



В НОМЕРЕ:

НОВОСТИ

Другая модель
Юрий Борисов рассказал об актуальном

Собственное телешоу
«Гонщики» на «Пятнице». Ждите!

Стройэкспо.ЖКХ
Комплексный подход к проблемам отрасли

Солнечный парк
Инверторы от Delta Electronics

Дни инноваций
Специализированная выставка Минобороны РФ

СТРАТЕГИИ

Невозвратные билеты
Новое наступление на кошельки

Снижение закупок
РЖД сокращает инвестпрограмму

Снижение потерь
«Россети» показывают пример

Созвездие ОРКК
Интервью с Игорем Комаровым

Двойные технологии
КРЭТ создаст крупнейший кластер

ILA-2014: итоги
Россия работает на перспективу

АКТУАЛЬНАЯ ЭНЕРГЕТИКА

На «Южный поток»
«ОДК-ГТ»: начата отгрузка оборудования

Уникальный опыт
Самый энергоэффективный стадион

Соль энергетики
Открыт памятник электромонтеру

ПОДРОБНОСТИ

Элитный спортивный праздник
Итоги чемпионата России по гольфу

«ПЕ» рекомендует:
Профессиональный портативный накопитель

Гипсовые лидеры
«Сен-Гобен» определил лучших

ВАЖНАЯ ТЕМА

Дальний Восток станет первым регионом, где будут созданы территории опережающего развития (ТОР). В Минвостокразвития уже несколько месяцев готовят законопроект «О территориях опережающего социально-экономического развития и иных мерах господдержки регионов Дальнего Востока». Речь идет о 14 территориях, которые были отобраны исходя из интересов потенциальных инвесторов. Часть компаний из Азиатско-Тихоокеанского региона, по данным главы Минвостокразвития, уже проявили интерес к ТОР. По общей концепции ТОР очень похожи на особые экономические зоны, однако согласно законопроекту, который в ближайшее время пройдет окончательное согласование и будет внесен в правительство, в отношении новых образований будет более существенный перечень налоговых льгот. Минвостокразвития отстояло порядок ускоренного возмещения НДС и величину страховых взносов для резидентов ТОР. Ставка составит 7,6%, но она будет работать для резидентов, которые образуются в течение первых трех лет.

Оборонный ренессанс

Новый уровень научно-технической и промышленной кооперации



На этой неделе в Минске проходит выставка MILEX-2014, которая является уже вторым крупным смотром вооружений и военной техники на постсоветском пространстве в этом году. В мае в Казахстане завершился очередной «Оборонэкспо», а уже в октябре в Баку откроет двери первая выставка ADEX. Отечественные оружейники ожидают, что в комплексе все эти выставки сыграют важную роль в дальнейшем развитии и укреплении военно-технического сотрудничества России со странами СНГ. И, кстати, именно на них можно проследить за ключевыми тенденциями, характерными для этого рынка, и развитие взаимоотношений с Россией. Россия рассматривает военно-техническое сотрудничество со странами СНГ как основу для усиления интеграционных процессов и переход на новый уровень научно-технической и промышленной кооперации.

На сегодняшний день военно-техническое сотрудничество России со странами СНГ затрагивает сразу несколько важных аспектов. Это и новые заказы для оборонно-промышленных комплексов стран-участниц, и расширение научно-технической и промышленной кооперации, и, безусловно, укрепление обороноспособности бывших советских республик.

Что касается закупок военной техники, то в последние годы стабильно увеличиваются объемы поставок. Только у «Рособоронэкспорта» портфель заказов по линии стран СНГ сегодня превышает \$3 млрд и продолжает расти. Тот период, когда основу сотрудничества с Россией составляли поставки запасных частей, предоставление услуг по ремонту и обслуживанию техники, подготовка специалистов и поставка отдельных образцов техники, прошли. Очевидная необходимость модернизации вооруженных сил и возросшие экономические возможности ряда стран позволяют закупать в значительном количестве самые современные образцы.

Вданной ситуации логичным выглядит и интерес европейских, израильских, турецких, китайских производителей к этим рынкам. Таким образом, характерное для международного рынка желание заказчиков диверсифицировать поставщиков вооружений и привлечь современные технологии нашло отражение и в ряде стран СНГ. Очевидно, что процессы глобализации будут продолжаться, однако если исключить политические составляющие, то в большинстве случаев практически по всем видам вооружений различия альтернативной российской продукции нет. Во-первых, потому что парк техники практически полностью состоит из образцов советского и российского производства. Кроме того, это обусловлено общими корнями военного строительства, максимальной приспособленностью российских образцов под природные и климатические условия республик, неприхотливостью и, безусловно, их высокой эффективностью при решении актуальных проблем в области безопасности, стоящих перед силовыми структурами стран Содружества.

Как отмечают в «Рособоронэкспорте», наибольший интерес сегодня наблюдается к российской технике и вооружению сухопутных войск, вертолетам, средствам ПВО, специальным техническим средствам. В их числе — автоматизированная система управления войсками тактического звена (АСУ ТЗ), танки Т-90С, боевые машины пехоты БМП-3, бронетранспортеры БТР-80 и БТР-80А, броневые автомобили «Тигр» и другая автомобильная техника, различные виды вооружения, включая ракетные комплексы семейства «Тор» и «Панцирь-С1». Кроме того, хорошим экспортным потенциалом обладают истребители «МиГ» и «Су», учебно-боевые самолеты Як-130.

Помимо роста поставок финансовых образцов продолжается и работа в области научно-технической и промышленной кооперации. Именно реализация совместных проектов, в том числе в интересах третьих стран, относится к наиболее перспективным направлениям дальнейшего развития военно-технического сотрудничества. Такие проекты включают в себя как использование в составе российских экспортных образцов оборудования и агрегатов, производящихся на территории стран Содружества, так и совместные программы по модернизации и ремонту ранее поставленных образцов. Также активно рассматриваются вопросы по созданию лицензионных производств и организации сервисных центров по обслуживанию российской техники.

В частности, в ходе выставки MILEX «Рособоронэкспорт» обсудит перспективные направления сотрудничества на внешних рынках с белорусскими спецэкспортерами ГВТУП «Белспецвнештехника», ЗАО «Белтехэкспорт» и ГВТУП «Белвнешпромсервис», предприятиями ОАО «Пеленг», ОАО «558 авиационный ремонтный завод», ОАО «140 ремонтный завод» и др. К слову, российско-белорусская кооперация в оборонной сфере представляет собой один из наиболее ярких примеров взаимовыгодного сотрудничества на постсоветском пространстве.

Дальнейшее укрепление оборонно-промышленных комплексов стран СНГ открывает все большие перспективы для работы на внешних рынках. Тесно сотрудничающим партнерам предстоит реализовать ряд совместных проектов, в том числе в интересах третьих стран, относящихся к наиболее перспективным направлениям дальнейшего развития военно-технического сотрудничества. Такие проекты включают в себя как использование в составе российских экспортных образцов оборудования и агрегатов, производящихся на территории стран Содружества, так и совместные программы по модернизации и ремонту ранее поставленных образцов. Также активно рассматриваются вопросы по созданию лицензионных производств и организации сервисных центров по обслуживанию российской техники.

В частности, в ходе выставки MILEX «Рособоронэкспорт» обсудит перспективные направления сотрудничества на внешних рынках с белорусскими спецэкспортерами ГВТУП «Белспецвнештехника», ЗАО «Белтехэкспорт» и ГВТУП «Белвнешпромсервис», предприятиями ОАО «Пеленг», ОАО «558 авиационный ремонтный завод», ОАО «140 ремонтный завод» и др. К слову, российско-белорусская кооперация в оборонной сфере представляет собой один из наиболее ярких примеров взаимовыгодного сотрудничества на постсоветском пространстве.

Дальнейшее укрепление оборонно-промышленных комплексов стран СНГ открывает все большие перспективы для работы на внешних рынках. Тесно сотрудничающим партнерам предстоит реализовать ряд совместных проектов, в том числе в интересах третьих стран, относящихся к наиболее перспективным направлениям дальнейшего развития военно-технического сотрудничества. Такие проекты включают в себя как использование в составе российских экспортных образцов оборудования и агрегатов, производящихся на территории стран Содружества, так и совместные программы по модернизации и ремонту ранее поставленных образцов. Также активно рассматриваются вопросы по созданию лицензионных производств и организации сервисных центров по обслуживанию российской техники.

Индустриальные парки

Минпромторг РФ направил на развитие 250 млн руб.

Анна Терехова

Министерство промышленности и торговли РФ подготовило проект Постановления, в котором прописан порядок предоставления субсидий управляющим компаниям индустриальных парков. Реализация этих мер станет стимулом для инвесторов по запуску новых проектов индустриальных парков, которые в среднесрочной перспективе станут одним из ключевых драйверов экономического развития России. На эти цели из федерального бюджета уже выделено четверть миллиарда рублей.

«Во внесенном в Государственную Думу законопроекте «О промышленной политике в РФ» мы специально прописали четкое определение индустриальных парков, а «Ассоциация индустриальных парков» подготовила проект национального стандарта для подходящих под это определение объектов», — заявил глава Минпромторга РФ Денис Мантуров.

В проекте постановления перечислены инструменты господдержки, которые будут применяться в отношении индустриальных парков. Их управляющим компаниям, например, предоставляются субсидии в размере девяти десятых установленной ставки рефинансирования Центрального банка Российской Федерации. Компенсироваться будут расходы по кредитам, привлеченным на капитальное строительство инфраструктуры и объектов промышленности. В рамках этой меры поддержки из федерального бюджета на 2014 год уже выделено 250 млн руб.

Другая форма государственной поддержки, которую Минпромторг прорабатывает с Минфином, предусматривает компенсацию субъектам федерации расходов на создание инфраструктуры. Регионы, которые инвестируют в индустриальный парк, в течение трех лет будут получать возмещение затрат за счет отдельных видов налоговых платежей, уплаченных в федеральный бюджет. К таким налогам относится федеральная составляющая налога на прибыль, часть таможенных пошлин и акцизов на автомобили.

Проведенные исследования показали, что при снижении на 30% расходов на инфраструктурное обеспечение площадки индустриального парка, инвесторы готовы удвоить инвестиции в промышленные здания и сооружения. Благодаря такой синергии удастся диверсифицировать и повысить конкурентоспособность российской промышленности в регионах, в частности, на территории моногородов. До 2020 года доля продукции резидентов индустриальных парков в объеме производства обрабатывающих отраслей промышленности возрастет более чем в 7 раз — до 4%. Это очень важно с учетом того, что индустриальные парки, как площадки для размещения самых современных производств, играют значимую роль в стратегии импортозамещения.

Ассоциация индустриальных парков — отраслевая некоммерческая организация, объединяющая большинство индустриальных парков России. Членами Ассоциации являются более 80 юридических лиц, представляющих 50 индустриальных парков на территориях 40 субъектов Российской Федерации.

Сборка, гуд-бай?

ВС

Снижение спроса на новые автомобили вынудит ряд производителей свернуть программы локализации иномарок и вернуться к ввозу своих автомобилей из-за границы. В ходе заседания экспертного совета при комитете Госдумы по промышленности представители компании «Соллерс» заявили, что при сохранении нынешних темпов падения продаж (по данным Ассоциации европейского бизнеса, за пять месяцев 2014 года они упали на 6%) и снижении импортных пошлин на новые легковые автомобили (сейчас они составляют в среднем 25%, к 2019 г. в соответствии с требованиями ВТО снизятся до 15%) «локализовать производство в России после 2017 г. будет нецелесообразно».

Эксперты компании Roland Berger Strategy Consultants отмечают, что в такой ситуации существует «опасность отмирания бизнес-модели сборки по контракту». В зоне риска прекращения сборки в России и перехода на импорт находятся китайские Great Wall, Chery, Lifan, Geely, а также Peugeot-Citroen, BMW, SsangYong, Opel. В результате доля локализованных иномарок может упасть с нынешних 52% (1,3 млн автомобилей) до 26% (600 тыс.), а доля импорта — вырасти с 29% до 67%.

В исследовании Roland Berger отмечается, что для сокращения выпуска в РФ иностранных машин уже есть предпосылки: мощности большинства заводов слишком малы, чтобы конкурировать по затратам с Европой. При объеме от 50 тыс. машин в год без субсидий экономия от локализации по сравнению с импортом будет составлять 60 евро на автомобиль, но при объемах производства в 10–25 тыс. машин дополнительные затраты на локализацию поднимают цену каждой машины на 500–1,3 тыс. евро. Без субсидирования после 2020 года малые объемы производства стану невыгодны в России.

Глава департамента транспортного и специального машиностроения Минпромторга Александр Морозов полагает, что сейчас дополнительные меры поддержки автопроизводителям не требуются, но в будущем государству так или иначе придется стимулировать обновление парка.

В июне 2014 года ассоциация «Российские автомобильные дилеры» (РоАД) отправила в Минпромторг повторное письмо с просьбой возобновить программу льготного кредитования автомобилей. Первое такое письмо ассоциация написала в начале апреля, но ответа ведомства на него так и не последовало. Принципиальных отличий в содержании письма нет, сказал РБК глава ассоциации Андрей Петренко. РоАД по-прежнему предлагает увеличить ценной коридор машин, участвующих в программе, с 750 тыс. до 1 млн руб., а размер субсидии сократить с 2/3 до 1/2 ставки рефинансирования.

Продажи легковых и легких коммерческих автомобилей (LCV) в России в мае снизились на 12% к маю прошлого года, до 201 487 единиц, сообщила вчера Ассоциация европейского бизнеса (АЕБ). За первые пять месяцев 2014 г. продажи упали на 6%, в стране было продано 1,1 млн машин, показывает статистика ассоциации.

Лидером падения стал Ford: за май было продано 4038 машин, что на 56% меньше прошлогоднего показателя. Значительно упали продажи Citroen (–40%), Peugeot (–37%), SsangYong (–33%), Chevrolet (–31%), Opel (–29%), Volkswagen (–19%), а также китайской марки Lifan (–30%).

МИРОВОЙ ТРАНСФЕР ТЕХНОЛОГИЙ



Научно-техническая ассоциация «Технопол-Москва» приглашает к работе на ведущих международных площадках по инновациям и трансферу технологий

- ♦ 42-й Международный салон изобретений «Изобретения – Женева» (проходит в Женеве, Швейцария со 02 по 06 апреля 2014 г.)
- ♦ Международный салон изобретений «Конкурс Лепин» (проходит в Париже, Франция с 30 апреля по 11 мая 2014 г.)
- ♦ Деловой ознакомительный тур «Технопарки Испании» (Мадрид, Бильбао, Галисия, Испания, май 2014 г.)
- ♦ Деловой ознакомительный тур «Инновационные центры Латинской Америки» (Аргентина, сентябрь 2014 г.)
- ♦ World Nuclear Exhibition (проходит в Париже — Ле Бурже, Франция, с 13 по 16 октября 2014 г.)
- ♦ Салон промышленного субподряда Midest (проходит в Париже, Франция, с 04 по 07 ноября 2014 г.)
- ♦ Всемирный салон изобретений, научных исследований и новых технологий «Иннова/Эврика» (проходит в Брюсселе, Бельгия, с 20 по 22 ноября 2014 г.)
- ♦ 27-й Международный салон по оборудованию, технологиям и услугам в области охраны окружающей среды «ПОЛЛЮТЕК» (проходит в Лионе, Франция, с 02 по 05 декабря 2014 г.)

«Промышленный еженедельник» выступает информационным партнером российского участия во всех этих мероприятиях

тел.: +7 (495) 787-3108, 787-3109
факс: +7 (495) 959-6643
e-mail: office@technopolmoscow.com
www.technopolmoscow.com

НОВОСТИ / КОММЕНТАРИИ



Delta Electronics представила пример нового солнечного парка



В Краснодаре состоялся последний этап состязаний Клуба Операторов

НОВОСТИ

Русский Страховой

Один из лидеров российского рынка страхования предприятий ОПК и корпоративного страхования ОАО «Русский Страховой Центр» (РСЦ, основан в 1992 году) избрал новый совет директоров, расширенный по сравнению со старым составом. Избран и новый председатель совета директоров, им стал Виктор Синицын. Акционеры компании в целом поддержали стратегию развития РСЦ, которая направлена не только на преодоление негативных рыночных факторов, но и на более активное продвижение в определенных сегментах страхового рынка, а также на дальнейшее повышение эффективности работы филиальной сети. В ближайшей перспективе компания планирует укрепить свои позиции на традиционном для РСЦ рынке корпоративного страхования, а также довести долю регионального бизнеса РСЦ в суммарном объеме продаж до 50%.

