагистральной авиации, я думаю, мы тоже потеряли. Дай Бог, если Ан-148 сможет быстро отвоевать для нас долю рынка... Самое печальное, что мы сделали ставку на ошибочную концепцию интеграции в мировую авиацию. Идти туда вместе с теми государствами, где бурно развивается рынок, опираясь на вчерашние по сути разработки, оказалось неэффективным. Мы видим, что для того, чтобы войти в рынок, нужно иметь самолет, который по основным параметрам процентов на 15-20 превосходил бы имеющиеся аналоги. То есть, надо понять, что в принципе у нас может оказаться выше рынка. На это и делать ставку.

— Хотелось бы понять, что именно...

— Совсем не так много, как хотелось бы, у нас есть за душой. Вот, например, «летающее крыло»: разработанные ЦАГИ теоретические обоснования для самолета с летающим крылом показывают, что при использовании винто-вентиляторного двигателя с промежуточным редуктором со степенью двухконтурности 12 действительно можно добиться экономичности самолета примерно на 30%. Это очень существенный и даже, можно сказать, уже революционный фактор. Вот на такие прорывные направления и надо делать ставку.

— Как организационно эта работа вам видится?

— Организационно — очень просто. Надо садиться самолетчикам, двигателистам, научным институтам и обсуждать эту концепцию. Нужно выбирать направление, ставить задачу, формулировать техусловия и формировать заказ по таким революционным проектам, которые действительно в результате могут вывести на рынок качественно новые произведения. Причем, понятно, что в первую очередь нужно работать по тем направлениям, где у нас устойчивые позиции.

— Какие направления?

— Это известно... Например, у России устойчиво высокий успех в военно-транспортной авиации. Вот и надо идти в этом направлении, возрождать производство «Руслана», развивать проекты дальше, создавать новые самолеты с еще большей грузоподъемностью... И двигатель под этот новый самолет заказывать российским производителям, чтобы и отрасль поддержать, и не зависеть в своем развитии от иностранных компаний.

Более того: нужно ставить себе технические задачи, которые опережают планы конкурентов. Потому что, еще раз скажу, без прорывных продуктов мы на авиационном рынке ничего не добьемся. Это надо четко понимать. Если ты делаешь точно такое же, но с опозданием на 10-15 лет, то надо откровенно признать, что у тебя — «догоняющие» проекты. А в авиации «догоняющая» технология никогда не давала результатов.

— А что касается боевой авиации?

— В области боевой авиации у нас неплохие позиции были всегда. Но сегодня тоже настал момент делать ставку на новый прорывный и недорогой для рынка проект. Близкий по своим боевым свойствам к тому же F-22, но значительно более дешевый. Сегодня наш проект истребителя пятого поколения фактически по цене составляет те же $170-190 млн за штуку, как и у конкурентов. То есть, у нас преимущества в цене теперь нет. И это касается, кстати, всей индустрии. Заработная плата приблизилась к мировой, металл и топливо продаются по мировым ценам, газ приближается к ним... Но надо понимать, что по таким ценам истребители мало кто будет покупать. А не имея больших продаж, как развивать отрасль и оправдать инвестиции в проект? То есть, нужно выходить на рынок с продуктом, который будет реально востребован.

Мы знаем, что в мире хорошо востребован средний фронтовой истребитель. То есть, надо создать средний самолет, который по эффективности будет существенно превосходить JSF и его аналоги. Короче говоря, нужно сделать «мини F-22» и с ним уже можно рассчитывать на то, чтобы завоевать рынок. Потому что у нас будет продукт, который везде востребован, современен и при цене $40-45 млн — очень конкурентоспособен. Особенно на фоне тех $200 млн, по которым предлагают свои самолеты США и Европа.

— Вы полагаете, мы реально можем этот продукт сделать?

— Это вполне реально для нашей страны. Мы с РСК МиГ такие оценки проводили, и считаем, что создать этот истребитель возможно. Сейчас стараемся убедить в этом других. Это реально с точки зрения двигателя, планера, вооружения и так далее. При этом, опираясь на отечественный опыт создания истребителей, мы можем быть абсолютно уверены, что такой продукт опередит конкурентов и будет востребован рынком.

— А почему такой продукт не создается?

— При всей внешней простоте, это очень сложный вопрос. Казалось бы, есть все основания для этого, все понимают необходимость и возможность создания... Но беда заключается в том, что когда-то была утверждена некая программа развития отрасли на десятилетия вперед, и по инерции идет выполнение направлений именно этой программы, никто ее больше не пересматривает, не уточняет, хотя время и ситуация — меняются и необходимо вносить коррективы исходя из требований сегодняшнего дня.

Более того, у нас так получается, что в угоду успеха какого-то проекта, зачастую весьма сомнительного, рушатся и идут «под нож» многие другие проекты и целые направления развития, чья жизнеспособность иногда очевидно более высокая, чем у проекта-фаворита. Хотя в любом случае время расставит все оценки и все точки над «и»...

Необходимо учитывать те изменения, которые произошли. Армия сейчас меняется, тактика ведения боя меняется, информационное поле меняется. То есть, сегодня, прежде всего, важна воля, чтобы объединить и нацелить промышленность на решение этих вопросов.

— Это и есть формула возможно успеха?

— Если хотите, да. Вообще сейчас путь к победе может быть только один: объединив усилия, работать единой командой на одну общую цель. Под «единой командой» я понимаю всех — политиков, военных, финансистов, экономистов, конструкторов, производственников и т.д. в масштабах государства. Если такого единства не будет, у нас ничего не получится. Кроме того, надо понимать, что реально объединяться можно только вокруг определенной общей работы, вокруг масштабного национального проекта. А где она, эта определенная работа и такой проект?

— Что в этой связи можно сказать о кадрах?

— Когда создана интегрированная структура, кадры можно найти. Нужно создавать нетрадиционные объединения профессионалов, сгруппированных на решении определенных задач по методу мозгового штурма.

— По каким созидательным направлениям развивается сегодня «ММП имени В.В.Чернышева»?

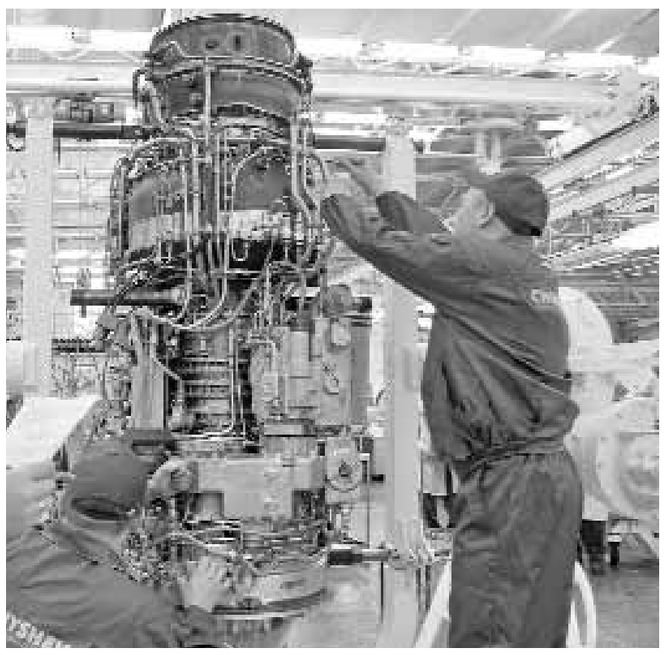
— У нашего предприятия — три основных направления развития силовых установок. Первое направление — средние легкие истребители. Второе направление — все, что связано с вертолетной тематикой. И третье — легкая военно-транспортная авиация.

Кроме того, мы достаточно активно работаем со всеми странами, где на вооружении стоят истребители марки МиГ: с Индией, Китаем, Польшей, Мьянмой, Малайзией и так далее. Занимаемся сервисным обслуживанием, ремонтами, поставкой запчастей. У нас эта работа ведется постоянно. В среднем мы по 100-120 двигателей в год обслуживаем на базе завода. Это устойчивый рынок, расти которому некуда. Работаем в этом направлении в том числе и по заказам Министерства Обороны РФ.

— Какие программы для предприятия наиболее важны?

— Для нас главная программа, безусловно, это двигатель РД-33МК. Так как на нем базируется сейчас вся миговская «корабелка». Затем важным для нас является вариант для «сухопутных» истребителей, для МиГ-35 обычного базирования. Вообще судьба предприятия на ближайшие 15 лет в первую очередь обусловлено этим двигателем. Второе направление — это все, что связано с двигателем ТВ-7-117, как его самолетный, так и вертолетный варианты.

Мы вообще стараемся выстраивать свою техническую политику так, чтобы стоять не на одной «ноге», а на нескольких, лучше — на четырех, пяти или шести. Потому что успех или неудача зависят не только от тебя, но и от головного предприятия, геополитической обстановки. Наша продукция очень чувствительна ко всему этому. И когда стоишь на одной ноге, становишься очень зависимым. А зависимость — это плохая вещь по всем законам экономического развития.



— Как вы могли бы оценить технологическое состояние «ММП имени В.В.Чернышева» сегодня? Какие инвестиции нужны?

— Если говорить о производстве того, что мы сегодня производим, то предприятие оснащено довольно неплохо, у нас много нового оборудования, новые технологии и т.д. Но если говорить о глобальной перестройке, то нужно понять, какой новый продукт мы будем делать. Если говорить о новом истребительном двигателе, то на переоснащение производства нужно 6-8 млрд руб. Я думаю, что другим заводам в этом классе потребуется намного больше денег на переоснащение, потому что им потребуется глубокое переоснащение и замена станочного парка.

— Александр Сергеевич, и подытоживая наш разговор, хочется вернуться к его главной теме — прорывному продукту. Как вы полагаете, у страны достаточно сил и средств, чтобы создать такой реально революционный прорывный авиационный продукт?

— Почему нет? Почему у нас, например, на Олимпиаду денег хватает, а на поднятие промышленности — не хватает? Почему мы собираемся чемпионат мира по футболу провести, потратив на подготовку около $40 млрд, а на свою промышленность денег не хватает? Деньги в стране есть. Надо только решить, куда и как их грамотно инвестировать. Можно начать с практически детских вопросов: почему некоторые олигархи покупают баскетбольную команду, хоккейную команду, футбольную команду, а не вкладывают деньги в развитие родного машиностроения? Значит, они просто не верят в экономическое развитие своей родной страны? Иными словами, очевидно, что средства в стране для подъема машиностроения — и авиапрома в том числе — есть. Просто не хватает инвестиционного понимания, что ли... К сожалению, в стране сырьевой сектор имеет гораздо больше прав голоса, чем реальный... Там объемы существенно выше, это да. Но ведь будущее страны создается в реальном секторе экономики.

Фондовый рынок

совместно с Инвестиционной компанией «ФИНАМ»

НОВОСТИ

Продажи «АвтоВАЗа» увеличились на 36,5%

«АвтоВАЗ» опубликовал данные о продажах на российском рынке за январь-сентябрь 2010 года. Компания продала в России 367,8 тыс. автомобилей, что на 36,5% больше, чем в аналогичном периоде прошлого года. По программе утилизации было продано 139,1 тыс. автомобилей. В сентябре текущего года продажи «АвтоВАЗа» составили 50,7 тыс. автомобилей, из них 23,8 тыс. по программе утилизации, против 28,1 тыс. в аналогичном месяце 2009 года. «Мы оцениваем результаты продаж «АвтоВАЗа» в сентябре как позитивные, — сообщает старший аналитик ИК «ФИНАМ» Константин Романов. — Продажи в сентябре год к году выросли на 80%. По сравнению с августом текущего года, рост продаж составил 12%, что обусловлено низкой базой августа, когда компания на неделю останавливала конвейер в связи с аномальной жарой. Высокий спрос на автомобили «АвтоВАЗа» сохраняется вследствие реализуемой Правительством РФ программы утилизации. За вычетом автомобилей, проданных по этой программе, продажи компании в сентябре составили 27 тыс. машин, что на 4% меньше, чем в аналогичном месяце 2009 года. Благодаря росту продаж и получению беспроцентных кредитных ресурсов от государства компания может закончить 2010 год с чистой прибылью».