Инновации и модернизация

МСП Банк (группа Внешэкономбанка) и АКБ «Спурт» расширяют сотрудничество по поддержке производственных предприятий малого и среднего бизнеса в Приволжском федеральном округе. Между партнерами заключено соглашение об открытии кредитной линии с лимитом выдачи в объеме 230 млн руб. на условиях кредитного продукта «ФИМ Целевой». Предприятия получают финансирование по ставке не более 12,25% годовых сроком на 5 лет. Приоритетные направления поддержки — внедрение новых технологий, приобретение, ремонт и модернизация основных средств, повышение эффективности использования энергетических ресурсов. МСП Банк и АКБ «Спурт» сотрудничают с 2004 года. Между партнерами заключено 32 кредитных договора в объеме более 3 млрд руб. За время сотрудничества поддержку получили 335 субъектов МСП, 55% выделенных средств было направлено на кредитование инновационных предприятий.

Клуб Операторов

В Краснодаре на территории сервисного центра ООО «Ферронордик Машин» состоялся последний этап состязаний Клуба Операторов. Победителем этапа стал Денис Усов из компании ООО «Терос», выполнивший задание на мастерство управления экскаватором-погрузчиком за 3 минуты 16 секунд. Всего одну секунду уступил ему Рамиз Муслимов из ООО СК «Синдика» и занял второе место. Почетное третье место с результатом в 3 минуты 24 секунды занял Денис Изварин (ИП). По результатам состязаний во всех пяти городах лучше всего показали два оператора из Екатеринбурга: это Иван Кадников (2 минуты 37 секунд) и Евгений Чернов (2 минуты 39 секунд). Они стали неоспоримыми лидерами российского этапа, ведь никому из участников так и не удалось даже приблизиться к их результатам. В начале октября состоится финал Клуба Операторов в городе Аликанте (Испания), где Иван и Евгений будут представлять нашу страну в борьбе за кубок лучшего оператора Volvo Construction Equipment.

«Гонщики» на «Пятнице» «Газпром нефть» запускает собственное телевизионное шоу



В рамках автоспортивного проекта G-Drive Racing «Газпром нефть» стартует телевизионное шоу «Гонщики» на федеральном развлекательном телеканале «Пятница». Уже этой осенью зрители увидят процесс перевоплощения российских автолюбителей в автогонщиков. Помогать участникам в выполнении непростых заданий будет многократный победитель международных гонок класса «гранд туризмо» пилот команды G-Drive Racing Роман Русинов.

Автоспортивный проект G-Drive Racing «Газпром нефть» направлен на поддержку российского автоспорта. В рамках проекта «Газпром нефть» поддерживает команду G-Drive Racing, выступающую в чемпионате мира по гонкам на выносливость (FIA World Endurance Championship) в классе LMP2 и в новом европейском чемпионате Blancpain Sprint Series.

Отборочный тур шоу «Гонщики» стартовал 30 июня. В борьбу за главный приз — участие в качестве пилота команды G-Drive Racing в этапе одной из самых популярных в мире гоночных серий VLN в Нюрбургринге — вступают тысячи автомобилистов со всей России. Стать звездой нового шоу просто: нужно зарегистрироваться на портале theacers.ru, заполнить анкету и набрать наибольшее количество баллов в интеллектуальном и творческом конкурсах. Клиенты сети АЗС «Газпромнефть» получают дополнительные очки при регистрации. Финалисты определяются в соревнованиях по картингу на грандиозном автомобильном празднике G-Drive Show, который пройдет в июле и августе в Новосибирске, Екатеринбурге, Челябинске и Нижнем Новгороде. В каждом из городов

экспертным жюри будут отобраны по три участника телешоу. 12 победителей отборочных состязаний отправятся на решающий этап в школу профессиональных пилотов G-Drive Camp. В ходе испытаний герои проекта проверят преимущества премиального топлива G-Drive, которым можно заправить автомобиль только на АЗС «Газпромнефть».

Сеть АЗС «Газпромнефть» насчитывает порядка 1300 станций в России и странах СНГ. Широкая география сети АЗС «Газпромнефть» и выгодное местоположение Омского, Московского и Ярославского нефтеперерабатывающих заводов обеспечивают лидирующие позиции компании «Газпром нефть» на оптовом и розничном рынках Западной Сибири и центральной части России. G-Drive — топливо нового поколения, реализуется на автозаправочных станциях сети «Газпромнефть». Среди основных преимуществ премиального топлива, содержащего активный комплекс присадок, — увеличение мощности двигателя до 12%, улучшение динамики разгона автомобиля до 1,8 секунд, а также профессиональная защита топливной системы двигателя.

Другая модель

Юрий Борисов рассказал о реформе оборонных ремонтов

На прошлой неделе в Москве прошла пресс-конференция заместителя министра обороны РФ Юрия Борисова, на которой он представил пути реформирования системы ремонта вооружений и военной техники. Реорганизация ремонтно-сервисной модели предусмотрена в процессе перевооружения Российской Армии.

Как свидетельствуют данные военных, с учетом имеющегося технологического и кадрового потенциала на сегодняшний день имеющиеся предприятия Минобороны просто физически не в состоянии проводить трудоемкий ремонт вооружений и военной техники (ВВТ). По мнению Минобороны России, развитием ремонтных мощностей, обеспечивающих исправность ремонтных предприятий и наращивание кадровый потенциал. Однако развитие производственных мощностей, включая ремонтные, не входит в компетенцию Минобороны России, такой строки в его бюджете просто нет.

Юрий Борисов также подчеркнул необходимость проведения глубокой модернизации и технического перевооружения предприятий ОПК. Ибо сегодня производственно-технологическая база очень многих предприятий ОПК «не обеспечивает в полном объеме постоянное поддержание образцов ВВСТ

в исправном состоянии. Здесь необходимо создать развитую сервисную сеть, оснастить сервисные центры современным диагностическим и ремонтным оборудованием, обучить специалистов по сервису». По мнению замминистра, для правильной и безаварийной эксплуатации ВВСТ необходимо воссоздать центры подготовки специалистов Вооруженных Сил на базе предприятий производителей. Такая подготовка, кстати, и практиковалась в советские времена.

Как заверил Юрий Борисов, Минобороны России продолжит реформирование системы ремонта техники и вооружений. Согласно плану министерства, из-под его ведения планируется планомерное выведение

предприятий, осуществляющих долговременный и капитальный ремонт — эти функции, как уже было сказано, планируется передать отечественной промышленности. При этом краткосрочный текущий ремонт останется за подразделениями Минобороны.

При этом он отметил, что активы репродприятий являются федеральной собственностью, и находятся у Минобороны России только в оперативном управлении, в связи с чем окончательные решения по этим предприятиям будут приняты в соответствии с законодательством Российской Федерации и с учетом обеспечения необходимого уровня обороноспособности страны и безопасности государства.



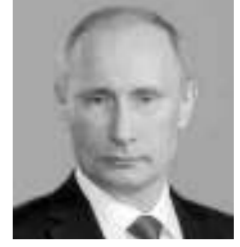
предприятий, осуществляющих долговременный и капитальный ремонт — эти функции, как уже было сказано, планируется передать отечественной промышленности. При этом краткосрочный текущий ремонт останется за подразделениями Минобороны.

При этом он отметил, что активы репродприятий являются федеральной собственностью, и находятся у Минобороны России только в оперативном управлении, в связи с чем окончательные решения по этим предприятиям будут приняты в соответствии с законодательством Российской Федерации и с учетом обеспечения необходимого уровня обороноспособности страны и безопасности государства.

предприятий, осуществляющих долговременный и капитальный ремонт — эти функции, как уже было сказано, планируется передать отечественной промышленности. При этом краткосрочный текущий ремонт останется за подразделениями Минобороны.

При этом он отметил, что активы репродприятий являются федеральной собственностью, и находятся у Минобороны России только в оперативном управлении, в связи с чем окончательные решения по этим предприятиям будут приняты в соответствии с законодательством Российской Федерации и с учетом обеспечения необходимого уровня обороноспособности страны и безопасности государства.

При этом он отметил, что активы репродприятий являются федеральной собственностью, и находятся у Минобороны России только в оперативном управлении, в связи с чем окончательные решения по этим предприятиям будут приняты в соответствии с законодательством Российской Федерации и с учетом обеспечения необходимого уровня обороноспособности страны и безопасности государства.



ЦИТАТА НЕДЕЛИ

Владимир Путин, Президент Российской Федерации

«На карте мира появляется всё больше регионов, где обстановку хронически лихорадит. От дефицита безопасности страдает Европа, Ближний и Средний Восток, Южная Азия, Азиатско-Тихоокеанский регион, Африка. Проявляются системные дисбалансы в мировой экономике, в финансах, в торговле, продолжается размывание традиционных нравственных и духовных ценностей. Вряд ли остаются сомнения в том, что однополярная модель мирового устройства не состоялась. Народы и страны всё громче заявляют о решимости самим определять свою судьбу, сохраняя свою цивилизационную и культурную идентичность, что вступает в противоречие с попытками некоторых стран сохранить доминирование в военной сфере, в политике, финансах, экономике и идеологии».

НОВОСТИ

Лучшие проекты ОМЗ

Инвестиционные проекты предприятий ОАО ОМЗ вошли в число победителей конкурсного отбора государственной программы «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности» Министерства промышленности и торговли Российской Федерации. По мнению экспертов, участие в программе позволит добиться эффективного стимулирующего эффекта конкретных промышленных предприятий. В конкурсе, который проводился с 20 мая по 10 июня 2014 года, приняли участие сорок предприятий из разных отраслей российской промышленности. Организаторы выбрали четырнадцать лучших комплексных инвестиционных проектов по приоритетным направлениям гражданской промышленности. В их числе комплексная модернизация, новое строительство и развитие производства ОАО «Криогенмаш», ОАО «Криогенмаш-Газ» и ОАО «Уралмашзавод».

Промышленная премия «Индустрия»

Лауреатами первой промышленной премии «Индустрия» стали пять компаний. Победитель премии будет назван 9 июля — в первый день юбилейной пятой выставки «Иннопром-2014». Лауреатами стали компании «Биокал», «Диаконт», «Новые плазменные технологии», «РобоСиВи» и «Транзас». Компания «Биокал» специализируется на биотехнологиях. «Диаконт» производит оборудование для АЭС, робототехнику, диагностическое оборудование и другие системы. «Новые плазменные технологии» изготавливают наноструктурированные твердые покрытия. Компания «РобоСиВи» занимается робототехникой. «Транзас» специализируется на авиационном оборудовании. По словам Дениса Мантурова, хоть премия и не является инструментом, направленным непосредственно на реализацию промышленных проектов, она выражает отношение государства к высокотехнологичным компаниям. «С одной стороны, премия — это PR для компаний, а с другой — награда за своевременные действия, которые предприятие принимает в целях реализации промышленной политики в своих компаниях», — сказал глава Минпромторга.

Новое дизельное

Успешно завершены стендовые испытания дизельного топлива Евро-5, произведенного на Комплексе нефтеперерабатывающих и нефтехимических заводов «ТАНЕКО». Испытания проводились в центральной лаборатории топлив и масел научно-технического центра ОАО «КАМАЗ». Их основной целью являлась оценка влияния дизельного топлива «ТАНЕКО» на характеристики двигателя автомобиля КамАЗ. Кроме контрольных параметров, на всех режимах испытаний специалисты лаборатории фиксировали в качестве обязательных следующие показатели: максимальную полезную мощность, максимальный полезный крутящий момент.

«СтройЭКСПО.ЖКХ»

Комплексный подход к проблемам отрасли

24 сентября в Выставочном комплексе ЭКСПОЦЕНТР (г. Волгоград) начнет свою работу 37 Всероссийская специализированная выставка «СтройЭКСПО.ЖКХ». Проект, направленный на развитие жилищно-коммунальной отрасли в Волгограде и области, путем демонстрации достижений разработчиков и производителей техники, технологий и решений для жилищного и городского хозяйства, неизменно привлекает внимание представителей органов власти, строительных компаний, предприятий специалистов, занятых в сфере ЖКХ.

Сегодня, когда строительный комплекс региона нуждается в дополнительном импульсе к развитию, выставка «СтройЭКСПО.ЖКХ» приобретает особое значение. Подготовка к проведению в Волгограде матче чемпионата мира по футболу 2018 года предполагает возведение и реконструкцию крупных объектов спортивной, транспортной, дорожной и гостиничной инфраструктуры. Необходимо также активизировать темпы жилищного строительства, в том числе до-

ступного по цене эконом-класса. Все это просто невозможно без применения современной техники, материалов, оборудования и технологий. Подобной потребности как нельзя лучше отвечают разделы экспозиции:

- системы и инженерные сети
- строительство
- управление жилым фондом.

Особый интерес для посетителей неизменно представляет спецавтопарк. Так, в 2013 году потенциальные покупатели в рамках выставки получили возможность ознакомиться с более чем 40 единицами строительной, дорож-

ной, коммунальной и другой техники.

Неотделимой частью «СтройЭКСПО.ЖКХ» является деловая программа, организуемая при поддержке и непосредственном участии органов власти и заинтересованных ведомств. В ходе конференции, семинаров, встреч за круглым столом, участники в режиме живого общения могут обсудить проблемы реформирования и модернизации сектора ЖКХ, обменяются мнениями и опытом.

(8442) 55-13-15
www.volgogradexpo.ru.

Солнечный парк

В Германии использует инверторы Delta Electronics

Ирина Кузьмина

Компания Delta Electronics, лидер в области интеллектуальных решений для силовой электроники, участвовала в создании солнечного парка города Лауххаммер. Высокоэффективные инверторы Delta Electronics гарантируют надежное бесперебойное функционирование фотоэлектрической системы парка.

Солнечный парк в городе Лауххаммер площадью 9,5 га расположен на северо-востоке Германии. В разное время на его территории располагались несколько фабрик, химических предприятий и кококовый завод. Интенсивная промышленная эксплуатация на протяжении нескольких десятилетий оказала разрушающий эффект на экологию. В 1991 году начались масштабные работы по реабилитации окружающей среды, после чего

лишь малая часть территории, которую занимали промышленные здания, доступна для коммерческого использования. Ввиду популярности альтернативных источников энергии в Германии, где зафиксированы самые высокие показатели выработки солнечной энергии, власти города отвели большую часть земли под строительство парка солнечных батарей.

В фотоэлектрической системе Лауххаммера используется

около 16000 модулей солнечных батарей общей мощностью 3,83 МВт, а также 135 инверторов SOLIVIA серии TL производства Delta Electronics. Корпус инверторов выполнен из высококачественного алюминия со специальным покрытием, что делает его износостойким и придает антикоррозийные свойства. Инверторы серии TL устойчивы к воздействию факторов неблагоприятной внешней среды и идеально подходят для исполь-

зования вне помещений, что снижает себестоимость решения. Создатели парка отдали предпочтение солнечным инверторам, так как они требуют подведения меньшего количества проводов и установки меньшего числа компонентов, что гораздо удобнее при строительстве.

«Идея солнечного парка на промышленной территории интересна тем, что территория, на которой долгое время происходило загрязнение почвы

и грунтовых вод, теперь может послужить делу сохранения окружающей среды, — утверждает д-р Базил Маргаритис, директор подразделения Delta Electronics в Германии. — Delta Electronics, внося свой вклад в создание фотоэлектрической системы, в очередной раз доказала свою приверженность стремлению создавать инновационные, энергоэффективные и экологически чистые решения».

Дни инноваций

Специализированная выставка Минобороны России

В Московской области на территории полигона «Алабино» 4-5 августа 2014 года впервые будут проходить «Дни инноваций Министерства обороны Российской Федерации», которые являются комплексом специализированных мероприятий, предназначенных для демонстрации инновационных, перспективных идей и разработок российской промышленности и науки руководящему составу и специалистам Минобороны России. Цикл мероприятий организован по территориальному и тематическому принципам в два этапа: в военных округах и итоговых «Дней инноваций Минобороны России».

В Волгоградской области на территории полигона «Алабино» 4-5 августа 2014 года впервые будут проходить «Дни инноваций Министерства обороны Российской Федерации», которые являются комплексом специализированных мероприятий, предназначенных для демонстрации инновационных, перспективных идей и разработок российской промышленности и науки руководящему составу и специалистам Минобороны России. Цикл мероприятий организован по территориальному и тематическому принципам в два этапа: в военных округах и итоговых «Дней инноваций Минобороны России».

В Волгоградской области на территории полигона «Алабино» 4-5 августа 2014 года впервые будут проходить «Дни инноваций Министерства обороны Российской Федерации», которые являются комплексом специализированных мероприятий, предназначенных для демонстрации инновационных, перспективных идей и разработок российской промышленности и науки руководящему составу и специалистам Минобороны России. Цикл мероприятий организован по территориальному и тематическому принципам в два этапа: в военных округах и итоговых «Дней инноваций Минобороны России».