Аптечные ритейлеры создают закупочный альянс

По данным деловых СМИ, аптечная сеть «А5» и еще 9 мелких аптечных ритейлеров («Гексал», «Горздрав», «Цель», «Стильфарма», «120/80», «Максифарм», «Первый аптекарь», «Царевы аптеки», «Здоровье») объявят о создании закупочного альянса. Всего в альянс войдут около 600 аптек. Вхождение в альянс позволит аптекам рассчитывать на прямые поставки от производителей и скидки за объем закупок, предоставляемые дистрибуторами, в размере до 5%. Планируется, что к 2011 году в составе альянса будет насчитываться 1,5 тыс. аптек, а их доля на российском рынке составит до 3%. «Создание альянса позволит входящим в него аптекам получить приблизительно такие же закупочные цены, как и лидерам российского аптечного ритейла (сетям «36,6» и «Ригла»), что позволит им укрепить свои рыночные позиции, особенно, принимая во внимание падение рыночной доли последних за первые 6 месяцев 2010 года (рыночная доля «36,6» сократилась с 3,3% до 2,3%, а доля «Риглы» упала с 2,4% до 1,9%), — считает аналитик ИК «ФИНАМ» Эльдар Вагабов. — В то же время мы считаем, что кардинального передела рынка не произойдет в силу того, что возможности демпинговать у представителей альянса не будет. С точки зрения «Аптечной сети 36,6», вышедшая новость представляется нам умеренно негативной, поскольку в результате применения грамотной ценовой политики ее конкурентами, создающими альянс, доля сети на рынке может продолжить падение».

«Аэрофлот»: позитивные результаты 8 месяцев

«Аэрофлот» опубликовал основные операционные результаты за январь-август 2010 года. За этот период пассажирооборот авиакомпании вырос на 34,7% год к году, до 26 млрд пассажирокилометров. Занятость пассажирских кресел по итогам 8 месяцев текущего года составила 77,5% против 68,8% в аналогичном периоде 2009 года. Старший аналитик ИК «ФИНАМ» Константин Романов оценивает операционные результаты «Аэрофлота», как позитивные: «Темпы роста операционных показателей опережают среднеотраслевые. Так, пассажирооборот «Аэрофлота» за 8 месяцев вырос на 34,7% год к году против 32,7% в среднем по отрасли. В августе разрыв между «Аэрофлотом» (+26,8% год к году) и отраслью (+22,0% год к году) увеличился. При этом, высокий уровень занятости пассажирских кресел, по нашим оценкам, должен способствовать росту эффективности бизнеса компании. Мы ожидаем, что по итогам 2010 года пассажирооборот «Аэрофлота» вырастет на 16,5% по сравнению с 2009 годом, а чистая прибыль составит $188 млн».

Добыча нефти и газа

Российские компании фиксируют падение темпов

Александр Еремин,
аналитик ИК «ФИНАМ»

Добыча нефти в России продолжает расти в течение последних двух лет, однако темпы роста падают с начала текущего года. Мы считаем, что выходу российских компаний из возможно начинающейся стагнации будет способствовать разработка новых шельфовых месторождений, в частности месторождений Каспия и Восточной Сибири.

Добыча нефти в третьем квартале замедлила рост. По итогам 3-го квартала рост добычи составил 1,4% год к году против роста на 2,7% в предыдущем квартале. Можно отметить продолжающееся замедление темпов роста, так как в первом квартале этого года темп роста составлял 3,4% год к году. Тем не менее, в 2010 году впервые со времен распада Советского Союза, ожидается превышение планки 500 млн т по добыче нефти с газовым конденсатом в России. По нашим оценкам, уровень добычи может достичь 504 млн т. Перспективными проектами, которые смогут вывести добычу нефти из возможно начинающейся стагнации в краткосрочном и среднесрочном периоде, могут стать разработка шельфовых месторождений Каспия, а также месторождений Восточной Сибири, на которые распространяется действие налоговых льгот, уменьшающих налоговые выплаты в 3-4 раза. В связи с этим, мы по-прежнему ожидаем, что и «ЛУКОЙЛ», и «Роснефть» вновь могут оказаться среди лидеров по темпам роста добычи уже в следующем году.

Стоит отметить, что и мировые цены на нефть в третьем квартале продолжили колебаться в достаточно широком диапазоне $70-85 за баррель. В целом, большинство представителей стран и производителей, и потребителей нефти заявляют о том, что текущий уровень цен является достаточно комфортным, и никто не собирается предпринимать резких шагов на международном уровне, чтобы изменить ситуацию. Так, в частности, на очередном заседании стран членов ОПЕК, которое планируется провести 14 октября в Вене, не ожидается изменений квот на добычу нефти. Уровень спекуляций на мировом нефтяном рынке также существенно снизился. Об этом, в частности, говорят данные по мировым запасам нефти в танкерах. С начала третьего квартала этого года мировые коммерческие запасы нефти в танкерах упали более чем в два раза, в то время как в 2009 году они достигали исторических максимумов. Это означает, что участники рынка перестали надеяться на рост цен на нефть в ближайшей перспективе, и спекулянты придерживают в танкерах гораздо меньше нефти с целью продать ее потом подороже.

Участники рынка перестали надеяться на рост цен на нефть в ближайшей перспективе, и спекулянты придерживают в танкерах гораздо меньше нефти с целью продать ее потом подороже. Уровень спекуляций на мировом нефтяном рынке также существенно снизился. Об этом говорят и данные по мировым запасам нефти в танкерах.

Помимо снижения добычи нефти, наблюдается резкое сокращение по добыче природного газа. Добыча природного газа в России в третьем квартале этого года выросла всего на 1% год к году. И это при том, что в первом квартале этого года рост составил 19% год к году, а во втором — 25%. Как и предрекал в июне этого года менеджмент «Газпрома», во всем оказался «виноват» сильно упавший спрос на газ в Европе. Однако столь сильного падения не ожидали ни сама компания, ни участники рынка. Как и в начале кризисного 2009 года, «Газпрому», имеющему монопольное право на экспорт природного газа из России, удалось почти полностью разделить бремя падения европейского спроса на газ с российскими независимыми производителями газа. Темпы роста добычи газа независимыми производителями упали с уровней более чем 20% в первом и втором кварталах до менее чем 4% в третьем квартале.

По нашим оценкам, хотя бы частичное восстановление темпов роста добычи газа в России на уровень первой половины 2010 года, ожидается нами ближе к концу этого года. При этом мы по-прежнему считаем, что на докризисные уровни 2008 года уровень добычи газа в России может вернуться к концу 2012 — началу 2013 года. Что касается итогов 2010 года, то, скорее всего, негативный эффект, который произведет падение спроса на газ в Европе на финансовое положение «Газпрома», будет компенсирован выплатами, предусмотренными принципом «бери или плати», прописанным в большинстве европейских контрактов «Газпрома». По итогам 2009 года «Газпром» в полной мере реализовал свое право на компенсации, связанные с этим принципом. В частности, в результате этого «Газпром» в 2009 году, несмотря на кризис, вышел на первое место в мире по размеру чистой прибыли.

Интернет-торговля

Механические системы

Андрей Сапунов,
старший инвестиционный консультант ИК «ФИНАМ»

Сегодня почти половина трейдеров в своей торговой практике используют запрограммированные стратегии — механические торговые системы, позволяющие генерировать торговые рекомендации на основе численных критериев оценки ценовой динамики. Использование МТС позволяет сократить время, затрачиваемое инвестором на электронные торги, и расширить финансовые инструменты, которые использует трейдер в своей профессиональной практике.

Быстрое развитие мировой глобальной сети Интернет позволило упростить коммуникацию между финансовыми институтами и дало широкую возможность для более быстрого и надежного обмена информацией с использованием персонального компьютера. Это, в свою очередь, повлекло использование компьютерных технологий при проведении торгов на различных рынках, т.е. внедрение автоматизированных процедур выставления заявок трейдерами. Указанный процесс называют интернет–трейдингом. Следующим шагом развития электронных торгов является разработка механических торговых систем или МТС.

Механическая торговая система — явление достаточно новое даже на развитых рынках, так как само существование программного трейдинга обусловлено возможностью подключения запрограммированной логики к процессу принятия торгового решения. Но, несмотря на это, на протяжении последних лет с развитием информационных систем и математических инструментов торговые программы постоянно развиваются и модифицируются.

Как и интернет-трейдинг, идея применения программных алгоритмов в процессе заключения торговых операций пришла из США. Доля сделок с использованием МТС на мировых рынках достигает порядка 40% и прогнозируется их рост до 55% к 2012 году. При этом трейдеры используют несколько МТС, диверсифицируя риски между ними, а не финансовыми инструментами.

Механический или системный подход к торговле подразумевает разработку определенных правил торговли, строго определяющих условия, при которых производится открытие и закрытие сделки. Трейдер, который использует такой подход, не обязан постоянно проводить анализ и на его основании принимать торговые решения. Существование торговой системы, которая однозначно определяет состояние ценной бумаги в любой ситуации, позволяет избегать некоторых несоответствий в правилах технического анализа и самое главное, позволяет свести к минимуму человеческий фактор, который часто приводит к проигрышным сделкам. Все что требуется от трейдера — это выполнять указания этой торговой системы и еще контролировать рабочий режим системы, так как без обратной связи любая, даже самая надежная система, может привести к непредсказуемым результатам.

Для начинающих трейдеров можно порекомендовать торговых советников. Они напоминают МТС, но в отличие от роботов сами не заключают сделки, а выдают звуковой или графический сигнал в момент формирования торговой рекомендации. Инвестор сам решает, следовать указаниям программного советника или нет. Если инвестору процедура создания алгоритма кажется достаточно сложной, то он может воспользоваться готовыми роботами, предоставляемыми его брокером или подписаться на смс-рассылки, которые также генерируются торговыми советниками.

НОВОСТИ

«Связьинвест» избрал нового гендиректора

«Связьинвест» распространил пресс-релиз, в котором сообщается о том, что внеочередным общим собранием акционеров было принято решение о прекращении действия трудового договора с генеральным директором холдинга Е.Юрченко с 5 октября и назначении на вакантную должность вице-президента «Ростелекома» В.Семенова. Как сообщалось ранее, 29 сентября совет директоров «Связьинвеста» назначил дату внеочередного заочного собрания акционеров на 3 ноября, однако, акционеры холдинга прислали свои бюллетени заранее (1 октября), что и позволило ускорить процесс. Сам Е.Юрченко считает принятое решение нелегитимным, ссылаясь на то, что голосование было «проведено с грубейшими нарушениями».

«Что касается столь срочного избрания нового гендиректора госхолдинга, то мы полностью поддерживаем мнение ответственного секретаря совета директоров и собрания акционеров «Связьинвеста» Д.Афанасьева о том, что досрочное решение обусловлено интересами компании, находящейся в процессе реформирования, — говорит аналитик ИК «ФИНАМ» Эльдар Вагабов. — На наш взгляд, скорое решение вопроса с гендиректором госхолдинга сыграет на руку «Ростелекому», на базе которого происходит объединение его прочих телекоммуникационных активов, поскольку оно минимизирует возможность потери оперативного контроля со стороны государства над ситуацией в целом. Так как реальных шансов опротестовать принятое акционерами «Связьинвеста» решение у Е.Юрченко весьма немного, мы считаем, что в данном вопросе можно окончательно поставить точку. Вышедшую новость мы оцениваем положительно для «Ростелекома», полагая, что она окажет краткосрочную поддержку котировкам его акций».