В Волгоградской области на территории полигона «Алабино» 4-5 августа 2014 года впервые будут проходить «Дни инноваций Министерства обороны Российской Федерации», которые являются комплексом специализированных мероприятий, предназначенных для демонстрации инновационных, перспективных идей и разработок российской промышленности и науки руководящему составу и специалистам Минобороны России. Цикл мероприятий организован по территориальному и тематическому принципам в два этапа: в военных округах и итоговых «Дней инноваций Минобороны России».

В Волгоградской области на территории полигона «Алабино» 4-5 августа 2014 года впервые будут проходить «Дни инноваций Министерства обороны Российской Федерации», которые являются комплексом специализированных мероприятий, предназначенных для демонстрации инновационных, перспективных идей и разработок российской промышленности и науки руководящему составу и специалистам Минобороны России. Цикл мероприятий организован по территориальному и тематическому принципам в два этапа: в военных округах и итоговых «Дней инноваций Минобороны России».

В июне 2014 года уже прошли две выставки: в Санкт-Петербурге — «День инноваций Запа-

дного военного округа» и в Екатеринбурге — «День инноваций Центрального военного округа». «День инноваций Министерства обороны Российской Федерации», который пройдет на территории полигона «Алабино», станет завершающим в цикле этих мероприятий и «результативным».

Допуск участников для участия в «Днях инноваций» осуществляется на основе отбора экспертной группой Минобороны России, что является принципиально новым подходом организаторов к такому мероприятию как выставка. На сегодняшний день для участия в итоговом «Дне инноваций» намечено более 180 организаций.

Среди посетителей: высший командный состав — руководители органов военного управления Минобороны России, руководящий состав военных округов, руководители главных управ-

лений и департаментов Минобороны России, а также командиры воинских частей и подразделений, профильные специалисты воинских частей и подразделений, специалисты федеральных и региональных органов исполнительной власти, научно-исследовательских и образовательных организаций.

По итогам всего цикла мероприятий наиболее актуальные и востребованные решения будут оперативно внедряться в деятельность Министерства обороны РФ.

Одновременно с выставкой «День инноваций Министерства обороны Российской Федерации» 4 августа состоится открытие Чемпионата мира «Танковый биатлон — 2014». В рамках выставки «День инноваций Министерства обороны Российской Федерации» пройдет демонстрационная и де-

www.milinnovationday.ru

Фондовый рынок

совместно с Инвестиционной компанией «ФИНАМ»

НОВОСТИ

«ВСПО-АВИСМА» готова

В связи с последними событиями на Украине Корпорация «ВСПО-АВИСМА» подготовилась к возможным сбоям поставок сырья. На сегодня «ВСПО-АВИСМА» практически 100% сырья (ильменит) получает от украинских поставщиков. В настоящий момент украинские заводы поставляют сырьё бесперебойно. Однако на случай возможных срывов поставок из-за ситуации на Украине «ВСПО-АВИСМА» обеспечила себя запасами сырья, предусмотрительно загрузив свои склады украинским ильменитом, которого хватит на 8 месяцев бесперебойной работы заводов корпорации. «Сейчас на рынке имеет место избыточное предложение по ильмениту от африканских, вьетнамских, австралийских компаний. Россия также располагает месторождением титановых руд — на Алтае, которое по содержанию чуть беднее украинских, но может гарантировать полную сырьевую независимость корпорации от каких-либо зарубежных поставщиков», — отмечает генеральный директор предприятия Михаил Воеводин.

Клубный кредит на \$450 млн

«Уралкалий» подписал соглашение с пятью международными банками о привлечении кредитного финансирования в размере \$450 млн. Уполномоченными ведущими организаторами сделки выступили Commerzbank Aktiengesellschaft, ING Bank N.V., OJSC Nordea Bank, Группа Societe Generale (Societe Generale и ОАО АКБ «РОСБАНК») и ЗАО «ЮниКредит Банк». Сделка была самостоятельно инициирована компанией в феврале 2014 года, став первым необеспеченным клубным кредитом «Уралкалия». Ставка по кредиту составила LIBOR +1,75%, срок кредита — 5 лет. Привлеченные кредитные средства будут направлены на рефинансирование текущих долговых обязательств.

«Россети» снижают потери в электросетях

В рамках работы по снижению потерь электроэнергии «Россети» в первом квартале 2014 года возместили ущерб от несанкционированного подключения к электросетям в размере 312 млн кВт/ч, что соответствует 376 млн руб. С начала года в результате проверок и рейдов по пресечению бездоговорного потребления электроэнергии энергетика выявили 298 млн кВт/ч безучетного и 238 млн кВт/ч бездоговорного энергопотребления, что в денежном эквиваленте составляет 320 млн руб. и 830 млн руб. соответственно.

Использовать европейские ПХГ

«Газпром экспорт» предстоящей зимой будет использовать мощности европейских подземных хранилищ для компенсации отдельных пиков спроса и не рассчитывать в этом вопросе на возможности ГТС Украины. «Газпром» принял решение увеличить закачку газа в европейские ПХГ в летний сезон 2014 года. Напомним, что «Газпром экспорт» 17 июня уведомил оператора украинской газотранспортной системы ПАО «Укртрансгаз» о желании расторгнуть договор, который предусматривал компенсацию украинской стороной суточных колебаний потребления газа в Европе. «Действовавшее Соглашение на оказание услуг по поддержанию режима поставок между «Газпром экспорт» и «Укртрансгазом» применялось редко. Объемы, которые оно поддерживало, не превышали долей процента от транзита», — говорится в материалах «Газпром экспорт». Весь основной объем транспортировки газа через территорию Украины осуществляется, и будет осуществляться на основании контракта между «Газпромом» и НАК «Нафтогаз Украины».

«Дочка» для охраны инфраструктуры

«Транснефть» создала дочернюю компанию для обеспечения безопасности объектов топливно-энергетического комплекса — ООО «Транснефть-Охрана». Основной функцией ООО «Транснефть-Охрана» является обеспечение безопасности и охраны объектов и линейной части трубопроводного транспорта нефти и нефтепродуктов ОАО «АК «Транснефть». В структуре компании предусмотрено 13 региональных управлений. Генеральным директором «Транснефть-Охраны» назначен Болахин Вячеслав Петрович, генерал-лейтенант внутренних войск МВД в отставке. Ранее г-н Болахин занимал консультативную должность в департаменте «Служба безопасности» ОАО «АК «Транснефть».

РЖД сократит закупку

В инвестиционной программе 2015 года планируется снизить объем закупки продукции транспортного машиностроения (с 126,3 до 117,9 млрд руб.), но при этом увеличить долю инфраструктурных проектов (с 102,7 до 157,4 млрд руб.). Кроме того, в 2014 году РЖД закупит 839 секций тягового подвижного состава (электровозов и тепловозов) на 72,3 млрд руб., а в 2015 году планируется увеличить объем закупок до 886 секций на общую сумму 66,2 млрд руб. Закупки электровозов планируется увеличить с 685 вагонов на общую сумму в 16,4 млрд руб. в текущем году до 750 вагонов на общую сумму в 17,9 млрд в 2015 году.

Капиталовложения «Ростеха»

Выручка Госкорпорации «Ростех» за 2013 год выросла на 11,4% до 1,038 трлн руб., прибыль — на 4% до 40,06 млрд руб., выработка на одного сотрудника — на 11%, до 2,18 млн руб. Наилучшую динамику продемонстрировал показатель инвестиционной активности — в 2013 году капиталовложения «Ростеха» в собственное развитие превысили 133 млрд руб., увеличившись на 41%. «В условиях снижения темпов роста промышленного производства в России и в тех отраслях, где холдинг «Ростех» играет основополагающую роль, наблюдалась тенденция роста. В частности, в радиоэлектронной сфере, представленной КРЭТ, рост выручки составил 14%. В авиационной промышленности, где действуют такие компании корпорации, как «Вертолеты России», «Авиационное оборудование» и «Объединенная двигателестроительная корпорация», рост достиг 15%», — отмечает компания.



Невозвратные билеты

Новое наступление на кошельки пассажиров

Алексей Захаров, эксперт ИХ «ФИНАМ»

Принятие закона о введении невозвратных билетов прошло при редком единодушии властей и перевозчиков. Последствия введения «невозврата» на авиационные и железнодорожные перевозки все еще остаются неясными.

Авиакомпания дружно убеждали, что введение невозвратных билетов позволит им снизить тарифы, депутаты радовались тому, что перевозки по воздуху станут доступнее для наших соотечественников, в большинстве своем не страдающих от избытка денег. Светлый момент начался с началом продаж «невозврата» — 21 июня, и пока информация о снижении цен нег. Лидеры российской гражданской авиации «Аэрофлот» и «Трансаэро» объявили только о том, что переводят в категорию невозвратных определенные тарифы.

Понятно, что переход на невозвратные билеты требует отмены изменчивой ситуации, динамики спроса на билеты, заполняемости салонов — и только потом можно перейти к корректировке тарифов. Но тогда получается, что авиаперевозчики несколько лукавили, когда обещали снижение цен на билеты при обсуждении законопроекта. Такие обещания подразумевают предварительное изучение ситуации и анализ проводимых изменений. Между тем, конкретные цифры потерь перевозчиков в результате возврата билетов в ходе подготовки законопроекта о корректировке Воздушного Кодекса (ВК) РФ, так и не прозвучали. «Аэрофлот» и «Трансаэро» под прикрытием поправок в законодательство предприняли наступление на кошельки пассажиров, причем именно тех, кто летает по самым дешевым тарифам.

Что же ждет от возможности продавать невозвратные билеты «Федеральная пассажирская компания» («дочка» РЖД), со-

общил ее генеральный директор Михаил Акулов, которого цитирует РБК. По его мнению, невозвратные билеты приведут к тому, что люди будут чаще ездить в купированных, а не в плацкартных вагонах. Подразумевается, что это произойдет вследствие снижения цен на билеты в купе, перевозки в плацкарте дотирует государство, которое не разрешило вводить в этом сегменте невозвратные билеты. Возможно, что железнодорожники действительно снизят цены на билеты, но произойдет это вынужденно, из-за конкурентного давления со стороны авиакомпаний.

Пассажир сможет сдать даже невозвратный билет «по состоянию здоровья». Однако новый закон предусматривает возможность возврата денег по инициативе перевозчика, и то, если состояние здоровья пассажира

требует особых условий перевозки или угрожает безопасности самого пассажира или других лиц. Если у потенциального пассажира случился инфаркт, то он может сообщить об этом авиакомпании, приложив справку от врача, и тогда компания, возможно, откажется пускать пассажира в самолет, опасаясь, что в полете он отдаст богу душу. А, может, и не откажется.

Недавно Госдума РФ приняла в первом чтении еще один документ, позволяющий авиаперевозчику поглубже залезть в карман пассажира: норма бесплатного провоза багажа снизится с привычных нам двадцати до десяти килограммов. Аналогичное изменение было уже довольно давно принято Минтрансом, однако перевозчики ему не особо верили — опасались исков со стороны пассажи-

ров. Теперь бесплатные 10 кг станут нормой федерального закона, и авиакомпании смогут спокойно брать деньги за «излишки».

Говоря о государственной транспортной политике, можно вспомнить, с какой помпой начал перевозки в Крым государственный же лоукостер «Добролет». Но период «завлекалочек» закончился быстро, и теперь цены бюджетных билетов отличаются от цен материнской компании — «Аэрофлота» примерно на 7% при существенных отличиях (в худшую сторону) условий полета. Приходится констатировать, что выходя на словах за снижение цен перевозок и повышение мобильности населения России, руководство страны заботится о повышении доходов перевозчиков.

Июньская динамика

Ключевые рынки порадовали инвесторов



Антон Сороко, аналитик ИХ «ФИНАМ»

Сформировались ранее тенденции сохранения актуальности и в июне — цены на активы развитых и развивающихся рынков росли. Летом ситуация на рынке, скорее всего, останется стабильной, однако возможны скачки волатильности, что может скорректировать цены на рискованные активы.

Из важных факторов июня стоит отметить продолжение планомерного сокращения объема программы количественного смягчения американских регуляторов, а вот повышение ставок пока остается делом далекого будущего — по нашим прогнозам, ранее второготретьего кварталов 2015 года говорить об этом рано. Также рынки ожидают запуск аналогичной программы выкупа активов со стороны ЕЦБ — Еврозона угрожает дефляцией, а процентные ставки в зоне евро уже и так практически отсутствуют (по депозитам, кстати, и вовсе отрицательные). В целом, можно сказать, что успех большинства фондов вызван позитивной динамикой ключевых финансовых активов — в июне мало где можно было потерять деньги, если вы покупали.

Неудача фондов, ориентированных на короткие позиции, собственно, объясняется схожими причинами — очень мало активов в июне можно было «шортить» с прибылью, даже развивающиеся рынки в отчетном периоде показали положительную динамику, хотя в прошлые месяцы инвесторы здесь себя чувствовали не лучшим образом.

Особенно стоит отметить позитивную динамику Frontier Markets (пограничные рынки), которая была обусловлена сразу несколькими факторами. С одной стороны инвесторы по-прежнему с недоверием относятся к развивающимся рынкам, на которых продолжается отток капитала, начавшийся еще в 2008 году после краха на американском ипотечном рынке с последующим запуском ряда мер по поддержке развитых экономик. В то же время на площадках ЕС и США все сильнее надуваются возможные пузыри ликвидности, что также формирует риски для инвесторов. В такой ситуации логично обратить свое внимание на слабо капитализированные рынки, где имеются возможности по экспоненциальному росту. Конечно, риски здесь существенные (как, например, в Аргентине, где возможен дефолт по суверенному долгу), но потенциальная доходность их превышает.

Летом, скорее всего, ситуация на рынках будет оставаться спокойной — индикатор рыночной волатильности VIX находится сейчас на своих минимальных значениях с 2007 года, что говорит о высоком уровне доверия инвесторов. В то же время, такое спокойствие чревато взрывами волатильности, что может привести к существенной коррекции цен на рискованные активы. В такой ситуации ориентированные на «шорты» фонды будут чувствовать себя намного лучше рынка в целом.

НОВОСТИ

Реализация трех новых моделей

«АВТОВАЗ» осенью 2014 года начнет реализацию трех новинок: автомобилей LADA Kalina Cross, LADA 4x4 Urban, LADA Largus Cross. Их выход на рынок запланирован, соответственно в сентябре, октябре и ноябре. Между тем, 21 июня президент «АВТОВАЗа» Бу Андерсон представил лифтбэк Lada Granta в Нижнем Новгороде. Цена автомобиля — от 314 тыс. руб. «Наша новинка позволит увеличить долю Lada в Нижнем Новгороде и области до 19% уже в этом году», — сказал глава компании. За первые пять месяцев 2014 года в Нижегородской области было реализовано почти 4,9 тыс. машин Lada.

Более 1 млн т заготовок

Группа НЛМК с 2012 года в рамках долгосрочного контракта поставила ведущему российскому производителю труб Группе ОМК (Объединенная металлургическая компания) более 1 млн т стальных слывов для производства труб большого диаметра. Контракт между НЛМК и ОМК был заключен в августе 2012 года. В ноябре 2013 года компании подписали Соглашение о долгосрочном сотрудничестве, в соответствии с которым Новопольский металлургический комбинат поставит на Выксунский металлургический завод в 2014–2016 годах более 2 млн т слывов с повышенными требованиями к химическому составу и структуре металла и с уникальными для российского рынка типоразмерами.

Экономить с помощью тепловизоров

«Роснефть» планирует получить экономический эффект в более чем 100 млн рублей в 2014 году за счет применения технологии тепловизионного контроля. Вслед за ЗАО «РНПК» переводя технология мониторинга внедрена на ОАО «Куйбышевский НПЗ», ОАО «Новокуйбышевский НПЗ», ОАО «Сызранский НПЗ», ОАО «Ангарская нефтехимическая компания» (дочерние предприятия ОАО «НК «Роснефть»). Применение тепловизоров позволяет увеличить загрузку цистерн с темными нефтепродуктами и, как следствие, повысить операционную и экономическую эффективность логистических процессов. По тарифам РЖД стоимость услуг по транспортировке темных нефтепродуктов рассчитывается исходя не из фактического веса перевозимого груза, а из грузоподъемности цистерны. Таким образом, в случае недоналива до оптимального уровня грузоотправитель оплачивает «перевозку воздуха». Избежать этого позволяет технология мониторинга уровня налива с использованием тепловизоров.

Судно строится в Сингапуре

На класс Российского морского регистра судоходства (РС) в Сингапуре начато строительство современного многоцелевого судна снабжения ПБУ (плавучие буровые установки) и МСП (морские стационарные платформы) проекта N385. 20 июня 2014 года на судостроительной верфи Keppel Singapore Pte Ltd состоялась церемония резки стали. На торжественном мероприятии присутствовали заместитель генерального директора ООО «Лукойл-Нижневолжскнефть» Юрий Беркута и старший советник посла РФ в Сингапуре по торгово-экономическим связям Алексей Ваховский. Строительство судна, спроектированного с учетом высоких стандартов безопасности, ведется под техническим наблюдением РС по заказу компании LUKOIL. В настоящее время на судостроительной верфи Keppel Nantong Shipyard в Китае ведется строительство двух аналогичных судов-снабженцев.

Финансовые гарантии

Из 232 покупателей-участников оптового рынка энергии финансовые гарантии на июнь были обязаны предоставить 14 покупателей (6% от общего количества покупателей). Размер месячного прогнозного объема обязательств, необходимого для предоставления финансовой гарантии, определяется ОАО «АТС» в соответствии с Положением о порядке предоставления финансовых гарантий на оптовом рынке. У 6 покупателей, обязанных предоставить финансовую гарантию, рассчитанный ОАО «АТС» месячный прогнозный объем обязательств на июнь 2014 года был равен нулю. Прогнозный объем обязательств остальных 8 покупателей, составил порядка 1,625 млрд руб. Общая сумма финансовых гарантий, предоставленных 4 покупателями на июнь 2014 года, составила 161,84 млн руб. От 4 покупателей финансовое обеспечение на июнь 2014 года на сумму 1,463 млрд руб. не поступило.

Corum + АББ

Компания Corum подписала Меморандум о сотрудничестве в горнодобывающей отрасли с международной компанией АББ. Подписанный документ подтверждает намерение обеих компаний развивать партнерские отношения в сфере поставки новейших технологических решений для горнодобывающей отрасли клиентам как в Украине, так и на рынках СНГ. В рамках Меморандума планируется сотрудничество в сфере проектирования, монтажа и ввода в эксплуатацию высокотехнологичного оборудования, а также организации обучения технического персонала. Ближайшие проекты, предусмотренные меморандумом, будут реализованы в рамках развития аутсорсинга компонентов Corum — оснащение шахтных подъемных машин производства компании Corum силовыми приводами, системой управления и дисковыми тормозами от АББ. «Мы убеждены, что подписание Меморандума возьмет синергетический эффект для наших компаний, и вместе мы сможем добиться еще большей эффективности в реализации наших задач», — подчеркнул директор дивизиона инфраструктурных проектов Corum Group Владимир Мерзликин.

Международная энергоэффективность

Ассоциация французских предприятий в России по развитию энергоэффективности и Комитет РСПП по энергетической политике и энергоэффективности приняли совместную декларацию о стимулировании развития инициатив в сфере энергоэффективности. Декларацию подписали Жан-Луи Стази, президент Schneider Electric в России и СНГ, со-основатель Ассоциации французских предприятий в России по развитию энергоэффективности, и Вагит Алекперов, председатель комитета РСПП по энергетической политике и энергоэффективности. Декларация была представлена в рамках форума Experience Efficiency 2014 в Москве и передана Министерству энергетики Российской Федерации. В декларации подчеркивается необходимость ускорения темпа движения к «Энергоэффективной России» посредством создания благоприятного бизнес-климата для развития инициатив в области энергоэффективности. Для достижения этой цели организации предлагают ряд шагов в сферах ЖКХ, строительства и промышленности. Также авторы декларации планируют к концу 2014 года предложить органам власти конкретные рекомендации по стимулированию развития инициатив в сфере энергоэффективности.

Страховка на 1,5 млрд руб.

Казанский филиал ОАО «СОГАЗ» заключил договор страхования с ООО «Волжский завод строительных материалов» (ООО «ВЗСМ») на 1,5 млрд руб. Здания и сооружения, производственное оборудование, а также железнодорожная ветка застрахованы от возгорания, затопления, природных сил и стихийных бедствий, посторонних воздействий, противоправных действий третьих лиц. Срок страхования — один год. ООО «ВЗСМ» — современное предприятие по производству газобетона ВКТОН, позволяющего возводить здания и сооружения различного назначения свободной планировки, без ограничения этажности, с применением новейших строительных технологий и самых современных материалов европейского уровня качества.

Экологические награды

ОАО «Татнефть» удостоено престижных общероссийских наград — Компания и ее генеральный директор Наиль Маганов награждены двумя дипломами Национальной экологической премии за 2014 год. В номинации «Отчетность в области устойчивого развития и экологический менеджмент» Компания получила диплом за «Отчет об устойчивом развитии и социальной ответственности», в номинации «Экология в промышленности» награжден проект «Разработка региональных нормативов качества окружающей среды (качества почвы)». Конкурс на присуждение «Национальной экологической премии» проводится с целью выявления и поощрения эффективных разработок в области энерго- и ресурсосбережения, чистых производств, экологического образования и просвещения, социальных инициатив, а также в целях привлечения внимания общества к проблемам охраны окружающей среды и развития принципов устойчивого развития в России.



Созвездие ОРКК

Игорь Комаров: «Мы создаем современную глобально конкурентную ракетно-космическую промышленность России»



В результате системного реформирования российской космической отрасли создается Объединенная ракетно-космическая корпорация (ОРКК), которая объединит практически все ведущие космические предприятия страны. В ОРКК войдут организации, акциями которых владеет Российская Федерация, в том числе — 10 интегрированных структур, состоящих из 48 предприятий, а также 14 самостоятельных организаций ракетно-космической промышленности. 100% акций ОРКК находится в федеральной собственности. О принципах создания новой корпорации, ее задачах и векторах развития отрасли в эксклюзивном интервью рассказывает генеральный директор Объединенной ракетно-космической корпорации Игорь Комаров.

— Игорь Анатольевич, на ваш взгляд, что стало основными причинами создания Объединенной ракетно-космической корпорации? Почему государство уже не устраивало то, «как было раньше»?

— Необходимость реформы назрела. Во-первых, надо разделить функции заказчика

и производителя. Во-вторых, есть проблемы в производственных и технологических процессах. Это выражается в увеличении количества нештатных ситуаций и переносе сроков сдачи готовой продукции. Нужно менять способы и методы управления и производства. Поэтому Президент

Без координации усилий с иностранными партнерами, тем более в такой капиталозатратной отрасли, как космическая, существовать невозможно



Корпорация работает согласно целям Федеральной космической программы. Целеполагание определяет Правительство России и Федеральное космическое агентство

России Владимир Путин принял решение о системной реформе ракетно-космической отрасли страны. ОРКК должна провести промышленную реформу — перевести на новый этап развития технологии, применить эффективные финансовые инструменты, привлечь перспективных и талантливых специалистов.

— Как вы понимаете слова Владимира Путина о необходимости системной реформы космической отрасли России?

— Я уже ответил. Добавлю: Президент России видит результат реформы отрасли не только в переходе на новое качество и новые технологии, но и — что важно! — в новых прорывных идеях и в укреплении позиций России как одного из лидеров «мирового космического клуба».

— На каких принципах и на какой платформе осуществляется консолидация предприятий космической отрасли России в составе Объединенной ракетно-космической корпорации?

— Корпорация была зарегистрирована в начале марта этого года. Сейчас мы изучаем проблемы предприятий для составления «рабочей карты» и разработки конкретной программы по каждому «интегратору» отрасли. Платформа реформы единая: государство как заказчик должно быть полностью удовлетворено качеством и сроками производства продукции, необходимой для страны. Россия — глобальный игрок мирового космического рынка, поэтому принцип реформы тоже один: каждое предприятие отрасли должно быть современным и эффективным, работать по четкому плану взаимодействия и производить конкурентоспособный продукт.

— Чем Объединенная ракетно-космическая корпорация будет структурно, организационно и функционально отличаться от уже работающих ОАК, ОДК, ОСК?

— У нас разные сферы деятельности, но во многом мы схожи. Основная задача промышленных корпораций — эффективное управление.

— Какие уникальные компетенции российской ракетно-космической промышленности, на ваш взгляд, наиболее важны для ее развития и роста?

— У России, как и у каждой крупной космической державы (в том числе у Китая, Индии и Японии), есть полный спектр компетенций, необходимых для разработки и производства космических аппаратов, для создания и вывода ракетносителей в космос со своей территории. И по некоторым направлениям (например, пилотируемая космонавтика или жидкостные реактивные двигатели) Россия — мировой лидер. Наши партнеры сегодня опережают нас в создании бортовой аппаратуры на базе электронных компонентов со специальными свойствами, которые позволяют им работать в условиях открытого космоса. Есть у нас и накопленное отставание в технической вооруженности предприятий, в методах и способах производства и руководства. Поэтому эффективная работа Корпорации становится ключевым элементом реформы отрасли.

— Согласно Указу Президента России, на проведение всех мероприятий по созданию Корпорации отводится два года. Можно ли рассказать о ключевых этапах этой работы?

— Есть юридическая процедура: сначала в Корпорацию

будут переданы пакеты акций тех предприятий, которые уже являются акционерными обществами. А ФГУПы (федеральные государственные унитарные предприятия) до передачи их акций в ОРКК необходимо сначала акционировать, на что объективно понадобится больше времени. Все процедуры по Указу Президента РФ должны быть завершены в середине 2016 года.

— Какие инструменты влияния, которые получает Объединенная ракетно-космическая корпорация, будут наиболее эффективными для координации работы предприятий российской космонавтики и улучшения ситуации в отрасли?

— ОРКК будет управлять предприятиями отрасли через общепринятые корпоративные процедуры — советы директоров, органы управления компаниями — генеральных директоров и правления. Эти инструменты действенны во всем мире, если люди, управляющие предприятиями — это профессиональные менеджеры с опытом работы в больших коллективах, производящих дорогостоящую продукцию в проектах, некоторые из которых длятся десятилетиями. Основной механизм — создать из менеджеров ОРКК и директоров промышленных предприятий коллектив единомышленников, объединенный общей идеей лидерства России в космосе.

— На каких принципах ОРКК будет развивать кооперационные связи с партнерами из других стран?

— Законы мировой экономики едины для всех стран и для всех видов промышленности. Мир прозрачен — и без координации усилий с иностранными партнерами, тем более в такой капиталозатратной отрасли, как космическая, существовать невозможно. Наши предприятия продолжают работать с большинством зарубежных партнеров. Сотрудничество выгодно всем, и оно, без-

основной механизм — создать из менеджеров ОРКК и директоров промышленных предприятий коллектив единомышленников, объединенный общей идеей лидерства России в космосе

условно, будет продолжаться.

— Изменится ли и насколько модель реализации вошедших в корпорацию предприятий их международных контрактов?

— Сегодня рано об этом говорить, на данном этапе я не вижу такой необходимости.

— Предполагается ли в связи с созданием Объединенной ракетно-космической корпорации коррекция существующих программ внешнеэкономического сотрудничества?

— ОРКК — реализатор реформы. Задача ставит Правительство России, именно оно определяет политику и внешнеэкономическую деятельность страны в целом. Я не вижу необходимости пересмотра векторов сотрудничества.

— Какие перспективные программы космической отрасли, в том числе направленные на отдаленное будущее (например, полет человека на Марс, станция на Луне и т.д.), на ваш взгляд, следует продолжить и даже активизировать, а какие

Речь должна идти не о ревизии проектов, а о наиболее эффективных способах их реализации — в срок, с должным качеством и за заявленные деньги. Задача Корпорации — концентрация ресурсов на ключевых проектах, а не их распыление



по объективным причинам следует временно приостановить?

— Повторю, Корпорация работает согласно целям Федеральной космической программы. Целеполагание определяет Правительство России и Федеральное космическое агентство.

— Насколько приемлемо, на ваш взгляд, в работе ОРКК применение принципов государственного-частного партнерства? Какие конкретно примеры или предложения в этом направлении вы могли бы назвать?

— Есть отличный пример: совсем недавно, 19 июня, был запущен первый частный спутник «Аврора». Это — реальное государственное-частное партнерство, и я уверен, оно должно и будет развиваться.

— Как собирается ОРКК активизировать привлечение инвестиций в отраслевые проекты?

— Космическая деятельность — прерогатива государства, именно государство будет владеть всеми предприятиями ракетно-космической промышленности России, поэтому Корпорация будет сотрудничать, в основном, со Сбербанком и ВЭБом. Мы обязательно будем привлекать инвесторов, но сначала надо реформировать отрасль и создать необходимые условия.

— Какими путями ОРКК будет решать актуальные вопросы недофинансирования отрасли?

— После 2004—2005 годов ситуация с недофинансированием отрасли вообще не так остро,

Россия — глобальный игрок мирового космического рынка, поэтому принцип реформы тоже понятен: каждое предприятие отрасли должно быть современным и эффективным, работать по четкому плану взаимодействия и производить конкурентоспособный продукт

как это было раньше. Мы будем привлекать средства, как я уже сказал, но все эти средства будут возвращаться. И, конечно, важно повысить эффективность использования привлекаемых средств, отдачу от инвестиций.

— Какие инструменты повышения инвестиционной привлекательности российской космической отрасли вы считаете наиболее эффективными?

— Я не думаю, что в ближайшие годы в российской ракетно-космической отрасли есть необходимость широкого привлечения иностранных инвестиций. Зарубежные заказчики платят нашим предприятиям за оказанные услуги и произведенный продукт — это нормально. Чем выше будет уровень сервиса, тем больше в отрасли будет денег. В том числе и от иностранных партнеров.

— Престиж отрасли — все эффективности, в достойных условиях работы и в хорошей зарплате тех, кто работает на предприятиях, и тех, кто разрабатывает новые аппараты. Вот в этом наша цель.

— И именно этим мы сейчас и занимаемся. Первая конкретная поэтапная программа реформирования будет представлена Корпорацией Правительству России в сентябре этого года. Она разрабатывается для ГКНПЦ им. Хруничева — на этом стратегически важном для страны и отрасли предприятии больше всего нужны быстрые изменения.

— Насколько серьезные кадровые реорганизации предстоят в связи с реорганизацией отрасли и созданием ОРКК?

— Люди — это во многом решающий фактор. И изменения должны произойти, прежде всего, в их подходе к своей работе, к принципам взаимодействия внутри компании и между предприятиями. Надеюсь, удастся достичь понимания и эффективной работы с большинством директоров. Ведь у нас — общая задача и нам вместе предстоит ее решать. Мы создаем современную глобально конкурентную ракетно-космическую промышленность России, единый организм, который работает «как часы» и достигает стратегических целей, поставленных государством.

Двойные технологии

КРЭТ создаст в Казани крупнейший кластер

Концерн «Радиоэлектронные технологии» (КРЭТ, входит в Госкорпорацию Ростех) объявил о завершении разработки достаточно прецедентного для российской инновационной индустрии проекта. КРЭТ намерен к 2018 году создать в Казани современный научно-производственный технологический кластер по разработке и выпуску защищенных систем информационной безопасности двойного назначения. Одна из главных прикладных задач проекта — запуск к 2018 году серийного производства перспективных образцов гражданской и военной продукции. Площадь комплекса составит 83 тыс. кв. м. Объем инвестиций на указанный период превысит 10,6 млрд руб.

По информации от КРЭТ, в новом проекте концерна примут участие шесть предприятий, входящих в концерн «Радиоэлектронные технологии», в том числе Научно-производственное объединение «Радиоэлектроника-им. В. И. Шимко и завод «Радиоприбор», а также Казанский научно-исследовательский радиотехнический институт (КНИРИТИ),

Самарский НИИ «Экран», «Жигулевский радиозавод», Уфимское приборостроительное производственное объединение (УППО). Для реализации проекта создания уникального технопарка концерн намерен разработать единую технологическую платформу систем информационной безопасности, включающую конструкторское бюро, ди-

зайн- и научные центры перспективных разработок, а также серийное производство. Двойное назначение будущего казанского технопарка КРЭТ предполагает использовать и для предоставления доступа к его услугам и мощностям частным компаниям — производителям hi-tech продукции гражданского назначения. В частности, разработок комплексных и индивидуальных информационных решений по защите человека, а также транспортных, энергетических, жилых и промышленных объектов. Это позволит концерну увеличить долю производства гражданской продукции, обеспечив полную загрузку предприятий кластера на долгосрочную перспективу, что отразится на снижении себестоимости выпускаемых систем и повышении производительности труда.

«Создание в Казани производственно-научного кластера — один из самых масштабных наших проектов», — заявил генеральный директор КРЭТ Николай Колесов. — Он потребует немалых вложений, но уже через пять лет полностью себя окупит и начнет приносить прибыль. Планируется, что объем выпуска продукции к 2014 по 2020 году увеличится с 3,5 млрд руб. до 18 млрд руб. Количество выпускаемой техники вырастет в 4 раза, а время ее выхода на рынок сократится вдвое. При этом трудоемкость изготовления некоторых изделий, к примеру, сверхвысокочастотных модулей, снизится в 5–6 раз».