«НЛМК»: консолидированная отчетность

«НЛМК» опубликовал консолидированную отчетность за 2-й квартал 2010 года. Выручка компании выросла на 27% квартал к кварталу, до $2,2 млрд, EBITDA увеличилась почти вдвое, достигнув $750 млн. Чистая прибыль выросла в 3,5 раза, составив $459 млн. «Отчетность «НЛМК» значительно превзошла как предварительные прогнозы компании, так и ожидания рынка, — говорит стратег ИК «ФИНАМ» Владимир Сергиевский. — На фоне благоприятной рыночной конъюнктуры и благодаря эффективному контролю издержек рентабельность EBITDA увеличилась с 23% до 35%, превысив предварительный прогнозный диапазон самой компании (25-30%). Благоприятная конъюнктура рынков сбыта наряду с выходом СП Duferco на прибыльный уровень, поспособствовало увеличению чистой рентабельности с 8% до 21%, квартал к кварталу».

Говоря о перспективах 3-го квартала, компания отмечает ухудшение ценовой конъюнктуры ключевых рынков сбыта, и ожидает снижения средних цен реализации на 10-15%, квартал к кварталу. Объемы производства предполагается сохранить на уровне апреля-июня, а вот рентабельность EBITDA должна снизиться к уровню 30%. «НЛМК» опубликовал очень сильные финансовые результаты, превзошедшие даже самые оптимистичные прогнозы, еще раз подтвердив, что компания является одним из наиболее эффективных мировых сталепроизводителей. Мы считаем, что сильные результаты могут оказать поддержку акциям в краткосрочной перспективе, однако отмечаем, что компания уже оценена достаточно дорого — на уровне 10 EBITDA 2010 года», — говорит г-н Сергиевский.

«Мостотрест» проведет IPO до конца года

«Мостотрест» начал премаркетинг в рамках процедуры проведения публичного размещения акций компании на российских биржевых площадках, РТС и ММВБ. Детали размещения пока не уточняются, однако планируется, что продающим акционером выступят структуры Михаила Абызова («Marc O' Polo Investments»), которые в дальнейшем планируют выкупить часть допэмиссии компании. Напомним что по данным открытых источников, «Marc O' Polo» принадлежит порядка 50,3% акций, к продаже в рамках IPO планируется порядка 25% существующего акционерного капитала. Road show «Мостотрест» планирует начать 20 октября, цена размещения будет определена 2 ноября, таким образом уже до конца года компания планирует завершить процедуру размещения. В ходе премаркетинга «Мостотрест» впервые раскрыл данные отчетности по МСФО за 2009 год и I полугодие 2010 года, а также про-форму отчетности компании, включающую консолидацию результатов последних приобретений компании. По итогам I полугодия 2010 года (без учета результатов последних приобретений) выручка «Мостотреста» составила 16,4 млрд руб., EBITDA 3.5 млрд руб. При этом по итогам полугодия компания продемонстрировала довольно существенный рост показателя рентабельности EBITDA — до 21.3%.

Кроме того, в ходе телефонной конференции с инвестиционным сообществом «Мостотрест» озвучил перспективы дальнейшего развития компании и ключевые точки роста бизнеса. Текущий портфель проектов оценивается менеджментом в 201 млрд руб. При этом, компания и в дальнейшем планирует наращивать объем реализуемых крупнейших федеральных проектов по строительству дорожной инфраструктуры, среди которых строительство федеральной трассы Москва–Санкт-Петербург, а также ряд проектов строительства «олимпийской» инфраструктуры (в середине октября планируется оглашение итогов тендера на строительство дублера Курортного проспекта в Сочи, стоимостью порядка 60 млрд руб., где «Мостотрест» называется в числе потенциального генподрядчика). Аналитик ИК «ФИНАМ» Сергей Фильченков считает, что планируемое IPO «Мостотреста» может стать оптимальной ставкой на рост сектора инфраструктурного строительства на ожиданиях увеличения федерального финансирования крупнейших инфраструктурных проектов.

Акционеры «НМТП» выходят из бизнеса

Премьер-министр РФ Владимир Путин сообщил о том, что нынешние акционеры «НМТП» сами приняли решение продать свой пакет акций и выйти из этого бизнеса, инвестировав затем средства в другие проекты. По его словам, национализации и агрессии государства в этой сделке нет. Приход «Транснефти» в «НМТП» он оценил положительно, так как компания планирует расширять бизнес порта. По некоторым данным, планируется построить новую железнодорожную эстакаду по перевалке легкой нефти, мазута и дизеля мощностью 12 млн т в год. В «ФИНАМе» считают, что заявление Владимира Путина может позитивно отразиться на котировках акций «НМТП». «Многие инвесторы опасаются фактической национализации порта с последующим ухудшением корпоративного управления, — говорит старший аналитик ИК «ФИНАМ» Константин Романов. — Заявление высшего государственного лица о добровольности сделки может улучшить отношение инвесторов к происходящей сделке по смене акционеров. Кроме того, мы считаем, что новый частный акционер — компания «Сумма Капитал» — заинтересован в росте стоимости бизнеса «НМТП», поэтому информационная прозрачность компании не будет ухудшаться. Что касается нового проекта по перевалке легкой нефти, мазута и дизеля мощностью 12 млн т в год, то при полной загрузке этого терминала грузооборот порта увеличится на 14%, по сравнению с 2009 годом, что позитивно отразится на финансовых показателях компании и будет способствовать увеличению фундаментальной стоимости НМТП».

Предметные обсуждения

Сетевики и машиностроители консолидируют усилия

В центральном офисе ОАО «Холдинг МРСК» состоялась рабочая встреча генерального директора ОАО «Холдинг МРСК», члена бюро центрального совета Союза машиностроителей России и вице-президента Союза работодателей машиностроения Николая Швеца с руководителями Амурского регионального отделения и представителями центрального аппарата Общероссийской общественной организации «Союз машиностроителей России» (СМР). В совещании приняли участие мэр города Шимановска Амурской области, руководитель Амурского регионального отделения СМР Павел Березовский, первый заместитель руководителя Амурского регионального отделения СМР Валерий Гладилов, Первый заместитель руководителя аппарата Бюро Центрального совета СМР Сергей Иванов и заместитель вице-президента — руководитель департамента по обеспечению деятельности комитетов и комиссий аппарата Бюро Центрального совета СМР.

Обсуждены предварительные договоренности, достигнутые ОАО «Холдинг МРСК» с китайскими партнерами в рамках Энергодиалога Россия-КНР относительно участия высокотехнологичных предприятий китайской электротехнической промышленности в модернизации российского распределительного электросетевого комплекса, а также механизмы привлечения машиностроительных предприятий Амурской области к реализации проектов создания на территории региона Центра испытаний, аттестации и сертификации электротехнического оборудования (ЦИАИС), а также наземной инфраструктуры для Национального космодрома «Восточный» в районе г.Свободный Амурской области и необходимых комплектующих частей для будущих космических аппаратов.

Николай Швец проинформировал собравшихся об итогах очередного раунда Энергодиалога «Россия-Китай», состоявшегося 21 сентября в г. Тяньцзинь (КНР) (российскую делегацию возглавлял заместитель председателя правительства РФ Игорь Сечин), а также о результатах своей рабочей поездки 23 сентября в г.Благовещенск, в ходе которой состоялись консультации с руководителями ОАО «Дальневосточная распределительная сетевая компания» и ряда машиностроительных предприятий Амурской области.

Одним из вопросов, затронутых в ходе международных переговоров, стало возможное участие компаний из КНР в модернизации распределительного электросетевого комплекса Российской Федерации. Стороны договорились проработать варианты создания на территории России совместных предприятий по производству высокотехнологичного электросетевого оборудования, якорным заказчиком которого наряду с Холдингом МРСК может выступать ОАО «Дальневосточная распределительная сетевая компания» (г. Благовещенск).

«Если производители из КНР выйдут на российский рынок со своим оборудованием, потребуется решать вопрос его аттестации и сертификации. Это очень важно, так как в России в настоящее время практически не испытывается на повышенные технические требования оборудование зарубежного производства. Более того, отсутствует возможность комплексного проведения всех видов испытаний в одном месте», — отметил Николай Швец, обратив при этом внимание на недопустимость снижения надежности системы передачи и распределения электроэнергии и обязательное соблюдение требований по энергетической безопасности в Российской Федерации.

Представители Союза машиностроителей согласились с острой необходимостью создания на территории России центров испытаний, аттестации и сертификации высоковольтного оборудования непосредственно в приграничных зонах и возможностью использования в этих целях производственных площадей и высококвалифицированных кадров машиностроительной отрасли.

По мнению Николая Швеца, «в силу различия стандартов энергооборудования, действующих в России и КНР, а также с целью определения возможности его использования для нужд российских электросетевых компаний Амурская область представляется наиболее оптимальным местом размещения такого Центра по следующим причинам: территориальная близость к КНР обусловливает низкую стоимость доставки оборудования для испытаний; наличие десяти предприятий машиностроения в регионе позволяет использовать их оборудование и кадровый потенциал для обеспечения деятельности Центра; наличие на территории области крупной электросетевой компании (ОАО «ДРСК») для оказания консалтинговых услуг и проведения эксплуатационных испытаний тестируемого, аттестуемого и сертифицируемого оборудования.

Павел Березовский и Сергей Иванов выразили заинтересованность в участии машиностроительных предприятий Амурской области — членов регионального отделения СМР в создании Центра испытаний, аттестации и сертификации энергооборудования в качестве филиала ФГУП «Всероссийский электротехнический институт им. В.И.Ленина» (ВЭИ) или на иной основе. Они отметили, что машиностроительные предприятия могут выступать в качестве потенциальных площадок для размещения испытательного оборудования и производства необходимых испытаний. Региональное отделение СМР располагает банком кадровой информации о специалистах машиностроительной отрасли, которые могут быть привлечены к работе в ЦИАИС, готово осуществить подбор и направить на обучение в системе испытательных центров ФГУП ВЭИ.

В подписанном по итогам совещания протоколе намерений Стороны признали экономически выгодный характер предложенного ОАО «Холдинг МРСК» бизнес-проекта как для машиностроительных предприятий Амурской области, так и электросетевых компаний России (ДРСК и Холдинга МРСК). Решено совместно осуществить данный проект в случае принятия Правительством РФ положительного решения о закупках энергооборудования производства КНР в рамках модернизации электроэнергетики при информационной и научно-технической поддержке ОАО «Холдинг МРСК» и ОАО «Дальневосточная распределительная сетевая компания», генеральные директоры которых недавно объединились в рамках единой Коллегии распределительного электросетевого комплекса Российской Федерации.

Участники совещания приняли решение содействовать машиностроительным предприятиям Амурской области в получении установленным порядком государственного заказа на участие в создании наземной инфраструктуры для космодрома «Восточный», отметив при этом, что в регионе имеются необходимые недозагруженные производственные мощности, способные оказать требующиеся услуги как в проведении проектно-изыскательских и конструкторских работ, так и при осуществлении ремонтных работ, производстве в интересах космодрома «Восточный» и отечественной космической отрасли широкого спектра комплектующих компонентов.

Амурские машиностроители приняли предложение Николая Швеца презентовать продукцию своих предприятий в рамках объединенной экспозиции Холдинга МРСК на Международной специализированной выставке «Электросети 2010» 30 ноября — 2 декабря 2010 года в г.Москве.