Проект создания в Казани ультрасовременного технологического кластера по разработке и выпуску защищенных систем ин-

формационной безопасности двойного назначения реализуется в рамках Федеральных целевых программ «Развитие оборонно-промышленного комплекса Российской Федерации на 2011–2020 годы» и «Развитие электронной компонентной базы и радиоэлектроники на 2008–2015 годы». Проект предусматривает техническое перевооружение, а также расширение существующих и создание новых видов производства, в том числе — центров радиоэлектронных модулей, механообработки и инструментального производства, а также корпусов микросборки, жгутов и моточных изделий, печатных узлов, цифровых, СВЧ-модулей и другой продукции.

На площадке кластера будет внедрено цифровое управление, которое обеспечит

передовое производство и беспрецедентный контроль качества продукции. Постановка, согласование и реализация задач будут проводиться в электронном виде в режиме реального времени, что позволит включать в кооперацию предприятия из других регионов. Современные технологии выведут производство радиоэлектронной информационной продукции на качественно новый уровень. В частности, уникальное оборудование позволит создавать и редактировать трехмерные модели изделий, а также печатать их прототипы на 3D-принтере.

Наряду с модернизацией производства проект создания комплекса предусматривает перестройку системы подготовки и переподготовки кадров и внедрение специальных обучающих программ.

МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

ILA-2014: работа на перспективу

Россия де-факто остается приоритетным партнером берлинского авиасалона



Валерий Стольников, Берлин-Москва, фото автора

Проходившая в мае этого года в Берлине Международная аэрокосмическая выставка ILA-2014 стала, по общему мнению участников и наблюдателей, вполне рабочей, настроенной не столько на яркие презентации и грандиозные контракты, сколько на подтверждение текущих проектов и программ, демонстрацию уверенного присутствия на рынках и обозначения ключевых векторов развития. Самым ярким стал скандал, который случился в первый же день ILA-2014 и за который организатором было весьма неловко, прежде всего — перед российскими участниками. И хотя началось с некоторого конфуза, тем не менее, скандальность не стала основным лейтмотивом ILA-2014. В немалой степени потому, что российская делегация не стала его раздувать, поскольку приехала в Берлин с конкретными деловыми задачами, которые, по словам российских участников, были выполнены. Страной-партнером ILA-2014 стала Турция, которая очень активно развивает свою аэрокосмическую индустрию, надеясь со временем войти в элиту мирового авиапрома.

Берлинская аэрокосмическая выставка ILA, наряду с французским Ле Бурже, британском Фарнборо и московским МАКСом входит в число крупнейших авиасалонов мира. Первый авиасалон в Германии прошел 105 лет назад. В 30-е годы XX века выставки авиационной техники проходили с особым размахом. Но после окончания Второй Мировой войны в Германии было запрещено развивать авиастроение. Одна из самых передовых в мире авиашкол была фактически уничтожена. С большим трудом и ценой огромных финансовых затрат западным немцам удалось восстановить собственное авиастроение, а ближе к концу XX века даже приступить к освоению космических технологий.

После объединения двух Германий на повестку встал и вопрос возрождения берлинского авиасалона. При этом конкуренты в Западной Европе этой идее, мягко говоря, не обрадовались. Тем не менее, без поддержки со стороны России берлинский ILA состоялся. Историческим в этом смысле стало подписанное в 1994 году соглашение о сотрудничестве между МАКС и ILA, что дало импульс уверенного развития возрождаемому берлинскому авиасалону. С тех пор

год от года ILA стала наращивать свою весомость и представительность. В 2004 году было подписано дополнительное соглашение «Россия — приоритетный партнер ILA».

В этом году ILA-2014 на площади в 250 тыс. кв. м представила свыше 300 моделей летной техники — как гражданской, так и военной, в том числе ретро-самолеты. По статистике организаторов, в салоне приняли участие свыше 1203 экспонента из 40 стран мира. Самым крупным экспонатом нынешней ILA стал бундесвер, что объяснимо. Особое внимание ILA-2014 уделил космосу и беспилотникам. В этой связи российские космические стенды стали своеобразной «изюминкой» авиасалона. Тем более, что в рамках ILA-2014 прошла первая международная презентация новой российской Объединенной ракетно-космической корпорации, которая в настоящее время формируется и будет объединять все ведущие космические предприятия России.

Среди представленных на ILA-2014 новинок мирового авиапрома — Airbus A350XWB, ввод в эксплуатацию которого запланирован на середину этого года, Boeing 747-8, который считается самым длинным пассажир-

ским самолетом в мире, а также электрический двухместный самолет E-fan от компании Airbus, развивающий скорость до 220 км/час при помощи электробатарей и способный при этом даже выполнять фигуры высшего пилотажа. Также из любопытных экспонатов в Берлине были военнотранспортные самолеты Boeing C-17 Globemaster III и Lockheed Martin C-130 J Hercules, истребитель Lockheed Martin F-16, вертолеты «Черный ястреб» Sikorsky UH-60 и AH-64 «Апач».

Большой интерес вызвал новый авиационный двигатель PW1500G, представленный на стенде компании MTU. По словам производителя, двигатель потребляет на 15% меньше горючего, выбрасывает в атмосферу на 15% меньше углекислого газа и производит на 10% меньше шума, чем его предшественники.

В рамках шоу-программы прошли показательные полеты немецкого бундесвера под названием «Willfire 2014», в котором приняла участие четыре реактивных самолета Tomado, два истребителя Eurofighter, два истребителя Northrop F-5, два вертолета Sikorsky CH-53 и военнотранспортный самолет Airbus 310 MRTT. А также впервые в небе Германии выступала пилотажная группа Breitling с участием учебно-тренировочных самолетов Aero L-39 Albatros и знаменитая швейцарская эскадрилья «Patrouille Suisse» на истребителях F-5E Tiger II с дымогенераторами. Любопытным был также имитированный воздушный «бой» двух вертолетов «Тигр».

Космический аспект

Директор берлинского авиасалона Штефан Граве с особой гордостью говорил о космической составляющей ILA-2014. По его словам, повышенное внимание к космической тематике — отличительная черта берлинского авиасалона, тогда как на конкурирующем с ним французском Ле-Бурже и британском Фарнборо эта сфера представлена далеко не так широко. На Берлинском авиасалоне с космосом связано примерно 15% экспозиции, около трети приходится на военную технику, все остальное — гражданская авиация. Но даже 15% космоса — это очень высокий показатель. Причем, в этой тематике, как нигде, не обойтись без российской участия. Кстати, одной из самых обсуждаемых тем в кулуарах ILA-2014 стал вопрос возможного выхода России из программы Международной космической станции. Общий тренд дискуссий был один: необходимо, чтобы политики нашли какое-то решение, которое поможет сохранить программу МКС в ее нынешнем статус-кво, поскольку выход России может привести к ее полному краху. Говорили о том, что европейские компании многие годы сотрудничают с Россией в авиационно-космической области и надеются, что на политическом уровне будет найдена формула продолжения обоюдовыгодного взаимодействия.

Под космическую тематику на ILA-2014 был отведен весь 4-й павильон площадью

в 1500 кв. м. Среди крупнейших экспонентов там были российский Роскосмос и Европейское космическое агентство ESA. По словам организаторов, были представлены все ключевые европейские и немецкие космические программы: важнейшие спутниковые проекты, технологии выхода в космос, программы изучения Вселенной и т.д.

Для профессионалов главным событием космической тематики на ILA-2014 стала презентация новой российской структуры — Объединенной ракетно-космической корпорации (ОРКК), которая призвана в ходе реформирования отрасли призвана вывести российский космос на новый уровень. В состав Объединенной ракетно-космической корпорации войдут организации, акциями которых владеет Российская Федерация. В их числе: 10 интегрированных структур, состоящих из 48 предприятий, а также 14 самостоятельных организаций ракетно-космической промышленности, в том числе 8 акционерных обществ и 6 федеральных государственных унитарных предприятий после их преобразования в открытые акционерные общества. 100% акций ОРКК находится в федеральной собственности. Впрочем, в этом же номере «Промышленного еженедельника» опубликовано эксклюзивное интервью с Игорем Комаровым, назначенным генеральным директором ОРКК, в нем подробно изложены принципы, цели и особенности реформирования российской космической отрасли.

Нелепый скандал

Теперь — о скандале первого дня.

Как подтверждала пресса, организаторы ILA-2014 особо попросили, чтобы один из российских «Русланов» после работы в Афганистане прилетел в Берлин. Он прилетел и стал самым большим экспонатом ILA-2014. Однако выяснилось, что Ангела Меркель будет открывать салон как раз на фоне российского самолета. Местные чиновники испугались аналогий и смыслов и потребовали переставить Ан-124 — 100 на самый край выставки. Требование само по себе достаточно странное (все было согласовано заранее), однако российские участники пошли навстречу и самолет переставили.

И этот факт стал самым цитируемым журналистами всех стран, особенно язвительные комментарии отпустили немецкие масс-медиа. Они, кстати, обратили внимание на то, что канцлер произносила торжественную речь на фоне лайнеров А-380 и А-350. Но один был в ливре Объединенных Арабских Эмиратов, а другой — в раскраске катарской авиакомпании. В общем, если опались немецкие чиновники аналогий и смыслов, то получили их вполне.

Кстати, в своей речи на открытии салона Ангела Меркель отметила высокий инновационный потенциал турецких компаний (Турция выступила страной-партнером ILA).

Россия на ILA-2014

Как писала мировая пресса, анализируя авиасалон в Берлине: сложилась парадоксальная и не очень приятная ситуация — США дают

Аркадий Гуртовой, заместитель генерального директора ОКБ им. А. С. Яковлева:

«Мы участвуем в выставках ILA с 1992 года, то есть, практически сразу после возобновления этого авиасалона. Наши связи с Германией имеют достаточно большую историю, мы хорошо работали и работаем с «Аирбасом». Иркутский авиационный завод продолжает выпускать отдельные компоненты для А-320, продолжается сотрудничество по программе нового самолета MC-21. Немецкие предприятия участвуют в переоснащении Иркутского авиазавода. В этом году «Объединенная авиационно-строительная корпорация» представила в Берлине Корпорацию «Иркут» и Корпорацию «Миг». Интерес был проявлен, я считаю, достаточно высокий. Уверен, что достаточно активное участие российской авиационной промышленности в ILA-2014 года даст свои результаты».

Владимир Барковский, заместитель генерального директора ОАО «РСК «Миг»:

«Берлинский авиасалон для нас прежде всего как европейская площадка. Ведь Мигов очень много в Европе, почти во всех

на европейских союзников, чтобы они жестко ограничили все свои связи с Россией, а деловые круги Европы хотят как раз наоборот — расширять эти связи, особенно в области бизнеса. Но и не выполнять указаний Вашингтона они тоже не могут. И поэтому при том, что та же Ангела Меркель в своей речи вообще не упомянула Россию, а российский самолет попросили вообще убрать из зала, а какой-то европейский междуособничек.

Объединенная российская экспозиция Роскосмоса, ОАК, Объединенной двигателестроительной корпорации и холдинга «Вертолеты России» была интересной по содержанию, хотя по сравнению с другими авиасалонами и с теми же ILA — непривычно пустой. Сказалась политическая ситуация. Хотя специалисты все равно приходили, и у обычной публики интерес также проявлялся очень высокий.



Например, в шале ведущего российского предприятия «Информационные спутниковые системы» им. М.Ф. Решетнева переговоры шли с утра до вечера. Как рассказала начальник управления коммуникационного менеджмента предприятия Светлана Башкова, президент одной из ведущих европейских корпораций специально прилетел из Парижа в Берлин, чтобы провести час переговоров с руководителем «Информационных спутниковых систем» Николаем Тестоловым. Европейские партнеры ценят компанию из Железногорска (Красноярский край) не только за то, что там производится их продукция, но и за то, что специалисты-решетневцы помогают им самим строить спутники. Сибирская конструкторская школа считается одной из лучших в мире. В рамках ILA-2014 это предприятие подписало соглашение с «Эрбас» о дальнейшем сотрудничестве. Сам факт подписания такого соглашения — показательно.

Заместитель руководителя Германского космического агентства доктор Томас Вай-

сберг высказал уверенность, что сотрудничество в области высоких космических технологий должно продолжаться. По его словам, в этом процессе заинтересованы все, поскольку он взаимовыгодный.

Несмотря на санкции и некоторый официальный бойкот, в рамках ILA-2014 нашли возможность торжественно отметить сразу две круглые даты: 20 лет сотрудничества салонов ILA и МАКС, а также 10 лет с момента заключения соглашения о том, что Россия — приоритетный партнер берлинского авиасалона. Причем, инициатором торжества стала именно дирекция берлинского салона. Организаторы ILA прекрасно понимают, что показ авиационной и космической техники в Берлине сохранит международный статус лишь в том случае, если в нем продолжит участвовать Россия.

Россия на этот не привезла в Берлин пилотируемых летательных аппаратов. Но все



первые дни летная программа ILA-2014 начиналась прекрасным пилотажем МиГ-29 ВВС Польши. На внутренней стороне килей польских МиГов нарисованы портреты героев сопротивления, погибших в борьбе с немцами в годы Второй Мировой войны. Начертано имя героя и даты его жизни. Такая зримая память очень трогает. Чешские ВВС выставили ряд вертолетов Ми-8 и Ми-24В. Борт одного из Ми-24 украл рисунок усурийского тигра.

Завершался салон ILA-2014 двумя днями массовых посещений. Один из павильонов, рассчитанный исключительно на бизнес-аудиторию, к этому времени просто свернул свою деятельность, но остальные продолжали работать. Хочется отметить, что и в эти дни российские стенды были заполнены народом. Простые берлинцы с огромным интересом рассматривали и наши ракеты, и наши спутники, и макет лучшего фронтового истребителя МиГ-29, и макет нового учебно-боевого Як-130. Многим понравился и гражданский «Суперджет».

4-5%, и мы намерены ее увеличивать. Среди стран-партнеров — Чехия, Словакия, Хорватия, Испания, Португалия, Румыния, Польша, Болгария...».

Сергей Егоров, начальник отдела маркетинга ОАО «Металлургический завод «Электросталь»:

«На заводе «Электросталь» создан один из лучших в Европе комплексов по глубокому переделу металлопродукции. Потребителями нашей металлопродукции являются абсолютно все производители газотурбинных двигателей России, Украины. Но один самолет российского производства не летает без металла завода «Электросталь». По многим металлам сегодня мы являемся, как называется, законодателями моды. Цель нашего участия в ILA-2014 — поиск новых заказчиков среди ведущих двигателестроительных предприятий Европы и мира, новых деловых партнеров, более глубокая интеграция нашего предприятия в экономику Европы. Хотя у нас экспорт налажен очень хорошо: порядка 20% от объема продукции уходит на внешние рынки. Среди постоянных заказчиков — Германия, Италия, Восточная Европа, Украина».

Владимир Ширков, директор по маркетингу АО «МОТОР СИЧ»:

«В международной выставке ILA мы принимаем участие уже более десяти лет. Это очень удобная площадка увидеться с действующими европейскими партнерами, показать себя и свою продукцию потенциальным покупателям. С европейскими странами мы работаем достаточно активно, сегодня поставки осуществляют в 12 стран. Сегодня доля товаров и услуг для стран Европейского союза в структуре продукции предприятия составляет порядка



Новый бренд

КЭС–Холдинг объединяет энергосбытовые активы

Энергосбытовые компании под управлением ЗАО «КЭС-Энергосбыт» приступили к объединению активов и переходу на новый бренд. Такое решение было принято 30 июня 2014 года на годовом собрании акционеров энергосбытовых компаний. Консолидация позволит не только упростить структуру компании, оптимизировать управленческие процессы, но и получить дополнительные эффекты от перехода к единым стандартам клиентского сервиса, включая контакт-центр и биллинг.

«Наша задача создать супермаркет энергетических услуг и единый центр продаж услуг ЖКХ, а так же стать ведущим оператором комплексных решений в сфере энергосбережения, единым центром ответственности перед клиентами», — подчеркнула генеральный директор ОАО «Энергосбыт Плюс» Юлия Чернышова.

Одновременно с объединением четыре энергосбытовых

компаний — Свердловэнергосбыт, Кировэнергосбыт, Оренбургэнергосбыт и Удмуртская энергосбытовая компания — сменили логотип и название на ОАО «Энергосбыт Плюс», что соответствует концепции будущего названия КЭС Холдинга.

Планируется, что объединенная энергосбытовая компания станет поставщиком всего комплекса ресурсов для населения, от поставки электрической энергии, до водо- и теплоснабжения. Клиентам будет предложен качественно новый уровень клиентского сервиса и новые услуги, среди которых 12-часовая доступность операторов контакт-центра, возможность удаленной передачи показаний на всех территориях присутствия, отправка квитанций по электронной почте, а также открытие семи крупных областных и 33-х дополнительных центров обслуживания клиентов.

30 июня 2014 года состоялись годовые общие собрания акционеров (ГОСА) ОАО «Свердловэнергосбыт», ОАО «Удмурт-

ская энергосбытовая компания», ОАО «Кировэнергосбыт» (находится под управлением ЗАО «КЭС-Энергосбыт»). В ходе мероприятия принято решение о реорганизации Общества в форме присоединения к Открытому акционерному обществу «Энергосбыт Плюс» (бывшее ОАО «Оренбургэнергосбыт»), утверждены договоры о присоединении и передаточные акты.

При присоединении общества к ОАО «Энергосбыт Плюс» акции энергосбытовых компаний конвертируются в дополнительные обыкновенные акции ОАО «Энергосбыт Плюс», размещаемые для целей конвертации.

Основной целью реорганизации энергосбытовых компаний является увеличение капитализации компании за счет централизации функций, снижения управленческих расходов, повышения операционной эффективности, что отвечает интересам как основных, так и миноритарных акционеров.

Более 2,9 млрд гривен

«Киевэнерго» подсчитал задолженность за тепловую энергию

По состоянию на 01.07.2014 года, общая задолженность киевских потребителей (физических и юридических лиц) за тепловую энергию превысила 2,931 млрд гривен. В результате долг ПАО «Киевэнерго» перед НАК «Нафтогаз Украины» составил 2,561 млрд гривен. В частности, общая сумма задолженности потребителей столицы за тепловую энергию составляет 1,87 млрд гривен, а накопленная задолженность перед ПАО «Киевэнерго» по возмещению разницы в тарифах (КРТ) на тепловую энергию превысила 1,061 млрд гривен.

Жилищно-эксплуатационные организации города Киева на сегодняшний день задол-

жи за тепло 1,059 млрд гривен. Наибольшую задолженность имеют ЖЭО Шевченковского

района — 218 млн гривен, Голосеевского района — 159 млн гривен и Подольского района — 118 млн гривен.

Долг ведомственных учреждений и организаций, финансируемых из государственного бюджета и киевского городского бюджета, по оперативным данным на 1 июля, составляет 779 млн гривен. Задолженность учреждений, финансируемых из государственного бюджета, составляет 37,5 млн гривен, а учрежде-

ний, финансируемых из городского бюджета — 741, 5 млн гривен. Наибольшие долги за потребленную тепловую энергию имеют учебные заведения, финансируемые из районных бюджетов города Киева (536,6 млн гривен), а также медицинские учреждения, финансирование которых осуществляется из городского бюджета (142,8 млн гривен).

«Учитывая вероятность введения в Украине чрезвычайного положения в энергетике,

а также насущную необходимость осуществления расчетов за природный газ, «Киевэнерго» призывает должников оперативно погасить долги за потребленную тепловую энергию. Подчеркиваю, что только конструктивный диалог всех заинтересованных сторон поможет найти выход из сложившейся ситуации», — отметил на пресс-брифинге генеральный директор ПАО «Киевэнерго» Александр Фоменко.

На «Южный поток»

ОАО «ОДК — Газовые турбины» начало отгрузку оборудования

ОАО «ОДК — Газовые турбины» (дочернее предприятие Объединенной двигателестроительной корпорации, входящей в Госкорпорацию Ростех) приступило к отгрузке газоперекачивающих агрегатов для компрессорных станций «Невинномысск» и «Георгиевск» по контракту с ОАО «Газпром». В течение июля будет поставлено пять ГПА-10 Р/М-03 в блочно-модульном исполнении.

Газоперекачивающие агрегаты ГПА-10 единичной мощностью 10 МВт будут поставлены в рамках реконструкции компрессорных станций (КС) «Невинномысск» и «Георгиевск», оператором которых является дочернее предприятие ОАО «Газпром» — ООО «Газпром трансгаз Ставрополь».

Обе компрессорные станции входят в состав одной из старейших в России газотранспортных систем «Северный Кавказ — Центр» и служат для наполнения газопровода «Южный поток».

Всего по договору с заказчиком ОАО «ОДК — Газовые турбины» должно изготовить и направить в распоряжение ОАО «Газпром» двенадцать ГПА-10

Р/М-03 в блочно-модульном исполнении. Пять из них будут отгружены в июле, еще два — до конца 2014 года. Поставка остальных ГПА запланирована на первый квартал 2015 года.

Агрегат ГПА-10 спроектирован для применения в сейсмоопасных районах при сейсмических воздействиях до 8 баллов по шкале MSK-64. Блочная конструкция обеспечивает минимальные сроки изготовления, монтажа и пуска наладки оборудования. Центробежные компрессоры поставляются с сухими газодинамическими уплотнениями и магнитными подшипниками, что сокращает эксплуатационные затраты в связи с отсутствием маслосистемы ЦБК.

В агрегатах для КС «Невинномысск» и КС «Георгиевск» будут использованы силовые установки ПС-90-ГПЗ производства ОАО «Перский моторный завод», также входящего в Объединенную двигателестроительную корпорацию.

ОАО «ОДК — Газовые турбины» (до 1 апреля 2014 года — ОАО «Сатурн — Газовые турбины») — интегратор и комплексный поставщик высокоэффективного наземного энергетического оборудования для нужд ОАО «Газпром», энергогенерирующих компаний, предприятий ЖКХ, нефтегазовых компаний, энергоёмких промышленных предприятий. Открытое акционерное общество «ОДК — Газовые турбины» является головной компанией ОАО «Объединенная Двигателестроительная Корпорация» по производству энергетических и газоперекачивающих агрегатов и комплексному строительству объектов энергостроения.



ОАО «Объединенная двигателестроительная корпорация» — дочерняя компания ОАО «ОПК «ОБОРОНПРОМ». В структуру ОДК интегрированы более 85 ведущих предприятий, специализирующихся на разработке, серийном производстве и сервисном обслуживании газотурбинной техники, а также ключевые предприятия — комплектаторы отрасли. Одним из приоритетных направлений деятельности ОДК является реализация комплексных программ развития предприятий отрасли и внедрением новых технологий, соответствующих международным стандартам

ОАО «ОПК «ОБОРОНПРОМ» — многопрофильная машиностроительная группа, создана в 2002 году. Входит в Госкорпорацию Ростех. Основные направления деятельности — вертолетостроение (холдинг «Вертолеты России»), двигателестроение (холдинг ОДК), другие активы.

Уникальный опыт

Schneider Electric превратила «Маракану» в самый энергоэффективный стадионов



Управление тремя тысячами лампочек, входящих в состав монументальной осветительной системы, а также 17 лифтами, 12 эскалаторами, 292 мужскими и дамскими комнатами, 60 барами и более чем 500 счетчиками электроэнергии и устройствами защиты стадиона «Маракану» в Рио-де-Жанейро, более известного как «Маракану», осуществляется централизованно из одной комнаты управления и мониторинга. Помимо контроля энергопотребления арены в режиме реального времени, через Комнату управления также осуществляется контроль освещения мест общего пользования, управление системами вентиляции и кондиционирования воздуха, управление генераторами и источниками бесперебойного питания (ИБП), системами контроля доступа, противопожарной безопасности, видеонаблюдения и водоснабжения.

В соответствии с требованиями международных стандартов FIFA, компания Schneider Electric, мировой эксперт в области управления электроэнергией, и ее партнеры разработали проект по автоматизации, в основе которого лежит интеллектуальная сеть, осуществляющая интеграцию различных систем и учитывающая более 36000 различных параметров. «Стадион «Маракану» присоединяется к привилегированному списку мировых «интеллектуальных» стадионов, имея на вооружении технологическую архитектуру, которая позволяет осуществлять управление различными данными в режиме реального времени, а также повышает скорость и эффективность процесса принятия решений», — отмечает Жоао Карро Адералдо, вице-президент бизнес-подразделения «Распределение электроэнергии» Schneider Electric в Бразилии.

Системы управляют освещением стадиона посредством DMX и KNX протоколов, которые в дополнение к интеграции с сетью, поддерживают предельно эффективно запрограммированные комбинации освещения, такие как цветные параметры и создание различных сценариев. Сообщения о неисправностях в подконтрольных системах обрабатываются в режиме реального времени с указанием текущего значения для каждой ситуации и высвечиванием предупреждающих сообщений при превышении установленных пределов, что делает процесс управления стадионом более безопасным и эффективным. По всему стадиону распре-

доточено более 300 современных автоматизированных панелей, использующих открытые протоколы связи. Помимо простоты интеграции всех систем и процессов система позволяет достичь экономии электроэнергии до 36%. Управление водоснабжением стадиона оптимизировано для контроля и сокращения потребления воды.

Стадион также оснащен системой безопасности Schneider Electric, которая включает в себя камеры высокой четкости, интеллектуальные системы контроля и хранения изображений. Комплексная система мониторинга имеет единый интерфейс для видеосъемки и контроля доступа. Система хранения изображений выполняет комплекс операций: данные систем наблюдения анализируются и автоматически маркируются, в то время как сигналы тревоги передаются операторам только тогда, когда система выявляет подозрительную активность. Обработка динамических данных в режиме реального времени существенно упрощает выявление и устранение различных инцидентов, обеспечивая

повышенную безопасность. Компания Schneider Electric также поставила на стадион все электроснабжающее оборудование, в том числе оборудование среднего напряжения, трансформаторы, шинопроводы, а также все разнообразие низковольтного оборудования.

Глобальный охват решений от Schneider Electric обеспечивает высокий уровень энергетической и операционной эффективности стадиона «Маракану», а также, что наиболее важно, безопасность посетителей. Комплексное решение обеспечит стадиону сертификацию по стандарту LEED.

Schneider Electric имеет обширный опыт работы с крупными инфраструктурными проектами. Участие компании в спортивных мероприятиях началось в Гренобле (1968) и Альбервиле (1992) в рамках Зимних Олимпийских игр, в дополнение к Олимпийским играм в Атланте (1996). Компания также принимала участие в обновлении стадиона «Эштадиу да Луш» в Португалии, где проходил финальный матч Чемпионата Европы по футболу 2004. Энергообеспечение стадиона «Стад де Франс», где прошли открытие и финал Чемпионата мира по футболу 1998, а также некоторых стадионов Чемпионата мира 2010 в Южной Африке также было обеспечено Schneider Electric.

В России компания приняла участие в таких крупных проектах, как строительство стадиона «Фишт» в Сочи и многих других сочинских объектов, а также объектов Универсиады в Казани 2013.

Компания Schneider Electric является мировым экспертом в управлении электроэнергией. Подразделения компании успешно работают более чем в 100 странах. Schneider Electric предлагает интегрированные энергоэффективные решения для энергетики и инфраструктуры, промышленных предприятий, объектов гражданского и жилищного строительства, а также центров обработки данных. Более 150000 сотрудников компании, оборот которой достиг в 2013 году 24 млрд евро, активно работают над тем, чтобы энергия стала безопасной, надежной и эффективной. Девиз компании: «Познать возможности вашей энергии!» ЗАО «Шнейдер Электрик» имеет коммерческие представительства в 31 городе России с головным офисом в Москве. Производственная база «Шнейдер Электрик» в России представлена 7-ю действующими заводами и 3-мя логистическими центрами. Имеется собственный Научно-технический центр.

Студенческие стройотряды

Федеральная сетевая компания открывает 5-й сезон

2 июля состоялся старт пятого сезона студенческих строительных отрядов ФСК ЕЭС. Торжественное открытие прошло в Москве в офисном здании Федеральной сетевой компании. С приветственной речью перед студентами выступил председатель правления Андрей Муров и проректор Национального исследовательского университета «Московский энергетический институт» Вячеслав Гречихин. В мероприятии также приняли участие представители подрядных организаций, вместе с которыми будущие энергетики этим летом будут трудиться на энергообъектах страны.

Открытие сезона началось с «переключки» студенческих отрядов. В этом году сформировано 10 стройотрядов из числа студентов Московского энергетического института. Общее число участников составило 123 челове-

ка. Бригады будут работать на девяти объектах на территории пяти филиалов Федеральной сетевой компании — МЭС Сибири, Западной Сибири, Урала, Центра, Юга.

Как отметил Андрей Муров, «мы собираем стройотряды на протяжении многих лет, и с каждым годом проекты, в которых участвуют студенты, становятся масштабнее и интереснее. В этом сезоне ребятам предстоит работать на стройках, которые обеспечивают выдачу мощностей Ростовской и Донской АЭС, подключение к электросети нефтеперерабатывающих станций Каспийского трубопроводного консорциума и других мест. Желаю будущим энергетикам с достоинством встретить предстоящие стройотрядовские будни, которые помогут набраться впечатлений, знаний и бесценного трудового опыта».

В рамках подготовки ФСК ЕЭС к сезону стройотрядов заключены соглашения между ЦИУС ЕЭС, НИУ «МЭИ» и подрядными организациями. С каждым участ-

ником стройотрядов заключается срочный трудовой договор. Студенты обеспечены паральной и рабочей формой, им оплачен проезд до места работы, обеспечено комфортное проживание и трехразовое питание. В течение полутора месяцев ребята будут заниматься сборкой опор линий электропередачи, прокладкой кабеля, монтажом силового оборудования на подстанциях, а также работой с проектной документацией.

Начиная с 2010 года, в составе стройотрядов ФСК побывали более 2000 студентов из 38 высших и средних учебных заведений. Они отработали более чем на 100 энергообъектах, расположенных на территории от западных границ РФ до Дальнего Востока. Молодые энергетики смогли внести свой вклад в наладку энергоснабжения таких событий, как Саммит АТЭС-2012, XXVII Всемирная летняя универсиада в Казани, XXII Олимпийские зимние игры и IX Паралимпийские зимние игры.

«Зеленая Энергетика»

XIV Российский энергетический форум в Уфе

С 21 по 24 октября в столице Республики Башкортостан — городе Уфе состоится XIV Российский энергетический форум — одно из главных событий энергетической отрасли региона. «Зеленая Энергетика» — тема форума в 2014 году. В рамках Форума пройдет международная выставка «Энергетика ШОС» и XX юбилейная выставка «Энергосбережение. Электротехника. Кабель».

IV Российский энергетический форум включен в План председательства Российской Федерации в Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) в 2014–2015 годах, утвержденный Президентом России В. В. Путиным, и План участия Министерства энергетики РФ в конгрессных и выставочных мероприятиях, проводимых на территории Российской Федерации и за рубежом в 2014 году. Это единственное мероприятие энергетической отрасли в Республике Башкортостан, масштабный энергетический Форум, крупнейшие профильные выставки. Ежегодно в нем принимают участие свыше 150 крупнейших предпри-

ятий энергетической отрасли более чем из 25 регионов России и зарубежных стран.

Новинки своей продукции в 2014 году продемонстрируют ведущие предприятия отрасли, которые уже не раз оценили высокий экономический эффект от выставки в Уфе: «Росэнергоатом» (Москва), «ОБО «Беттерман» (Москва), «Изолятор» (Москва), «ХЕНЗЕЛЬ+МЕННЕКЕС Электро» (Мытищи, Московская область), Илешский завод высоковольтной аппаратуры (Чувашская Республика), «Арсенал» (Москва). Национальная электротехническая компания Морозова / TDM ELECTRIC (Москва), «Прософт-Системы» (Екатеринбург), «Промсистема» (Екатеринбург), Свердловский завод трансформаторов тока (Екатеринбург), ЭКРА (Челябинск) и многие другие. В форме и выставках участвуют представители органов власти, министерств, руководителей и специалистов предприятий энергетического комплекса. Более 900 профильных посетителей за 4 дня выставки.

Насыщенная и обширная деловая программа Форума 2014 года включает в себя проведение пленарного заседания «Зеленая энергетика — мода или необходи-

мость?», 10 научно-практических конференций, круглых столов, семинаров и презентаций с участием свыше 700 экспертов отрасли. Форум проводится в новом выставочном комплексе «ВДНХ-ЭКСПО» — профессиональной выставочной площадке, располагающей самым современным инфраструктурным комплексом. По результатам анкетирования участников выставок 2013 года практически каждый опрошенный респондент отметил важность Российского энергетического форума и выставок в городе Уфе для развития своего бизнеса (97%), большинство остались довольны количеством посетителей (77%) и работой организатора (81%).

Форум и выставки представляют уникальную возможность за короткие сроки оценить уровень развития отрасли, изучить спрос, провести маркетинговые исследования, установить новые деловые контакты и увеличить объем продаж.

(347) 248-12-74, 253-11-01, 253-24-03
energo@bvkexpo.ru
www.energovk.ru |

Соль энергетики

В Сыктывкаре торжественно открыли памятник

В Сыктывкаре состоялась торжественная церемония открытия памятника электромонтеру — это первый памятник представителю рабочей профессии в столице Коми. Инициатором установки монумента выступил филиал МРСК Северо-Запада «Коминэнерго». Памятник был разработан в рамках сыктывкарского проекта «Городские легенды», а его открытие приурочили к 50-летию со дня образования РЭУ «Коминэнерго».