Руководство Союза машиностроителей России поддержало предложение ОАО «Холдинг МРСК» о проведении социологического опроса руководителей предприятий машиностроения на предмет состояния, проблем и перспектив надежного снабжения электрической энергией, реализации энергоэффективных и энергосберегающих программ.

Чтобы зима была светлой

Энергетики готовятся к максимальным нагрузкам

Влада Теренина

С наступлением золотой осени у специалистов ОАО «МРСК Центра и Приволжья» работы только прибавляется: уровень энергопотребления растет благодаря использованию отопительных электроприборов и освещения в темное время суток, а неблагоприятные погодные условия сезона грозят сетям налипанием снега и обрывами проводов. Однако предусмотрительные энергетики не унывают: энергосистемы Владимирской, Ивановской, Калужской, Кировской, Нижегородской, Рязанской, Тульской областей, Республики Марий Эл и Удмуртской Республики к осенне-зимнему максимуму нагрузок будут полностью подготовлены.

Подготовка в комплексе

Во всех регионах присутствия энергокомпании подготовка к сезону холодов начинается еще в начале года: проанализировав итоги прохождения предыдущей зимы, энергетики разрабатывают план работ, которые смогут в следующую зиму обеспечить надежность и бесперебойность работы сетей. Весной специалисты ОАО «МРСК Центра и Приволжья» выявляют узкие места энергосистемы и объекты с высокими рисками, над которыми устанавливается особый контроль. Тогда же начинаются и работы по ремонту энергообъектов.

Прошедшей весной в целях подготовки к прохождению холодного времени года энергетики разработали специальный комплекс мероприятий. Контроль за ходом его выполнения осуществляют региональные штабы по обеспечению безопасности электроснабжения, в которые входят руководители филиалов ОАО «МРСК Центра и Приволжья». На сегодняшний день во всех регионах зоны ответственности энергокомпании энергетиками уже было выполнено более 2000 мероприятий, среди которых: замена энергооборудования, укомплектование аварийного резерва, обеспечение спецодеждой персонала, подготовка автотранспорта, ремонт зданий и сооружений, в которых располагаются энергообъекты и многое другое.

Кроме выполнения плановых ремонтных работ ОАО «МРСК Центра и Приволжья» вкладывает большие финансовые и трудовые ресурсы в восстановление электрооборудования и различных участков сетей, поврежденных в результате стихийных бедствий, обрушившихся на территории регионов присутствия энергокомпании. Если конец зимы и паводковый период прошли для энергетиков довольно спокойно, то лето

2010 года стало своеобразной проверкой на прочность. Со всеми трудностями специалистам энергокомпании удалось справиться благодаря отличной профессиональной подготовке и заблаговременно созданному резерву аварийных материалов, оборудования и спецтехники.

Зима не будет неожиданной

В настоящее время во всех филиалах ОАО «МРСК Центра и Приволжья» работают комиссии по проверке готовности производственных отделений (ПО) к работе в осенне-зимний период. На сегодняшний день 29 из 39 ПО энергокомпании получили акты проверки готовности к зиме, проверка остальных ПО будет завершена до 15 октября 2010 года. Начиная с 18 октября, специальные комиссии будут оценивать подготовленность филиалов ОАО «МРСК Центра и Приволжья» к предстоящему максимуму нагрузок.

Особое внимание при подготовке к зиме уделяется повышению уровня профессиональной квалификации оперативного персонала сетевого комплекса. По состоянию на 06 октября текущего года в компании проведено 207 специализированных противоаварийных тренировок по отработке действий энергетиков в сложных аварийных ситуациях. Во всех филиалах ОАО «МРСК Центра и Приволжья» проводятся учения по ликвидации крупных технологических нарушений совместно с органами МЧС России, представителями исполнительной власти субъектов РФ, иными собственниками электрических сетей и субъектами электроэнергетики.

«Мы понимаем, что предугадать все невозможно, но, учитывая опыт прошлых лет, мы можем предотвратить большинство возможных сбоев в работе сетей, — отмечает генеральный директор энергокомпании Евгений Ушаков. — Все мероприятия по модернизации и строительству энергообъектов, внедрению современного энергооборудования, укреплению аварийного резерва направлены на обеспечение безопасности и устойчивости сетевой инфраструктуры в период осенне-зимнего максимума нагрузок».

До наступления холодов необходимо сделать еще многое, поэтому ремонтные работы в энергокомпании ведутся постоянно. Все плановые работы производственной программы и ремонтно-восстановительные мероприятия энергетики намерены завершить точно в срок. А значит, зима для миллионов потребителей будет светлой и теплой.

Уникальная реконструкция

«МРСК Центра» завершило работы на ПС «Западная»

Елена Кольцова

ОАО «МРСК Центра» в Орле завершило второй этап реконструкции ключевой подстанции (ПС) 110 кВ «Западная». Мощности энергообъекта возросли более чем в два раза — с 50 до 126 МВА. Инвестиции в стратегический объект областного центра составили 442 млн руб.

В торжественной церемонии открытия самого современного в Орловской области энергообъекта приняли участие губернатор Александр Козлов, генеральный директор ОАО «МРСК Центра» Евгений Макаров, мэр города Виктор Сафьянов, заместитель генерального директора — директор филиала ОАО «МРСК Центра» — «Орелэнерго» Александр Летягин и представители органов местного самоуправления.

Губернатор Орловской области Александр Козлов в своем приветственном слове отметил: «Открытие подстанции «Западная» — это событие стратегического значения для всей Орловщины. На сегодняшний день все проблемы электроснабжения по западному направлению решены благодаря профессиональной и слаженной совместной работе. Хочу выразить признательность энергетикам МРСК Центра за плодотворное сотрудничество и внимание к нашей области».

Подстанция «Западная» — одна из старейших в Орле. Она питает электроэнергией самый большой по численности населения и энергопотреблению Заводской район областного центра. Оборудование подстанции, введенное в работу в 1964 году, исчерпало свой ресурс: упрощенная схема открытого распредустройства, устаревшие масляные выключатели и высокая загруженность подстанции «Западная» значительно снижали надежность энергоснабжения потребителей и не позволяли обеспечить растущие потребности города.

В 2006 году реконструкция подстанции была включена в инвестиционную программу ОАО «МРСК Центра». Глобальное техперевооружение столь значимого для города энергообъекта дает гарантии качественного и бесперебойного электроснабжения социально значимых объектов и промышленных предприятий и обеспечивает достаточную мощность, покрывающую реальные и перспективные нагрузки Орла.

Генеральный директор ОАО «МРСК Центра» Евгений Макаров сказал: «Я благодарен всем тем, кто принял участие в этой работе. Благодаря вам все задуманное стало реальным. Уникальность проекта реконструкции «Западной» в том, что с момента начала работ по техперевооружению ни на минуту не прекращалось электроснабжение потребителей, запитанных от нее. Мы постепенно выводили из строя устаревшее оборудование и подключали новое. Процесс для потребителей был незаметным, а результат ощутимым — благодаря реализованному энергетики не будут сдерживающим фактором экономического развития региона».

Мэр города Орла Виктор Сафьянов отметил: «Реконструкция столь важного энергообъекта была проведена в кратчайшие сроки. Это позволило не только оперативно решить существующие проблемы, но и строить перспективные планы развития города в целом».

Первая очередь фактически заново отстроенной подстанции была введена в работу в феврале 2010 года. Под нагрузку был поставлен силовой трансформатор мощностью 63 МВА, проложены кабельные коммуникации и установлены ячейки КРУ-6 кВ, распределяющие электроэнергию потребителям. Введены в работу аккумуляторная батарея, оперативный пункт управления с релейным залом. Во время второго этапа на ПС смонтированы второй силовой трансформатор 63 МВА, элегазовые и вакуумные выключатели, которые имеют высокие ресурсные показатели и большой срок межремонтной эксплуатации.

Обновленная подстанция по уровню оснащенности — самая высокотехничная в Орловском регионе. На энергообъекте установлена самая современная защита оборудования и автоматика, выполненная на основе микропроцессорной техники. Все оборудование оснащено устройствами телемеханики, которое обеспечивает дистанционный контроль и управление работой оборудования подстанции, автоматическое измерение всех необходимых параметров передачи электроэнергии и сбор данных с точек учета. Контроль за работой объекта осуществляется из Центра управления сетями Орелэнерго.

Навстречу холодам

«МРСК Сибири» завершает подготовку к ОЗП

Светлана Черногубова, Красноярск

В филиалах и обществах под управлением «МРСК Сибири» завершается подготовка к прохождению предстоящего осенне-зимнего периода.

Подготовка к работе в условиях низких температур — это, прежде всего, ремонт основного электросетевого оборудования: элементов линий электропередачи 0,4-110 кВ, подстанций разного класса напряжения. По данным на начало октября, «МРСК Сибири» выполнила годовой план ремонтов почти на 90 процентов. На эти цели было направлено более 1760 млн руб.

Кроме того, в перечне необходимых работ — выполнение предписаний надзорных органов, пополнение аварийного запаса в районах электрических сетей (РЭС), проведение противоаварийных тренировок, посвященных особенностям эксплуатации оборудования в условиях минусовых температур. Все эти и другие мероприятия выполняются в строгом соответствии с графиком.

В первых числах октября в РЭСы и технические центры (ТЦ) «МРСК Сибири» выехали специальные комиссии, в составе которых — руководители и специалисты сетевой компании, представители Ростехнадзора, региональных диспетчерских управлений. Им, в частности, предстоит оценить объем и качество выполнения энергетиками ремонтных работ, укомплектованность бригад инструментами, спецодеждой и средствами индивидуальной защиты.

В конце месяца общество будет проверять комиссия «Холдинга МРСК», итогом работы которой станет вручение сетевой компании Паспорта готовности к прохождению осенне-зимнего периода 2010/2011 годов.

«Межрегиональная распределительная сетевая компания Сибири» (ОАО «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 ОАО «МРСК Сибири» входят филиалы — «Алтайэнерго», «Бурятэнерго», «Горно-Алтайские электрические сети», «Красноярскэнерго», «Кузбассэнерго-РЭС», «Омскэнерго», «Хакасэнерго», «Читаэнерго». ОАО «Томская распределительная компания», ОАО «Улан-Удэ Энерго» и ОАО «Тываэнерго» (дочернее общество) находятся под управлением ОАО «МРСК Сибири». В филиалах действуют 244 Района электрических сетей (РЭС), 39 технических центров (ТЦ).

Территория обслуживания — 2,173 млн кв. км. Общая протяженность линий электропередачи 271,770 тыс. км, трансформаторных подстанций 6-10-35/0,4 кВ — 55445, подстанций 35-110 кВ — 1921. Полезный отпуск электроэнергии в 2009 году составил 98,2 млрд кВт•ч, выручка — 39 млрд руб. Численность персонала — 21,5 тыс. человек.

«МОЭК» принимает

Центр обслуживания клиентов

В Центральном административном округе города Москвы в тестовом режиме начал работать первый Центр обслуживания клиентов МОЭК.

По словам генерального директора ОАО «МОЭК» Александра Ремезова, «клиенты компании должны быть надлежащим образом проинформированы о порядке формирования и стоимости услуг, размере тарифов на тепловую энергию, возможностях получения льгот и субсидий на оплату жилищно-коммунальных услуг. Отныне получить профессиональные исчерпывающие консультации по этим и другим вопросам можно будет в наших Центрах обслуживания клиентов».

В Центре обслуживания клиентов потребители услуг ОАО «МОЭК» смогут бесплатно получить консультацию ведущих специалистов компании, уточнить условия выполнения работ по присоединению, сделать перерасчет с помощью сотрудников центра, а также подать заявку или написать жалобу — все обращения будут оперативно отправлены на рассмотрение соответствующим подразделениям в главный офис ОАО «МОЭК».