Сегодня треть сотрудников предприятия — именно электромонтеры. С этой должности начинали свою карьеру и многие руководители энергетических предприятий. В церемонии открытия памятника приняли участие и.о. генерального директора МРСК Северо-Запада Александр Летягин, нынешний директор филиала «Коминэнерго» Иван Медведев и бывший руко-

водитель предприятия (1988–1998 гг.) Михаил Косолапов. «Если крестьянин — соль земли, то соль энергетики — это электромонтер. Люди именно этой профессии своими руками несут свет и тепло до каждого потребителя. И пока в доме горит лампочка, каждый вспоминает его добрым словом», — отметил во время церемонии открытия Александр Летягин, который сам начал свой трудовой путь с должности электромонтера.

Иван Медведев пояснил, почему электромонтер сидит в одной майке. «Наши работники под линиями всегда работают в касках и спецодежде. Однако, по замыслу автора, этот человек только что завершил свою работу, стнулся спецовку и присел отдохнуть. Вот поэтому он и сидит в майке, рядом с ним лежит каска и роза, которую он приготовил для своей любимой женщины. Розы мы высадил и рядом с памятником. Очень надеюсь, что новый сквер придется горожанам по вкусу».



ИСТОРИЧЕСКИЙ ЭКСКЛЮЗИВ

«Секретные» истребители

МиГ-23 в составе ВВС США: особенности истории, подробности эксплуатации

Владимир Карнозов

Крупнейшим авиационным юбилеем этого года в России является, бесспорно, семидесятилетие ОКБ имени Микояна (входит в РСК «МиГ»), которому в декабре исполнится 70 лет. Круглая дата жизни и работы одного из ведущих национальных авиационных конструкторских центров — хороший повод более подробно представить малоизвестные страницы выдающейся биографии истребителя прославленной марки «МиГ». «Промышленный еженедельник» представляет одну из глав новой книги известного специалиста в области авиации Владимира Карнозова, которая посвящена истории ОКБ имени Микояна и специфике создаваемой в ОКБ уникальной авиационной техники. Книга готовится к выходу в этом году.

«Red Eagles»

Анализ действий американской авиации в Юго-восточной Азии показывал недостаточную подготовленность экипажей к ведению маневренного воздушного боя с северо-вьетнамскими МиГ-17 и МиГ-21. Были разработаны различные программы повышения профессионального мастерства летчиков-истребителей. Для имитации вероятного противника в лице ВВС Советского Союза и его союзников ВВС и ВМС США сформировали эскадрилью «грессоров», вооружив их самолетами F-5E Tiger II, F-38 Talon и A4 Skyhawk.

Затем в генеральских головах мелькнула мысль о формировании специальной части, вооруженной МиГами. Под обозначением 4477-th Test and Evaluation Squadron — «Red Eagles» (4477-я эскадрилья испытаний и оценки авиатехники — «Красные орлы») она ведет свою историю с апреля 1977 года. «Думаю, что формирование моей эскадрильи стало логическим продолжением», — считает Gaillard Peck. Первый командир 4477 TES написал книгу воспоминаний America's Secret MiG Squadron («Эскадрилья секретных МиГов Америки»). Вот как он описывает реакцию молодых американских авиаторов на встречу с Мигом над просторами пустыни Невада: «У летчиков появилось (мало осознанное) стремление пристроиться к нему и лететь близко вместе; их глаза вылезали из орбит, наблюдая за советским самолетом. Они испытывали сильные эмоции».

«Мы всемерно старались убрать фактор «О, боже!» как определяющий первоначальную реакцию наших авиаторов при встрече с Мигом», — продолжает тему бывший командир центра Arnold Engineering Development Center на авиабазе Arnold. А вот что по данному поводу говорит один из «красных орлов»: «Нашим стремлением было выработать алгоритмы действий, которые давали бы американскому летчику-истребителю ответ на вопрос «что мне нужно сделать, чтобы завалить МиГ»? Для этого нам пришлось раздобыть несколько МиГов и полетать на них. Если говорить о типах, то нам больше нравились МиГ-21. Сравнительно простой и надежный, он хорошо выдерживает, в нем нет ничего особо плохого. А вот МиГ-23 был иным: труднее управлялся и имел ряд неприятных особенностей».

Летный состав

Военнослужащие и персонал авиабазы Топорах, где базировались «секретные МиГи Америки», давали подписку о неразглашении. «Мы все понимали, что попали в тщательно отобранную группу для важной работы», — говорит бригадный генерал в отставке David Stringer, начальник по планированию и программам 4477-й эскадрильи на протяжении трех лет начиная с 1980-го. — Решаемые задачи были значительно сложнее, чем те, которыми мы занимались в строевых частях». «Думаю, каждый из нас гордился своей работой на авиабазе», — добавляет бывший командир эскадрильи Manclark.

Как правило, летный состав эскадрильи насчитывал шестнадцать человек. Большинство — из ВВС, но были и выходцы из авиации флота и морской пехоты. Во время крупных учений американские летчики совершали на МиГах до трех вылетов за день средней продолжительностью около часа.

У всех были проблемы с освоением советской авиатехники, поскольку сначала формальный курс обучения был кратким, без печатных инструкций и наставлений и без доступа к разработчикам и летчикам-испытателям с большим налетом часов. За все время существования части она потеряла двух авиаторов. Один из них — капитан Mark F. Postai. Имя другого погибшего до сих пор сохраняется в тайне.

Авиаторы США считали советские самолеты ниже по технологическому уровню, чем американские. Корпусное насыщение и отделка внешних поверхностей МиГов показались им не столь хорошими. Особенно это было видно на примере заклепок, головки которых выступали над поверхностью планера. Однако это вовсе не означало, что МиГи можно списывать со счетов — как раз наоборот. «Для своего технологического уровня они показывали весьма высокие характеристики», — утверждает Manclark.

Разные типы

Американцам особенно нравились МиГ-21. Правда, летчики отмечали задержку с розжигом форсажной камеры. Из-за этого на маневрировании, особенно когда шел учебный бой, они старались как можно дольше держать выбранный режим работы мотора.

У МиГ-23 подобных проблем не было: авиаконструкторы задумали его скоростным и уделали особое внимание разгону. Этот самолет имел крыло с изменяемой ге-

ометрией. По крупному оно повторяло решения, примененные ранее на F-111. Однако советский самолет был легче и компактнее, что давало ему возможность выполнять функции фронтового истребителя. Вместе с тем, МиГ-23 отличался неустойчивостью на отдельных режимах, его было трудно пилотировать. «Ребятам не нравилось летать на МиГ-23, — утверждает Manclark, — они его боялись». И все же командование ВВС США считало, что американским авиаторам гораздо лучше приобрести опыт общения с МиГами над Невадой, чем где-нибудь над Восточной Европой в ходе возможного «горячего» конфликта.

Большинство освоивших МиГ-23 американских летчиков считали самолет неудачной попыткой Советов создать многоцелевой истребитель-бомбардировщик. Машина получилась скоростной, но имела проблемы с устойчивостью и управляемостью на отдельных режимах полета. Все командиры 4477-й эскадрильи считали ее опасной для полетов. Они отмечали, что МиГ-23 виражит плохо. Однако же, выполняя поставленные командованием задачи, летчики отработали технику ведения маневренного ближнего боя с гораздо более современными американскими истребителями F-15 и F-16. При этом они старались активно использовать сильные стороны советского самолета, включая стремительный разгон. Сложив крыло, МиГ-23 мог легко на скорости оторваться от противника «словно [гоночный] Ferrari, обгоняющий [легковушечный] Ford на трассе», — написали американцы.

По их мнению, лучше всего МиГ-23 действовал в роли перехватчика. Как правило, его атаки получались скоротечными: летчик делал заход на цель и на скорости уходил из зоны. Ввязываться в бой на виражах ему было невыгодно. Если истребитель противника заходил в хвост, МиГ мог «страхнуть» его, применив восходящий маневр, полагаясь на высокую тягу двигателя P-29—300. При этом приходилось потопеть, поскольку ручка управления самолетом требовала больших усилий для перемещения.

Техническое обслуживание и ремонт

Сколь тяжело ни приходилось летчикам, работа группы технической поддержки была еще труднее. Технический персонал 4477-й эскадрильи внес не меньший вклад в успех части, утверждают бывшие командиры. Как летчики, так и техники эскадрильи считались «сливками» ВВС США. Пять дней недели техники жили на авиабазе Топорах. Пристанищем служили трейлеры. Их невозможно было содержать в полной чистоте, внутри постоянно набивалась пыль пустыни. Техникам разрешалось носить гражданскую одежду и причешки «невоенного» стиля — с ними было можно «раствориться» среди местных жителей.

Поддерживать МиГи в летном состоянии было делом непростым. Американцы считали, что советские самолеты создавались в расчете на массовость и не рассчитывались на длительную эксплуатацию. Они полагали, что советская философия строилась на незначительном потреблении ресурсов: СССР выпускал самолеты большой серией с тем, чтобы быстро заменять вышедшие из строя. Низкая стоимость материалов, использование в конструкции двигателей, ограничивала срок их эксплуатации до пяти-шести часов. Это в несколько раз меньше, чем у F100 фирмы Pratt & Whitney на F-15 и F-16. Но примерно столько же, сколько показывал J79-GE-17 многоцелевого истребителя предыдущего поколения F-4E Phantom II (средний срок службы двигателя — в начальной эксплуатации оказался ниже обещанного, всего лишь 608 часов).

Не имея доступа к советским заводам, американцы были вынуждены придумывать иные способы поддержания МиГов в боеготовом состоянии. Персоналу авиабазы Топорах приходилось предпринимать особые меры для повышения ресурса авиатехники. Запасные части тоже имелись в ограниченном количестве. Помогала местная промышленность. Заказы были сравнительно небольшими, и стоимость в расчете на одну запасную часть оказывалась баснословной. Шесть недель и куча долларов — и вот вам, пожалуйста, комплект новых тормозов на замену оригинальных, изношенных. Вновь изготовленные запчасти смотрелись в точности, как оригинальные.

«Гидравлические насосы использовались американские, главное, чтобы они более-менее подходили», — говорит Stringer. — Таким образом покрывалось процентов десять наших потребностей. Чаще всего приходилось проводить восстановительный ремонт». Еще одной крупной проблемой было отсутствие описаний, инструкций и прочей документации. Разведка снабжала, чем могла, но этого было недостаточно, утверждали официальные лица по программе Constant Peg.

Со сравнительно простыми и неприхотливыми МиГ-17 и МиГ-21 американские механики справлялись. А вот появление на аэродроме Топорах гораздо более сложных МиГ-23БН и МиГ-23МС стало для них кошмаром. По мнению американцев, самолет представлял собой компромиссную конструкцию. Его обогнали с целью достижения высоких скоростей, но планер не обладал высокой прочностью. Нагрузка с поворотных консолей передавалась на центроплан, что приводило к появлению трещин. На каком-то этапе стоимость поддержания МиГов в летном состоянии начала «зашкаливать». Это и побудило командование ВВС США отказаться от их дальнейшей эксплуатации.

Мнение летчика

После рассекречивания программы Constant Peg в 2006 году о ней были написаны деся-

ти статей. Тридцать один летчик эскадрильи из шестидесяти девяти, что летали на МиГах, «дал показания» английскому писателю Стиву Дейвису. Он записал интервью «красных орлов» общей продолжительностью 65 часов и затем на их основе выпустил книгу объемом более 350 страниц. Она озаглавлена «Red Eagles. America's Secret MiGs» («Красные Орлы. Секретные МиГи Америки»).

Среди тех, кто по разным причинам не смог поговорить со Стивом, оказался Ted Drake с позывным «Vandit 42». В течение четырех лет, с 1984 по 1987-й, он выполнил 147 полетов на МиГ-21 и 294 полета на МиГ-23. И если на «двадцать первом» ему довелось полетать меньше, чем некоторым из сослуживцев, то по налету на «двадцать третьем» в Америке ему нет равных. Авиатор решил восполнить возникший пробел по этой машине, разместив посты на нескольких интернет-форумах и ответив на вопросы читателей.

Что офицеры 4477-й эскадрильи знали о МиГах, а чего не знали? Какая-то документация пришла вместе с самолетами, причем, информационное сопровождение по МиГ-23 оказалось лучше, чем по МиГ-21, утверждает Ted Drake. Документы переводили на английский при помощи компьютеров. По получению самолетов их подвергли всесторонним испытаниям. «Авиатехнику мы изучили подробно. Прошли проверки все системы: силовая установка, топливная, электрическая, пневматическая, прицельно-навигационный комплекс, вооружение и так далее», — утверждает он.

Знали ли американцы как работают, к примеру, датчики предупреждения о по-

никаких причин сказать: «объекты, отраженные в зеркале, кажутся ближе, чем на самом деле» — что мы частенько говорим об автомобильных зеркалах. Выходя из боя, было довольно легко нахренить самолет так, чтобы поймать противника в перископ и следить за ним. Если удаление составляло 2000 футов, я мог оценить расстояние с точностью 200—300 футов. А если 3—12 тыс. футов, то мог оценить с погрешностью до тысячи футов. Если противник был еще дальше (пару морских миль и больше), то он превращался в точку. Она просматривалась, но оценить дальность не представлялось возможным».

Когда перед освоением МиГ-23 летчиком 4477-й эскадрильи рассказывали про тактичное устройство предупреждения о выходе на большие углы атаки (рычажно-импульсная сигнализация, сокращенно «РИС»), они смеялись. «А полетали на самолете, и смех прекратился. Устройство мне понравилось. «Фантом» сначала предупреждал о срыве звуковым сигналом в наушниках, но сообщение как бы «соревновалось за уши» летчика с радио-посылками. Не плохо, но порой отвлекало. А вот тактичный сигнализатор на МиГ-23 ни с чем не соревновался. Мы прыгали себя «играть» с ним: потянул ручку чуть больше — чуть меньше, пока не почувствовал границу срабатывания. Таким образом пытались взять от самолета максимум его возможности в части маневренности».

Подводя черту под вышесказанным, Ted Drake резюмирует: «Словом, было довольно много всего такого, что мне нравилось в МиГ-23».



жаре в двигательном отсеке? Загорание лампы «пожар» на световой панели в кабине летчика могло происходить из-за нарушения инструкции по поддержанию датчиков в рабочем состоянии. Ted Drake утверждает, что знали. «Один из наших МиГ-23БН в полете постоянно выдавал ложные сигналы о пожаре. Моя практика свидетельствует: в серии всегда найдется «проблемный» самолет. Что-то происходит с ним в воздухе такое, что механики на земле никак не могут обнаружить или повторить. И так случается несколько раз подряд. В конце концов, мы сказали: «к черту это все!» Ведь какая получается ситуация: решая техническую проблему, мы выполняем один «технический» вылет за другим. Вопрос не решается, ресурс исчерпывается, а ребята из строевых частей не получают опыта боев с МиГами. Поэтому мы решили поставить собственную систему предупреждения о пожаре, а о русской забыть».

О сильных сторонах МиГ-23

Говоря о сильных сторонах МиГ-23, Ted Drake выделяет главное. «Если вам хочется летать быстро (в смысле очень быстро), то МиГ-23 — ваш самолет. Когда консоли переставляются с 45 градусов на 72, вы чувствуете, как машина «сбрасывает с себя» аэродинамическое сопротивление, стремительно ускоряясь. МиГ-23 — самый быстрый самолет из всех, на которых мне довелось летать. Он быстрее и F-4, и F-16».

Американские летчики-испытатели утверждали, что МиГ-23 мог значительно превзойти установленное разработчиком ограничение M=2,35, и развить M=2,5...2,7. Однако при этом возникали серьезные риски потери управляемости самолета в боковом движении.

Далее разговор плавно переходит к силовой установке. «Лично мне нравился двигатель самолета, особенно P-29—300 на МиГ-23МС. Большой и мощный двигатель. Утром лучи восходящего солнца красиво переливались на burner plume и shock diamonds (как я зову соответствующие части самолета). Мне нравились рычаг управления двигателем (РУД). Может, внешний вид у него «не очень» (не такой, как у F-16), но различные опоры под пальцы, защелки работали великолепно».

Обзор назад был «не очень» главным образом из-за низкой посадки летчика в кабине, а также конструкции катапультного кресла. «Но я прыгнул себя немного наклонившись вперед перед тем, как повернуть голову — так, чтобы не задевать шлемом за боковые части заголовка кресла. Мне понравился перископ с его отличной оптикой.

тала система COVA. Поскольку таковой у МиГ-23МС и МиГ-23БН не стояло, они могли резко сорваться в штопор даже на сравнительно малых углах атаки, меньше ограничения 26 градусов, что было введено конструкторами с известным запасом к «альфа-доп».