В планах руководства ОАО «МОЭК» — для максимального удобства потребителей — открытие таких же многофункциональных Центров обслуживания клиентов в каждом округе Москвы. В целях экономии времени обратившиеся в ЦОК клиенты смогут оставить заявление для рассмотрения и принятия мер по любым вопросам, связанным с работой МОЭК, независимо от местонахождения их дома или хозяйственного объекта.

СПРАВКА «ПЕ»: ОАО «МОЭК» создано в 2004 году по распоряжению правительства Москвы, это крупнейшее теплоснабжающее предприятие России. Компания осуществляет отопление и горячее водоснабжение 70% жилых и административных зданий, промышленных предприятий и объектов социальной сферы Москвы. В ОАО «МОЭК» работают свыше 21 тыс. сотрудников, которые обслуживают 9155 центральный и индивидуальный тепловой пункт, 71 районные и квартальные тепловые станции, 129 малых котельных и более 10,5 тыс. км теплосетей. Деятельность ОАО «МОЭК» распространяется на все сегменты энергетического рынка: производство, распределение и сбыт тепловой энергии, а также производство электрической энергии.

Максимальная эффективность

Новый микроконтроллер

Анна Филиппова

Компания NXP Semiconductors N.V. объявила о выпуске микроконтроллера ARM® Cortex™-M3 с максимальной в отрасли производительностью. Микроконтроллер LPC1800 оптимизирован для работы с низким энергопотреблением на сверхнизких частотах вплоть до 150 МГц с использованием флэш-памяти или ОЗУ. Такая производительность обеспечивает максимальные возможности подключения и использования пропускной способности для широкого ряда ресурсоемких применений.

Гибкая двухбанковая 256-битная флэш-память может использоваться для одновременного выполнения операций чтения и записи, что дает возможность сохранить оригинальную копию программного обеспечения и защитить ее от сбоев при перепрограммировании, или выступать как один банк памяти. Микроконтроллер LPC1800 также содержит два инновационных периферийных устройства — гибкий интерфейс quad-SPI и подсистему таймеров с функцией конфигурирования состояния.

«Микроконтроллер LPC1800 устанавливает новый стандарт производительности микроконтроллеров с ядром ARM Cortex-M3, — говорит Джоф Лис (Geoff Lees), вице-президент и генеральный директор подразделения микроконтроллеров компании NXP Semiconductors. — Инновации NXP в разработке надежной, высокопроизводительной архитектуры памяти и системной периферии делают этот микроконтроллер уникальным».

Микроконтроллер LPC1800, разработанный с использованием 90-нанометровой технологии компании NXP со сверхмалым количеством утечек, обеспечивает более быструю работу, низкое динамическое энергопотребление и оптимизированное снижение утечек от 10 до 100 раз в режиме ожидания. Микроконтроллер LPC1800 обладает самой большой среди существующих микроконтроллеров Cortex-M3 встроенной статической памятью (до 200 кБ), распределенной по нескольким банкам, каждый из которых имеет собственный канал доступа к контроллеру шины, обеспечивая более высокую пропускную способность и индивидуальный контроль выключения питания для работы с низким энергопотреблением. Архитектура двухбанковой флэш-памяти объемом 1 МБ обеспечивает максимальную надежность при перепрограммировании приложений и бесперебойную работу флэш-памяти.

Используя преимущества быстрого внедрения архитектуры quad-SPI в новых модулях последовательной флэш-памяти, компания NXP первой предлагает высокоскоростной интерфейс, который поддерживает подключение SPI и quad-SPI практически всех производителей. Высокая скорость передачи данных в четырехканальной памяти с интерфейсом SPI (до 80 Мбит/с на один канал) позволяет обрабатывать больше данных и программных кодов, чем в случае использования встроенной памяти.

Используемая в микроконтроллерах LPC1800 подсистема таймеров с функцией конфигурирования состояния состоит из блока таймеров с механизмом состояния, обеспечивающим комплекс функций, включая генерирование формы сигнала для широтно-импульсной модуляции (PWM) в зависимости от событий, синхронизацию АЦП и контроль запаздывания. Эта подсистема таймеров дает разработчикам встроенных решений более высокую гибкость в создании необходимых волновых форм и управляющих сигналов для многих применений, таких как системы преобразования энергии, освещения и управления двигателем.

Все микроконтроллеры семейства LPC1800 имеют следующие стандартные характеристики: ПЗУ объемом 32 кБ для хранения загрузочного кода и программных драйверов на кристалле, восьмиканальный контроллер DMA общего назначения (GPDMA), два 10-битных АЦП и 10-битный ЦАП со скоростью преобразования данных 400 000 выборок в секунду, интерфейс частотно-импульсной модуляции (PWM) для управления двигателем и интерфейс импульсного датчика положения (Quadrature Encoder), 4 интерфейса UART, 2 интерфейса Plus I2C с высокоскоростным режимом работы, интерфейс I2S, 2 интерфейса SSP/SPI, интерфейс смарт-карт, 4 таймера, контрольный таймер с обращением к памяти путем организации окон, сигнальный таймер, RTC со сверхнизким энергопотреблением, имеющий 256 Байт резервных регистров с питанием от батареи и до 80 контактов ввода-вывода общего назначения.

Двигатели для A330

Rolls-Royce выиграла тендер

Компания Rolls-Royce, мировой производитель энергетических систем, выиграла контракт на поставку двигателей Trent 700 для оснащения восьми самолетов Airbus A330 авиакомпаний Lufthansa и SWISS AIR на сумму $560 млн по каталожным ценам. Контракт включает в себя долгосрочное сервисное обслуживание по программе TotalCare. Самолеты будут введены в эксплуатацию в 2012 году.

Марк Кинг, президент подразделения Двигателей для гражданской авиации Rolls-Royce отметил: «Мы рады, что авиакомпании Lufthansa и SWISS AIR продолжают доверять передовым технологиям Trent. А конкурентоспособная программа поддержки TotalCare, которую мы предоставляем, позволит нашим заказчикам получить дополнительную эксплуатационную выгоду».

Нико Буххолц, старший вице-президент по корпоративному планированию Lufthansa, заявил: «Обе авиакомпании имеют положительный опыт эксплуатации двигателя Trent 700 и уверены в его исключительной надежности и эффективности, а также в том, что программа TotalCare обеспечит поддержку, позволяющую постоянно повышать производительность».

Trent 700, единственный двигатель, разработанный специально для самолетов A330. Более 1000 из них сейчас находятся в эксплуатации или в твердом заказе. Двигатель сохраняет лидерство на этом самолете, получив за последние три года 75% всех новых заказов на оснащение этих самолетов. Trent 700 обеспечивает высочайший уровень производительности, обеспечивая максимально возможную тягу.

Rolls-Royce — мировой лидер в производстве энергетических установок для использования на земле, на море и в воздухе. Компания занимает прочную позицию на мировых рынках в сферах гражданской и военной авиации, морского оборудования и энергетики.

Rolls-Royce обладает широкой клиентской базой, включающей в себя 600 авиалиний, 4 тыс. владельцев корпоративных и вспомогательных самолетов и вертолетов, армии 160 различных стран, более 2 тыс. заказчиков морского оборудования, в том числе 70 военно-морских флотов, и заказчиков энергетического оборудования в 120 странах. Парк установленного оборудования составляет 54000 газовых турбин. В офисах, производственных и сервисных предприятиях Rolls-Royce в 50 странах мира занято более 39000 квалифицированных сотрудников. Одним из приоритетов компании является обучение и предоставление рабочих мест выпускникам ВУЗов, а также постоянное повышение квалификации сотрудников.

В 2009 году базовая выручка компании составил 10,1 млрд фунтов стерлингов, 50% из которых составляет выручка от реализации услуг. Твердые и объявленные заказы на 30 июня 2010 года составили 58,4 млрд фунтов стерлингов, что в свою очередь обеспечивают четкое понимание уровня деятельности в будущем.

Сокращение расходов

Laing O'Rourke внедряет решения на базе Riverbed

Компания Riverbed Technology, специализирующаяся на создании решений для повышения производительности ИТ инфраструктуры, сообщила о том, что австралийская компания Laing O'Rourke, крупнейшая в стране частная фирма, занимающаяся строительством и развитием инфраструктурных объектов, внедрила универсальное сетевое решение «Branch Office Box» (BOB, или «Офис в одном устройстве») на базе устройств Riverbed Steelhead для организации виртуализированных сервисов и приложений. Laing O'Rourke является одной из крупнейших строительных компаний мира с офисами в Великобритании, Австралии, Германии, Юго-Восточной Азии и Объединенных Арабских Эмиратах.

Изначально компания Laing O'Rourke выбрала решения Riverbed ввиду высокой эффективности этой технологии для оптимизации WAN, а также с учетом возможности повышения производительности приложений. Компания Laing O'Rourke внедрила устройства Steelhead для ускорения передачи трафика между удаленными офисами и корпоративными центрами обработки данных, для уменьшения нагрузки на каналы связи и с целью снижения соответствующих расходов на коммуникационные каналы до каждого филиала.

По завершении внедрения устройств Steelhead, компания приняла решение об использовании платформы Riverbed Servises Platform (RSP) — виртуализированного раздела, с помощью которого заказчики получают возможность запускать до пяти дополнительных сервисов и приложений в среде WMware на защищенной партиции устройства Steelhead. Таким образом компания Laing O'Rourke теперь может сократить расходы и риски, связанные с использованием физических серверов в удаленных филиалах. Компания ожидает, что решение Branch Office Box полностью заменит физические серверы и инфраструктуру хранения данных во всех удаленных офисах в течение ближайших двух лет.

«Австралийский офис Laing O'Rourke Australia специализируется на застройке в периферийных районах, что зачастую требует от нас моментального развертывания регионального представительства и офисов для обслуживания крупнейших инфраструктурных или строительных проектов, — говорит Колин Бэгли, технический директор по информационным системам в Laing O'Rourke Australia. — В настоящее время мы используем платформу RSP для запуска виртуальных серверов печати и офисных приложений, что позволяет нам сэкономить на каждом филиале около 30 тысяч долларов, и мы ожидаем значительной дополнительной экономии от развертывания этого решения в других наших проектах». Laing O'Rourke использует решение Branch Office Box в своих небольших филиальных офисах для обеспечения высокоскоростного доступа к корпоративной почте, интранету и ERP системам для 10-15 локальных пользователей, а также для оперативной передачи больших файлов с эскизами проектов.

Кроме того, виртуальные серверы, работающие на базе платформы RSP, позволяют запускать ИТ сервисы локально в каждом из филиалов, без необходимости приобретения отдельных физических серверов. По мнению Колина Бэгли, возможность размещения виртуальных сервисов на платформе RSP и создания «офиса на базе единого устройства» является логичным продолжением высокоэффективного решения Riverbed для оптимизации WAN.

«Установка физических серверов на объектах строительства сопряжена с затратами и рисками, — говорит Колин Бэгли. — Хранение конфиденциальной информации о проекте непосредственно в удаленных офисах, очевидно, небезопасно. К тому же оборудование плохо предназначено для работы в условиях экстремальных температур и пыли, где мы ведем строительство. В течение одного проекта, обычно продолжающегося порядка двух лет, мы производим до трех замен дорогостоящих пленочных накопителей; таким образом, отказ от пленочных накопителей в удаленных офисах позволяет избавиться от этих затрат, а также от рисков, связанных с хранением данных».

«Кроме того, необходимо принимать во внимание общую экономию от внедрения устройств Steelhead, в результате которого в некоторых случаях достигается девятикратный прирост производительности, — продолжает он. — При внедрении физических серверов нам приходилось привлекать квалифицированный персонал для их установки и обслуживания, что увеличивало затраты и влияло на экологическую составляющую проекта. Наша компания стремится к реализации принципов устойчивого развития, поэтому данный проект весьма выгоден для нас с любой точки зрения».

Г-н Бэгли предполагает, что снижение расходов возможно и в дальнейшем, поскольку компания внедряет IP телефонию в удаленных офисах, что становится достижимым благодаря уменьшению трафика в WAN сети за счет внедрения устройств Steelhead.

«Подсчитывать общую отдачу от вложений в эту технологию пока что рано, однако эффект будет значительно выше, как только мы внедрим технологию виртуальных серверов в наших более крупных филиалах, — говорит г-н Бэгли. — Пока что у нас не было достаточно времени для тестирования платформы RSP в наших более крупных офисах, однако я думаю, что уже через пару лет вряд ли где-либо в наших удаленных офисах будут использоваться традиционные, то есть физические, серверы».

Разработка светодиодов

Philips делает следующий шаг в сторону OLED

OLED (органические светодиоды) — следующий шаг в развитии новых источников света, излучающих свет при помощи полупроводников, а не нитей накаливания или газового разряда. Светодиоды и органические светодиоды обеспечивают более надежное, энергоэффективное и экологичное освещение и служат дольше, чем обычные лампы. Они также открывают новые возможности освещения и светового оформления жилищ, автомобилей, магазинов и городов. В дополнение к опыту в сфере светодиодов, Philips в настоящее время накапливает знания в области органических светодиодов.

Различия LED и OLED

Как в обычных, так и в органических светодиодах свет генерируется при помощи полупроводников, в основном за счет перемещения электронов под действием электрических зарядов. Оба этих вида источников света имеют возможность создания цветовых эффектов, недоступных при использовании ламп накаливания, а также обладают существенным потенциалом в части энергосбережения. Но на этом их сходство заканчивается. Существует целый ряд различий между неорганическими и органическими светодиодами: во внутреннем устройстве, типе генерируемого света и областях применения. В отдельных случаях эти источники света даже могут удачно дополнять друг друга.

Ключевые структурные различия заключаются в том, что органические светодиоды создаются с использованием органических полупроводников (например, таких, из которых состоят органические солнечные батареи), в то время как светодиоды создаются на кристаллах из неорганического материала. Есть также и видимые различия между этими двумя типами освещения. Светодиоды — это точечные источники света, по сути, миниатюрные лампочки. А органические светодиоды — это плоские панели, которые излучают свет равномерно по всей поверхности. Их свет — спокойный, рассеянный, мягкий и не слепящий. Тонкая и плоская структура органических светодиодов позволяет интегрировать и использовать их совершенно иным образом, чем светодиоды — или любой другой источник света. Светодиоды отлично подходят для создания узких пучков света, создания эффектов и акцентов благодаря своей компактности. Органические светодиоды никогда не заменят неорганические — у них свои сферы и возможности применения. При этом эти виды источников света дополняют друг друга, являясь, по сути, различными вариантами цифрового освещения, которое становится все более важным в современном энергоэффективном мире.

Как работают органические светодиоды

Свет в OLED-источнике возникает вследствие пропускания электрического тока через один или несколько слоев тонкопленочных органических полупроводников. Эти слои зажаты между двумя электродами — один заряжен положительно, другой — отрицательно. Этот «бутерброд» помещается на лист стекла или другого прозрачного материала, который с технической точки зрения, именуется «подложкой».

Когда ток подводится к электродам, они испускают положительно заряженные дырки и отрицательно заряженные электроны. Они соединяются в среднем слое и приходят в кратковременное высокоэнергетическое состояние, которое называется «возбужденным». Когда слой возвращается в нормальное, стабильное состояние, энергия равномерно проходит через органическую пленку, вызывая свечение. Различные материалы пленки позволяют добиться разных оттенков света.

Органические светодиоды сегодня

Philips начал исследования органических светодиодов еще в 1991 году, в рамках разработки OLED-дисплеев. С 2004 года компания работает над органическими светодиодами для целей освещения. За это время компания Philips стала инновационным лидером в этой области, благодаря чему она готова изменить мир освещения еще раз. Philips — первая компания, которая в апреле 2009 года выпустила на рынок продукт Lumiblade и представила легко-интегрируемый OLED-модуль — стандартную панель освещения с устройством быстрого подключения — модуль Philips Lumiblade. В 2009 году в Милане и Лондоне вместе с ведущими дизайнерами Philips представила различные концепции, созданные на основе органических светодиодов. Мы опираемся на этот успех, и сейчас демонстрируем результаты нашего сотрудничества с различными творческими умами в нашей лаборатории, расположенной в Аахене, Германия.

Производство

Philips уже имеет различные OLED-панели для коммерческого использования в качестве опытных образцов. В последнее время компания активизировала свои усилия и впервые в истории создала производственную линию для OLED-оборудования в Аахене, Германия. Это знаменует собой значительный шаг вперед в развитии OLED-технологии в очень важном производственном аспекте. Благодаря этому, Philips является одной из первых компаний, сделавшей технологию OLED-освещения коммерчески доступной в крупных масштабах. Продукты, которые продаются под брендом Lumiblade, будут включать OLED-пластины размером до 50см² в широкой гамме цветов и форм.

Органические светодиоды завтра

Передовые концепции, основанные на OLED-технологии для потребительского и профессионального использования, демонстрируют возможности, доступные уже сегодня. Мы можем ожидать, чтобы дизайнеры, архитекторы и потребители будут активно использовать органические светодиоды в различных сферах в ближайшие несколько лет. Научные исследования и разработки продолжают вестись очень активно, открывая новые неисследованные горизонты. Представьте себе светящиеся разным цветом потолки, стеклянные стены, которые загораются от прикосновения, или окна, которые начинают светиться после наступления темноты. В результате, большие площади различных поверхностей любой формы залиты равномерным светом, яркостью и цветом которого можно управлять. Это и есть увлекательный мир будущего органических светодиодов.

Невидимый свет

В настоящее время органические светодиоды в выключенном состоянии имеют светоотражающую, зеркальную поверхность. В данный момент ведутся исследования по разработке совершенно прозрачных органических светодиодов, которые откроют много новых возможностей применения. Прозрачные OLED-панели будут иметь возможность функционировать как обычные окна в течение дня, и загораться после наступления темноты, имитируя естественное освещение и предоставляя новые возможности интерьерного освещения. В течение дня они могут также функционировать как перегородки в жилых домах или офисах. Появление прозрачных OLED-панелей ожидается в течение ближайших 3-5 лет.

Другие области применения

Доступные в настоящее время органические светодиоды устанавливаются на стекло. Сегодня стекло является единственным прозрачным объектом, защищающим внутренние материалы от воздействия влаги и воздуха. Тем не менее, мы изучаем возможности изготовления мягких пластиковых подложек, которые обеспечат необходимую защиту. Это откроет путь для создания гибких и гнущихся OLED-панелей, что даст еще большие возможности для применения. Их можно было бы использовать для создания световых стен, штор, потолков и даже мебели. Гибкие OLED-панели станут доступны, скорее всего, в течение 5-8 лет.

ПОДРОБНОСТИ

Мосты и дороги Олимпиады

Сочи-2014: развитие транспортной инфраструктуры

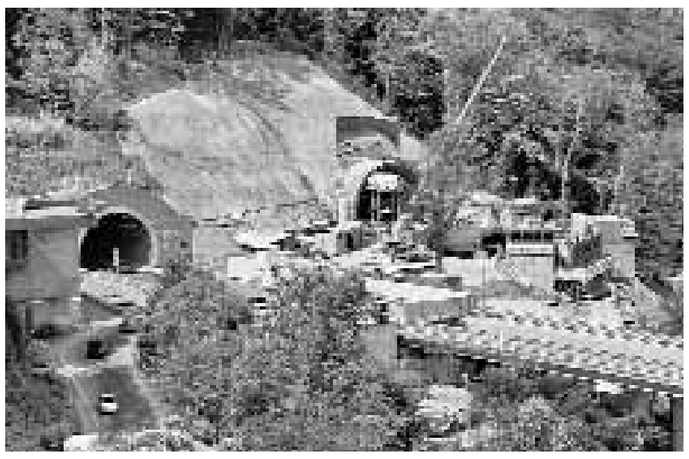
(Окончание. Начало на стр. 1)

История самой госкорпорации начинается с ноября 2007 года, когда она была фактически создана. В соответствии с ФЗ N 238 от 30.10.2007 года, основные направления деятельности корпорации связаны со строительством олимпийских объектов. Корпорация реализует масштабную программу с привлечением частных и государственных инвестиций, создавая условия для инновационного развития города Сочи как всесезонного горноклиматического курорта.

То есть, все, мною увиденное — часть зоны ответственности «Олимпстроя». Но, заметим, — крайне важная часть!

Прибрежный кластер

Начнем с наиболее ключевой в будущей спортивной судьбе площадки — так называемого «Прибрежного кластера». Расположенный в Имеретинской низменности, кластер включает в себя Олимпийский стадион, Большую Ледовую арену и Ледовый дворец. Заказчиком на строительство этих объектов является ГК «Олимпстрой», проектировщиком и генеральным подрядчиком — НПО «Мостовик».



Большая Ледовая арена станет основным хоккейным стадионом, рассчитанным на 12 тыс. мест. Сейчас здание находится в стадии строительства, еще рано говорить о его завершенной облике. Но уже сегодня арена поражает своей красотой и изящным великолепием высокой монументальности.

В основу архитектурной концепции заложен образ замерзшей капли. Как рассказала мне Александра Костерина, директор департамента по связям с общественностью ГК «Олимпстрой», ночью купол здания будет просвечиваться, а днем — отражать солнечный свет. И это будет грандиозно как с визуальной, так и с технической стороны. Я с ней согласна.

На Большой ледовой арене специалисты «Мостовика» завершают основные монолитные работы и продолжают монтаж металлокаркаса купола: на высоту 50 м подняты и закреплены две из 17 стальных ферм купола общим весом более 140 т. В стилобатной части сооружения началась установка витражей — здесь предстоит выполнить остекление площадью 850 квадратных метров. Полным ходом ведутся работы по прокладке коммуникаций и инженерных сетей.

Сдача объекта запланирована на 2012 год. Ни у архитекторов, ни у строителей нет сомнений, что арена-капля войдет в анналы современных шедевров спортивной архитектуры, наряду с тем же китайским стадионом-гнездом или... впрочем, не важно. Арена не нуждается в сравнительных эпитетах. Она — реальный мировой эксклюзив. Вот увидите!

После завершения Олимпиады эти объекты будут использоваться для спортивных соревнований и развлекательных мероприятий мирового уровня. Например, со слов Александры Костериной, здесь будет работать крупнейший Экспоцентр в Сочи (и вообще на черноморском побережье), где потом можно будет проводить знаменитые Международные Сочинские инвестиционные форумы (есть такой проект), и не только их.

Думаю, современный с выстроенной системой обеспечения и транспорта выставочно-форумный комплекс может стать точкой отсчета новых российских и международных отраслевых и межотраслевых выставок, форумов, площадок технологий и т.д. Тем более, учитывая выгодное геостратегическое положение Сочи, равно приближенного к Европе и Азии. Полагаю, вполне возможно стратегически рассматривать эту площадку в качестве российского аналога крупнейших мировых выставочных центров.

«Адлерское кольцо»: главная развязка

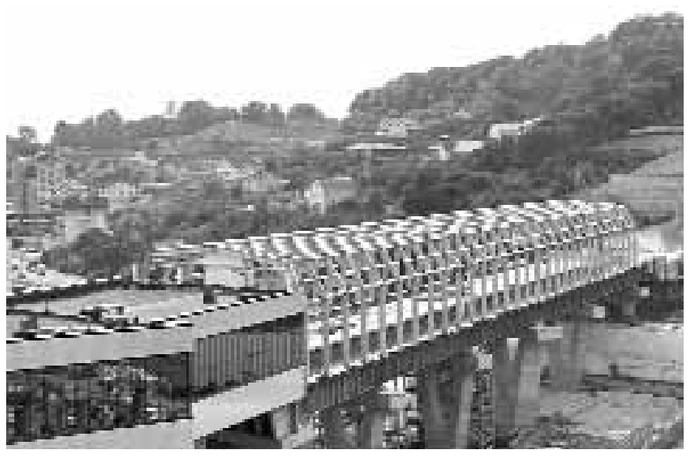
Теперь, после пресс-тура, я наглядно знаю: «Адлерское кольцо» — особо важный узел в транспортной системе, связывающей Большой Сочи и зону олимпийских объектов. Здесь же пересекаются олимпийские и просто пути из Сочи и Адлера на Красную поляну, Адлерский аэропорт и Веселая (Олимпийская деревня). Заказчиком на этот объект является ФГУ ДСД «Черноморье», проектировщик — «ГИПРОДОРНИИ», генеральный подрядчик — ОАО «Мостотрест». Строящаяся многоуровневая развязка позволит разгрузить городские магистрали от пробок, создаст комфортные условия для проезда автотранспорта по основным направлениям: Сочи — Красная Поляна, Адлер — Красная Поляна, Веселое — Красная Поляна, Сочи — Веселое.

Таким образом, «Адлерское кольцо» на разных уровнях обеспечит необходимый уровень удобства всем участникам и зрителям Олимпиады и улучшит экологическую обстановку в городе-курорте. Проехав по улицам Сочи, понимаешь, насколько жизненно важен и актуален этот объект, не только для проведения Олимпийских игр, но и для жителей и гостей города.

Кольцо создается просторное, современное, выключающее новейшие технологии дорожно-транспортного строительства.

Союз дорог

Еще один важный объект — совмещенная автомобильная и железная дорога Адлер — горноклиматический курорт «Альпика — Сервис». Строящаяся дорога соединит Адлерский район Сочи и популярный горноклиматический курорт. Общая протяженность дороги составляет порядка 50 км, которые включают в себя 35 км мостов и эстакад, а также шесть тоннельных комплексов и пять автомобильных развязок. Заказчиком является ДКРС Сочи (РЖД), в работе над проектом участвуют «Сибгипротранс», «Сибгипротранспуть», УК «ТрансЮжСтрой», УСК «МОСТ», ОАО «Мостотрест».



По словам заместителя управляющего команды управления проектом «Сочи» В.В.Коротина, будущая дорога — уникальна по своим характеристикам и возможностям. Ни одна страна мира при проведении Олимпиады не смогла предоставить такие комфортабельные условия по транспортировке участников и болельщиков Олимпиады от места проживания к месту проведения игр, при этом поездка будет занимать у них максимум 30 минут.

Строительство объекта осуществляется с применением современных технологий дорожного и мостового строительства. Кроме того, возведение дороги, часть которой пройдет вдоль территории национального парка в пойме реки Мзымты, осуществляется с соблюдением повышенных экологических требований к организации работ.

Мзымта, в переводе на русский — «бешеная». В среднем 15 раз в год уровень воды в ней за два часа поднимается на 2-3 м; река сносит все, что находится в ее устье, поэтому возведение объектов — очень сложный и трудоемкий процесс. Несмотря на возникающие трудности, работы идут с соблюдением сроков при скрупулезном выполнении всех норм и стандартов столь непростого строительства.

Мне очень понравилось, с какой гордостью В.В. Каротин говорит о строительстве этого объекта, о его темпах и масштабности, эксклюзивности и важности, с какой нежностью он уточняет и комментирует по повороту, перекрестку, каждому мосту...

Кстати, о мостах и дорогах России…

В Сочи стало особенно наглядно видно, насколько важный это элемент — мост. И тут же захотелось процитировать и особо подчеркнуть слова исполнительного директора Фонда «АМОСТ» Сергея Мозалева (цитирую по материалам Фонда):

«Мосты — важнейший элемент модернизации и развития федеральных трасс и железных дорог, это значительный и быстрорастущий сегмент, для которого характерны высокий уровень рентабельности, важность интеллектуальной составляющей и отраслевого «ноу-хау».

Отрадно, что темпы мостостроительства растут. И растут не только в олимпийском Сочи, но и вообще по стране. Так, по данным Росстата, в 2009 году по сравнению с 2008 годом объем строительства мостов вырос с 25779 до 30018 погонных метров. По материалам выполнения ФЦП «Модернизация транспортной системы России 2002-2009», объем рынка дорожного и мостового строительства в прошлом году составил 474 млрд руб. без учета объема дорожно-транспортных НИОКР. Из них на новое строительство пришлось 60%, на ремонт и содержание — 40%. Наибольшие объемы инвестиций в строительство и реконструкцию федеральных дорог приходятся на Москву, Московскую область, Ярославль.

Хочу сказать, что Сергей Мозалев тщательно прокомментировал для меня строительные и структурные секреты подробности каждого олимпийского объекта, на котором мы побывали. Завидная глубина знаний, понимания, терпение и энтузиазм.

Он же рассказал, что инвестиции в транспортную инфраструктуру России постоянно растут. В прошлом году, когда мировая экономика только —только преодолевала кризисную лихорадку, в нашей стране эти вложения выросли почти на 5%. И это в условиях, когда рынок строительства в целом уменьшился на 16%. Сегодня в России рынок транспортной инфраструктуры составляет 15% от всей строительной отрасли.

Дублер Курортного проспекта

Но вернемся в Сочи.

Каждый, кто проезжал по этому замечательному городу, знает, насколько перегружен обычно основной транспортный путь — Курортный проспект. Параллельная дорога крайне важна!

Дублер Курортного проспекта — центральной и самой длинной улицы Сочи — один из объектов олимпийского строительства. Основная цель строительства дублера — разгрузка ключевой магистрали, проходящей через центр города, а также стимулирование развития его отдаленных районов. Дорога-дублер поразила меня тем, что она будет включать две эстакады длиной 2,3 км и 150 м, высота сооружаемых опор достигает 25 м. Кроме того, дублер будет иметь девять транспортных развязок, четыре пары тоннелей и четыре моста.

Ну, за мосты в олимпийском Сочи можно быть спокойными, поскольку ими занимается «Мостотрест». К слову, работа на сочинских олимпийских объектах собрала лучшие компании российской стройиндустрии. И биография любого из предприятий достойно подробного представления. Она — показатель самого высокого уровня.

Вот и «Мостотрест», который за 80 лет своей деятельности стал одной из ведущих компаний в сфере строительства транспортной инфраструктуры и крупнейшей мостостроительной компанией в России. «Мостотрест» занимается инфраструктурным строительством, строительством собственно мостов, автомобильных и железных дорог, аэропортов и морских портов. Из узкоспециализированного мостостроительного предприятия «Мостотрест» превратился в интегрированную строительную компанию, география деятельности которой охватывает всю страну, а портфель заказов включает масштабные проекты национального значения.

Что важно: практически все подразделения компании имеют собственные производства по выпуску бетона, цемента, сборного конструкционного бетона, железобетона, кондукторов для укладки арматуры и других стройматериалов. Также «Мостотрест» поставляет выпущенную продукцию на другие строительные предприятия.

ОАО «Мостотрест» — одна из ведущих компаний в сфере строительства транспортной инфраструктуры, крупнейшая мостостроительная компания в России, специализирующаяся на строительстве и реконструкции автодорожных, железнодорожных и городских мостов и других инженерных сооружений. За время деятельности «Мостотрестом» построено и реконструировано более 7500 различных инфраструктурных объектов — мостов, путепроводов, транспортных развязок. В настоящее время компания принимает участие в знаковых инфраструктурных проектах в России, таких как строительство транспортных объектов для Зимних Олимпийских игр в Сочи в 2014 году, 4-го транспортного кольца в Москве и других.

Фонд «АМОСТ» (ранее «Ассоциация мостостроителей») — российская некоммерческая научно-техническая ассоциация, которая объединяет все ведущие строительные и производственные организации, научно-технические и проектные институты, работающие в области мостостроения, технические университеты и организации, занимающиеся проведением инспекций и мониторингом мостостроительной отрасли России и СНГ.

НПО «Мостовик» — крупнейшее проектное и строительное предприятие Сибири и Дальнего Востока, постоянный участник реализации уникальных проектов общероссийского уровня. Среди наиболее крупных объектов НПО «Мостовик» арочно-вантовый мост через реку Ишим на автодороге М-1 к резиденции президента Казахстана в Астане, тоннельные переходы на трассе газопровода Россия-Турция («Голубой поток»), подводные переходы для магистральных нефтепроводов «Омск-Иркутск» под р. Ия и «Тихорецк-Туапсе» под р. Белая в Краснодарском крае и др.

ОАО «ГИПРОДОРНИИ» — одна из крупнейших в России и странах СНГ организаций, выполняющая полный комплекс проектно-изыскательских работ для строительства, реконструкции и ремонта автомобильных дорог, искусственных сооружений, а также другие виды работ, связанных с инженерным обслуживанием дорожной отрасли. ОАО «ГИПРОДОРНИИ» обладает разветвленной филиальной сетью. Головной офис компании находится в Москве; филиалы работают в городах Барнаул, Владимир, Воронеж и т.д.

Редакция газеты «Промышленный еженедельник» благодарит организаторов пресс-тура Фонд «Амост» и лично исполнительного директора Мозалева С.В., ОАО «Мостотрест» и лично генерального директора Власова В.Н., компанию «Михайлов и партнеры» и лично руководителя проектной группы Быкасова А.П. за содействие в подготовке этого материала.

ИЗВЕЩЕНИЕ

О ПРОВЕДЕНИИ ОТКРЫТОГО КОНКУРСА НА ПРАВО ЗАКЛЮЧЕНИЯ ДОГОВОРОВ СТРАХОВАНИЯ НА СЛУЧАЙ СМЕРТИ ИЛИ УТРАТЫ ТРУДОСПОСОБНОСТИ РАБОТНИКОВ ФИЛИАЛОВ ОАО «СО ЕЭС» (7 лотов)

1. Заказчик, являющийся Организатором конкурса — Открытое акционерное общество «Системный оператор Единой энергетической системы» (ОАО «СО ЕЭС») (местонахождение в соответствии с Уставом и почтовый адрес: 109074, Москва, Китайгородский проезд, д. 7, стр. 3, телефон (495) 627-83-55, e-mail: secr@so-cdu.ru) приглашает заинтересованных лиц к участию в открытом конкурсе на право заключения:

1) договора страхования на случай смерти или утраты трудоспособности работников филиалов ОАО «СО ЕЭС», входящих в операционную зону Филиала ОАО «СО ЕЭС» ОДУ Северо-Запада **(Лот № 1);**

2) договора страхования на случай смерти или утраты трудоспособности работников филиалов ОАО «СО ЕЭС», входящих в операционную зону Филиала ОАО «СО ЕЭС» ОДУ Центра **(Лот № 2);**

3) договора страхования на случай смерти или утраты трудоспособности работников филиалов ОАО «СО ЕЭС», входящих в операционную зону Филиала ОАО «СО ЕЭС» ОДУ Юга **(Лот № 3);**

4) договора страхования на случай смерти или утраты трудоспособности работников филиалов ОАО «СО ЕЭС», входящих в операционную зону Филиала ОАО «СО ЕЭС» ОДУ Средней Волги **(Лот № 4);**

5) договора страхования на случай смерти или утраты трудоспособности работников филиалов ОАО «СО ЕЭС», входящих в операционную зону Филиала ОАО «СО ЕЭС» ОДУ Урала **(Лот № 5);**

6) договора страхования на случай смерти или утраты трудоспособности работников филиалов ОАО «СО ЕЭС», входящих в операционную зону Филиала ОАО «СО ЕЭС» ОДУ Сибири **(Лот № 6);**

7) договора страхования на случай смерти или утраты трудоспособности работников филиалов ОАО «СО ЕЭС», входящих в операционную зону Филиала ОАО «СО ЕЭС» ОДУ Востока **(Лот № 7).**

2. Основные условия договоров страхования, заключаемых по результатам конкурса:

Лот № 1. Договор страхования на случай смерти или утраты трудоспособности работников филиалов ОАО «СО ЕЭС», входящих в операционную зону Филиала ОАО «СО ЕЭС» ОДУ Северо-Запада:

Предмет Договора: Страховщик обязуется за обусловленную Договором плату (страховую премию), уплачиваемую Страхователем, при наступлении предусмотренного Договором события (страхового случая) выплатить Застрахованному лицу или Выгодоприобретателю обусловленную Договором сумму (страховое возмещение) независимо от сумм, причитающихся Застрахованному лицу или Выгодоприобретателю по социальному страхованию и обеспечению или в порядке возмещения вреда.

Начальная (максимальная) цена Договора: 373 000 (триста семьдесят три тысячи) рублей 00 копеек, НДС не облагается.

Место оказания услуг: территория Российской Федерации и территории иностранных государств, включая внутренние воды и территориальное море, воздушное пространство над ними, а также территории, воды и воздушное пространство, не принадлежащие ни одному из государств (нейтральные).

Лот № 2. Договор страхования на случай смерти или утраты трудоспособности работников филиалов ОАО «СО ЕЭС», входящих в операционную зону Филиала ОАО «СО ЕЭС» ОДУ Центра:

Предмет Договора: Страховщик обязуется за обусловленную Договором плату (страховую премию), уплачиваемую Страхователем, при наступлении предусмотренного Договором события (страхового случая) выплатить Застрахованному лицу или Выгодоприобретателю обусловленную Договором сумму (страховое возмещение) независимо от сумм, причитающихся Застрахованному лицу или Выгодоприобретателю по социальному страхованию и обеспечению или в порядке возмещения вреда.

Начальная (максимальная) цена Договора: 748 000 (семьсот сорок восемь тысяч) рублей 00 копеек, НДС не облагается.

Место оказания услуг: территория Российской Федерации и территории иностранных государств, включая внутренние воды и территориальное море, воздушное пространство над ними, а также территории, воды и воздушное пространство, не принадлежащие ни одному из государств (нейтральные).

Лот № 3. Договор страхования на случай смерти или утраты трудоспособности работников филиалов ОАО «СО ЕЭС», входящих в операционную зону Филиала ОАО «СО ЕЭС» ОДУ Юга:

Предмет Договора: Страховщик обязуется за обусловленную Договором плату (страховую премию), уплачиваемую Страхователем, при наступлении предусмотренного Договором события (страхового случая) выплатить Застрахованному лицу или Выгодоприобретателю обусловленную Договором сумму (страховое возмещение) независимо от сумм, причитающихся Застрахованному лицу или Выгодоприобретателю по социальному страхованию и обеспечению или в порядке возмещения вреда.

Начальная (максимальная) цена Договора: 346 000 (триста сорок шесть тысяч) рублей 00 копеек, НДС не облагается.

Место оказания услуг: территория Российской Федерации и территории иностранных государств, включая внутренние воды и территориальное море, воздушное пространство над ними, а также территории, воды и воздушное пространство, не принадлежащие ни одному из государств (нейтральные).

Лот № 4. Договор страхования на случай смерти или утраты трудоспособности работников филиалов ОАО «СО ЕЭС», входящих в операционную зону Филиала ОАО «СО ЕЭС» ОДУ Средней Волги:

Предмет Договора: Страховщик обязуется за обусловленную Договором плату (страховую премию), уплачиваемую Страхователем, при наступлении предусмотренного Договором события (страхового случая) выплатить Застрахованному лицу или Выгодоприобретателю обусловленную Договором сумму (страховое возмещение) независимо от сумм, причитающихся Застрахованному лицу или Выгодоприобретателю по социальному страхованию и обеспечению или в порядке возмещения вреда.

Начальная (максимальная) цена Договора: 367 000 (триста шестьдесят семь тысяч) рублей 00 копеек, НДС не облагается.

Место оказания услуг: территория Российской Федерации и территории иностранных государств, включая внутренние воды и территориальное море, воздушное пространство над ними, а также территории, воды и воздушное пространство, не принадлежащие ни одному из государств (нейтральные).

Лот № 5. Договор страхования на случай смерти или утраты трудоспособности работников филиалов ОАО «СО ЕЭС», входящих в операционную зону Филиала ОАО «СО ЕЭС» ОДУ Урала:

Предмет Договора: Страховщик обязуется за обусловленную Договором плату (страховую премию), уплачиваемую Страхователем, при наступлении предусмотренного Договором события (страхового случая) выплатить Застрахованному лицу или Выгодоприобретателю обусловленную Договором сумму (страховое возмещение) независимо от сумм, причитающихся Застрахованному лицу или Выгодоприобретателю по социальному страхованию и обеспечению или в порядке возмещения вреда.

Начальная (максимальная) цена Договора: 411 000 (четыреста одиннадцать тысяч) рублей 00 копеек, НДС не облагается.

Место оказания услуг: территория Российской Федерации и территории иностранных государств, включая внутренние воды и территориальное море, воздушное пространство над ними, а также территории, воды и воздушное пространство, не принадлежащие ни одному из государств (нейтральные).

Лот № 6. Договор страхования на случай смерти или утраты трудоспособности работников филиалов ОАО «СО ЕЭС», входящих в операционную зону Филиала ОАО «СО ЕЭС» ОДУ Сибири:

Предмет Договора: Страховщик обязуется за обусловленную Договором плату (страховую премию), уплачиваемую Страхователем, при наступлении предусмотренного Договором события (страхового случая) выплатить Застрахованному лицу или Выгодоприобретателю обусловленную Договором сумму (страховое возмещение) независимо от сумм, причитающихся Застрахованному лицу или Выгодоприобретателю по социальному страхованию и обеспечению или в порядке возмещения вреда.

Начальная (максимальная) цена Договора: 411 000 (четыреста одиннадцать тысяч) рублей 00 копеек, НДС не облагается.

Место оказания услуг: территория Российской Федерации и территории иностранных государств, включая внутренние воды и территориальное море, воздушное пространство над ними, а также территории, воды и воздушное пространство, не принадлежащие ни одному из государств (нейтральные).

Лот № 7. Договор страхования на случай смерти или утраты трудоспособности работников филиалов ОАО «СО ЕЭС», входящих в операционную зону Филиала ОАО «СО ЕЭС» ОДУ Востока:

Предмет Договора: Страховщик обязуется за обусловленную Договором плату (страховую премию), уплачиваемую Страхователем, при наступлении предусмотренного Договором события (страхового случая) выплатить Застрахованному лицу или Выгодоприобретателю обусловленную Договором сумму (страховое возмещение) независимо от сумм, причитающихся Застрахованному лицу или Выгодоприобретателю по социальному страхованию и обеспечению или в порядке возмещения вреда.

Начальная (максимальная) цена Договора: 185 000 (сто восемьдесят пять тысяч) рублей 00 копеек, НДС не облагается.

Место оказания услуг: территория Российской Федерации и территории иностранных государств, включая внутренние воды и территориальное море, воздушное пространство над ними, а также территории, воды и воздушное пространство, не принадлежащие ни одному из государств (нейтральные).

3. Подробное описание условий договоров, требований к Участникам размещения заказа, Участникам конкурса, требований к содержанию и форме Заявки на участие в конкурсе, порядку ее подачи Заказчику содержится в Конкурсной документации, которая размещена на официальном сайте Российской Федерации для размещения информации о размещении заказов www.zakupki.gov.ru (далее — официальный сайт) и на сайте ОАО «СО ЕЭС» — www.so-ups.ru.

На основании заявления заинтересованного лица, поданного в письменной форме, в том числе в форме электронного документа, Конкурсная документация может быть получена по адресу: Москва, ул. Летниковская, д. 5, стр. 2, у Лещовой Натальи Михайловны (тел. (495) 627-83-66, факс (495) 627-94-89, e-mail: lnm@so-ups.ru) в течение двух рабочих дней со дня получения Заказчиком соответствующего заявления. Заявление на предоставление Конкурсной документации должно содержать полное название конкурса, наименование и реквизиты заинтересованного лица, а также сведения о представителе, уполномоченном получить Конкурсную документацию.

Конкурсная документация предоставляется без взимания платы.

4. Заказчик проводит процедуру публичного вскрытия конвертов с Заявками на участие в конкурсе в 10 часов 00 минут по московскому времени «12» ноября 2010 года по адресу: Москва, ул. Летниковская, д. 5, стр. 2, на заседании Конкурсной комиссии. На процедуре могут присутствовать представители Участников размещения заказа, подавшие в установленный срок Заявки на участие в конкурсе.

5. Заявки на участие в конкурсе рассматриваются «15» ноября 2010 года по адресу: Москва, ул. Летниковская, д. 5, стр. 2, на заседании Конкурсной комиссии.

6. Итоги конкурса подводятся «15» ноября 2010 года по адресу: Москва, ул. Летниковская, д. 5, стр. 2, на заседании Конкурсной комиссии.

7. Договоры с Победителями конкурса, заключаются в течение 45 (сорока пяти) календарных дней, но не ранее чем через 10 (десять) дней, со дня размещения на официальном сайте Российской Федерации для размещения информации о размещении заказов Протокола оценки и сопоставления Заявок на участие в конкурсе, на условиях, указанных в Заявке на участие в конкурсе Победителя конкурса и в Конкурсной документации.

8. Во всем, что не урегулировано настоящим Извещением и Конкурсной документацией, Заказчик, Участники размещения заказа, Участники конкурса руководствуются действующим законодательством Российской Федерации, в том числе Федеральным законом от 21.07.2005 № 94-ФЗ «О размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд».

ПРОМЫШЛЕННЫЙ

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
Заместители главного редактора Елена Стольникова, Дмитрий Кожевников
Помощники главного редактора Юлия Гужонкова, Татьяна Соколова

Директор по развитию Дмитрий Минаков
Региональный директор Наталья Можаева
Дизайн и верстка Роман Кураев, Елена Бурылина
Руководитель коммерческой службы Александр Лобачев

Логистика ЗАО «Истгалф-Трансавто»
Представитель в Северной Америке: Виктория Яковлева (Ванкувер, Канада); vkl@telus.net Тел.: (1-604)-805-5979
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**. На газету также можно подписаться через «Интер-Почту».

Адрес для корреспонденции: 123104, Москва, а/я 29
Тел. редакции: (495) 729-3977, 778-1447, 499-194-1033 (факс)
www.promweekly.ru
doc@promweekly.ru, pe-gazeta@inbox.ru
Над номером работали: А.Рыкова, А.Глуховская, А.Коптяев, В.Тихомиров, Е.Львова, Ю.Соколов, Д.Теперев.

Использованы материалы информагентств и интернет–изданий.
Номер подписан 8.10.2010 г.
Отпечатано в типографии ОАО «ИД «Красная звезда» 123007, г. Москва, Хорошевское шоссе, 38
www.redstarph.ru
Номер заказа 3453
Тираж 40000 экз.

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