Анализ летных происшествий показывает, что МиГ-23МС/БН чаще всего срывались в штопор на больших углах атаки, когда летчик пытался маневрировать по крену. Причиной считали большой дифференциальный стабилизатор, который «в режиме ножниц» использовался для управления по крену. При несимметричном отклонении левой и правой половины он создавал побочный эффект в виде скольжения. После ряда аварий разрешенный угол атаки на МиГ-23МС/МФ/БН уменьшился до 22—24 градусов. Применительно к МиГ-23БН это значение сохранилось длительное время. На вариантах истребителя вопрос решился вышеупомянутым введением перекрестных связей.

По сравнению с «фантомом»

Плохие характеристики сваливания — большая часть ряда истребителей третьего поколения, к которому принадлежит МиГ-23 и F-4 Phantom II. История распорядилась так, что эти два самолета, созданные воевать друг с другом, на деле крайне редко (единичные случаи) стреляли один в другого. А вот их судьбы и репутации в глазах летчиков и инженерно-технического состава оказались на удивление схожими. Насколько тактовые могут быть у советского и американского боевых самолетов.

«гробовой уголок», на авиационном жаргоне — область полетов на максимальных значениях числа Маха и высоты полета, где минимальная ошибка пилотирования чревата катастрофой).

В данном случае речь идет о траектории, несколько отличной от основной для Coffin corner. В случае МиГ-23 понимается область по числам Ма на средних высотах, где резкое маневрирование по тангажу и крену может привести к потере управляемости, при этом на самолет действуют особо мощные силы и моменты. По утверждению американских специалистов, принимавших участие в программах Have Pad и Constant Peg, они имели возможность подробно ознакомиться с тремя самолетами, которые попали в Flogger's Coffin corner и получили серьезные повреждения.

Американцы обратили внимание на эффект «смывания кила» (vertical stabilizer washout). Популярно он описывается следующим образом. При установке консолей в промежуточное положение (например, 45 градусов) на больших углах атаки корневая (неподвижная) часть крыла в местах соединения с фюзеляжем генерировала сильные вихри. Если возникло скольжение, то вихревые потоки шли таким образом, что снижали эффективность вертикального оперения. Наихудшая ситуация возникла, когда самолет маневрировал с большой перегрузкой на средних высотах (иногда назывались цифры 8—10 тыс. футов). Из-за скольжения вихрь с одного из наплывов крыла падал точно на киль, что приводило к его затенению. В это мгновение возникали неблагоприятные силы и моменты на увеличение рысканья.

По утверждению американцев, ускорения могли быть столь резкими, что лопатки компрессора отламывались и летели в турбину либо за пределы корпуса. Из-за сильных перегрузок летчик мог потерять сознание. Когда он приходил в себя, самолет находился в штопоре, теряя высоту. Оставалось либо покинуть самолет, либо попытаться спасти его — сначала вывести из штопора, затем разложить крыло и планировать на аэродром. Бывали случаи, когда летчикам удавалось совершить безотгорную посадку. При последующем обследовании самолета обнаруживались повреждения компрессоров двигателей.

Четвертое поколение лучше третьего

Почему же американские коллеги Дрейка в целом о МиГ-23 отзывались негативно? По мнению авиатора, причина кроется в том, что они перешли на него с американских истребителей предыдущего — четвертого поколения. «В МиГе было кое-что, что нам нравилось. Вместе с тем, после освоения F-16 летчикам не очень нравилось летать на МиГ-23. Со всей определенностью говорю: в бой против истребителей четвертого поколения я бы не пошел ни на МиГ-23, ни на любом другом истребителе третьего поколения. Результаты локальных конфликтов здесь говорят сами за себя», — утверждает Drake.

Среди серьезных отличий между истребителями двух поколений — характеристики сваливания. МиГ-29, F-16 и F-18 сопоставимы так, что их аэродинамика хорошо работает на больших углах атаки. У третьего поколения с этим делом гораздо хуже, и здесь МиГ-23 и F-4 выступают единым фронтом. «Мы знали, что МиГ-23 имеет проблемы с устойчивостью и управляемостью. Но нашей задачей было «летая на самолете, выжимать из него все возможное», показывать строевым летчикам, что самолет может, чтобы впоследствии не было споризов. И мы летали...», — продолжает американский авиатор.

Все американские летчики, кто освоил МиГ-23, сначала получили опыт полетов на МиГ-21. Скорость захода на посадку у одного составляла 240—250 км/час, у второго — 310—330 км/час (без системы слуха пограничного слоя). Несмотря на разницу 70 км/час, каких-то особых преимуществ в глазах американских летчиков «двадцать третий» не получил. Выражаясь образно, самолет вел себя «нервно». «Закрывать выпускники несимметрично. Это порождало ошутимое кренение самолета, градусов на двадцать, пока в течение одной-двух секунд все поверхности не заняли равное угловое положение. Шасси, правда, выходили симметрично», — продолжает летчик своей рассказ.

«Мы знали, какие скорости и углы тангажа надо выдерживать на посадке. Мой опыт полетов говорит о двух главных проблемах. Первая. Когда крыло полностью выпущено, то при такой-то базе и колесе шасси у МиГ-23 возникали проблемы с управлением по курсу сразу после касания. Вторая. С характеристиками значениями посадочного веса центр масс и точка приложения подъемной силы оказывались недалеко друг от друга. Вместе с этим уменьшался статический запас устойчивости, устойчивость приближалась к нейтральной. Это усложняло пилотирование самолета в большей степени, чем ожидал летчик. А вот МиГ-21 на посадке оказался значительно более предсказуемым. У него было треугольное крыло и широко расставленные основные стойки шасси. Когда дул боковой ветер, МиГ-21 и F-4 вели себя лучше МиГ-23 и даже лучше F-16».

Подводя итог, Drake возвращается к темам программы Constant Peg и тому, что удалось сделать в рамках ее выполнения. «За десять лет, пока шла программа, мы выполнили более пятнадцати тысяч вылетов, показали МиГи почти шести тысячам летчиков ВВС, ВМС и КМП США. Нет другой такой страны, где бы кто-то сделал нечто подобное». Добавим: вряд ли кто-то когда-либо в будущем решится повторить «американский подвиг», зная о цене, что была за него уплачена.

Журнал по безопасности полетов, издаваемый ВВС США, отмечал, что на 1969 год насчитывалось 44 аварии «фантомов» по причине потери управляемости. А за все время эксплуатации данного типа ВВС и ВМС США потеряли более ста машин. Аэродинамическая тряска на самолете F-4E отмечалась на углах атаки 17—21 градусе, сваливание — при 27 градусах. Для управления по крену на углах атаки до 12 градусов летчик разрешалось пользоваться элеронами, на 12—16 градусах — только с одновременным отклонением руля направления. Выше 16 градусов летчику разрешалось пользоваться только рулем направления. Перемещение ручки управления самолетом вбок отклоняло элероны, но на больших углах атаки они работали по-иному. Реакция самолета отличалась от той, что ожидал летчик, и это могло привести к штопору.

По мнению Drake, F-4 Phantom был более предупредительным самолетом. «У него наступала тряска, затем он валялся на крыло (градусов 30 и более), дрожали педали (вибрация «трясунорм»), и только после этого терялась устойчивость в продольном канале (нос вошло из стороны в сторону). А далее — самолет терял управляемость... обычно с вращением в сторону, противоположную той, что задается летчиком боковым смещением ручки управления самолетом».

Словом, «Фантом» редко срывался в штопор без предупредительных признаков. А вот МиГ-23 практически не давал летчику нарастающих сигналов перед потерей управляемости, особенно МиГ-23БН, и почти всегда штопорил, утверждает Drake. «Теперь хороша новость — во всяком случае, в свое время она меня обрадовала. Самолет из штопора выходил довольно легко... Хотя лично я ухитрился снова ввести его в другой штопор, пытаясь выйти из первого, но это уже совсем другая история!»

Продолжая тему сравнения «Фантома» с советским «аналогом», авиатор утверждает: «Эргономика кабины МиГ-23 была не лучшей, что можно сказать и о других самолетах его поколения. Вот F-4 — тоже истребитель третьего поколения. Хотя я считаю, что кабина «Фантома» была все-таки лучше, она была лишь чуточку лучше».

Flogger's coffin corner

Судя по воспоминаниям Ted Drake, его случай потери управляемости не относился к самому худшему, что могло произойти. Летчик, эксплуатировавший МиГ-23МФ, МиГ-23УБ и МиГ-23БН ссылались на наихудший сценарий как Flogger's coffin corner (Flogger — кодовое обозначение МиГ-23, принятое странами НАТО; Coffin corner гили Q-corner —

Спортивный праздник

Итоги XXIII чемпионата России по гольфу

29 июня в Agalarov Golf & Country Club завершился 23-й чемпионат России по гольфу. Соревнования получились невероятно захватывающими, полными неожиданных поворотов, резких взлетов и досадных падений. Безусловно, главным героем финального дня стал чемпион России 2012 года, с недавних пор — профессиональный гольфист Владимир Осипов. С общим счетом 288 ударов (плюс 4) Владимир Осипов стал победителем чемпионата России во «внутреннем» зачете, в котором учитываются результаты только российских спортсменов, как любителей, так и профессионалов.



вершила турнир с общим счетом 281 (минус 3), став единственной спортсменкой, показавшей результат ниже пара. Нина стала первой как в открытом, так и во «внутреннем» чемпионате России. На втором месте в состязании российских спортсменок — профессиональная гольфистка Галина Ротмистрова, которая в первых двух раундах составила очень серьезную конкуренцию Нине Петовой, но в итоге уступила ей

Андрею Павлову, который лидировал в турнире после третьего раунда, не удалось удержать взятый темп. Увы, Андрею пришлось довольствоваться вторым местом. Его общий счет — 289 ударов, плюс 5. А суммарно же результаты 292 удара (плюс 8) Константину Лифанову хватило только для того, чтобы подняться на третью строчку турнирной таблицы.

Итоговый протокол отдельного зачета среди профессионалов (в рамках турнира проходил этап российского профитурна) получился идентичным протоколу чемпионата России: Владимир Осипов, Андрей Павлов, Константин Лифанов.

В открытом чемпионате России, в зачет которого шли только результаты любителей — как российских, так и иностранных, на верхнюю ступень пьедестала вновь поднялся иностранный спортсмен. На сей раз победителем стал представитель Литвы Корнелиус Балюконис, завершивший турнир с общим счетом 295 ударов (плюс 11). Зато серебро и бронза в этом году достались российским игрокам: на втором месте финишировал Михаил Морозов (296 ударов, плюс 12), на третьем — Никита Пономарев (303 удара, плюс 19).

Автором абсолютно лучшего итогового результата XXIII чемпионата России стала героиня трех последних чемпионатов, теперь уже трехкратная чемпионка страны Нина Петова. Сыграв сегодняшний раунд за 69 ударов (минус 2), девушка за-

в общей сложности пять ударов. Третьей во «внутреннем» чемпионате стала Маргарита Ким (302 удара, плюс 18).

В открытом чемпионате России среди любителей на вторую и третью ступени пьедестала поднялись иностранные спортсменки — Сидла Лайтай-Розса из Венгрии (296 ударов, плюс 12) и австрийка Леони Беттель (300, плюс 16).

Доброй традицией чемпионов России становятся сле-

данные кем-то из гольфистов эйсы. В этом году эстафету от девушки (Марии Таракановой в 2011-м и Веры Маркевич в 2013-м) принял Искандар Турсунов, поразивший одним ударом цель на трехпаровой шестой лунке.

Во время церемонии награждения было сказано немало теплых слов в адрес организаторов чемпионата — Ассоциации гольфа России, Москомспорта и промоутера состязания компании «Гольф-Профи». Особой благодарности как от игроков, так и от официальных лиц удостоился клуб Agalarov Golf & Country Club, который уже третий год принимает состязание. Гольфисты отмечали превосходное состояние arenas, уверяя, что сражаться на ней было огромным удовольствием.

Организаторы чемпионата благодарят партнеров турнира: компанию «Аэрофлот», официальную воду турнира «Азбуку Вкуса», страховую компанию «Гелиос», новый бренд премиум сегмента Tom Tailor Polo Team, интернет-портал Golf.ru, марку кокосовой воды CocoWell и марку чипсов Delicados.

Соглашений на 15 млрд руб.

III Международный инвестиционный форум в Твери

26–27 июня состоялся III Международный инвестиционный форум, Организатором которого выступает Правительство Тверской области. Третий год подряд Форум становится важнейшей площадкой для открытого диалога представителей власти и бизнеса.

\$4700 млн. В рамках их реализации получают 25 тыс. человек».

Глава региона Андрей Шевелев традиционно выступил с приветственным словом на открытии форума: «Тверская область уже доказала, что способна воплощать самые масштабные и технологически сложные проекты. Буквально на этой неделе у нас состоялось официальное открытие гостиницы всемирно известной сети «Рэдиссон», а также первого в нашей стране экскаваторного завода японской компании «Хитачи». Вокруг этого предприятия уже сегодня формируется кластер из японских и тверских производств. В Верхневолжье успешно работают «Шелл», «Отто Групп», «Глобус», «Леруа Мерлен», «Альстром», «Парок», «Паулиг», «Книорр-Бремз» и другие известные компании. Сейчас в инвестиционном портфеле Тверской области находится еще свыше 80 проектов, вес которых в сумме достигает более

Заместитель министра регионального развития РФ Валерий Гаевский подчеркнул, что Тверской международный инвестиционный форум уже доказал свою эффективность и стал авторитетной площадкой для обсуждения стратегических вопросов. «Два прошедших форума закрепили конкурентные преимущества Тверской области, которая является одним из наиболее инвестиционно-привлекательных регионов с мощным кадровым, промышленным потенциалом, серьезными рекреационными возможностями», — сказал замминистра.

Ведовой программе форума приняли участие около 450 делегатов из 7 стран, среди которых — руководители крупнейших российских и международных компаний, действующие и потенциальные инвесторы Тверской области, представители инвестиционных фондов и банков, торгово-промышленных палат и профильных ассоциаций.

На пленарном заседании «Инвестиционная стратегия регионов России. Конкуренция и кооперация» с докладами выступили: заместитель министра

регионального развития РФ Валерий Гаевский, председатель Законодательного Собрания региона Андрей Епишин, президент Hitachi Construction Machinery Юичи Судзимото, президент Paros Group Кари Лехтинен, директор по промышленности, торговле и агропромышленному комплексу Европейского банка реконструкции и развития Линдис Форбе, исполнительный директор «Ассоциация индустриальных парков России» Денис Журавский.

После пленарного заседания состоялась церемония официального подписания соглашений между правительством Тверской области и компаниями: ООО «Промтехлит», ООО «Гематек», ООО HUESKER Synthetic GmbH, ООО «Эквицентр», ОАО «Агрофирма Дмитровка Горь», ООО «Тверская агропромышленная компания», НП «Саморегулируемая организация арбитражных управляющих «Эгида» ООО «АКСС Плюс» и другие. В общей сложности в рамках форума было подписано девять соглашений на сумму свыше 15 млрд руб. Это наглядно демонстрирует активную инвестиционную политику региона.

В этом году тематика форума была посвящена трем основным перспективным направлениям

развития инвестиционной деятельности региона. Делегаты форума обсудили возможность привлечения инвестиций в производство композиционных материалов, децентрализацию логистических проектов из Москвы в соседние области, а также развитие сельскохозяйственного кластера в Центральном федеральном округе.

«Тверской международный инвестиционный форум — это уникальная площадка, где сконцентрированы все участники, влияющие на инвестиционную привлекательность региона и собственно инвесторы. Сбербанк представлен в качестве генерального партнера форума и является одним из основных кредиторов тверской экономики, и намерен оставаться им впредь. Мы находимся здесь, чтобы рассказать о наших предложениях, наладить эффективную коммуникацию с настоящими и будущими партнерами», — поделился участником Сергей Ющенко, управляющий Тверским отделением Сбербанка России.

В рамках форума состоялось 4 мастер-класса, на которых участники узнали о преимуществах инвестирования в производство на территории Тверской области, услышали реальные

примеры и советы, как избежать ошибок («подводных камней») на всех этапах реализации проекта, а также получили профессиональные рекомендации юристов, которые следует учесть при выборе земельного участка. Мастер-классы провели представители таких компаний, как Paros Group, Hitachi Construction Machinery Eurasia Manufacturing Co., Ltd., Юридическое бюро «Соболев и партнеры», Юридическая группа «Яковлев и Партнеры».

Во второй день форума участники посетили индустриальные парки «Раслово» и «Боровлево», побывали с экскурсией на заводе по производству экскаваторов Hitachi Construction Machinery, на заводе по производству железнодорожных подшипников SKF и в издательско-полиграфическом комплексе Парето-Принт.

Генеральными партнерами Форума: компания «Paros Group», «Специмагстрой» и «Сбербанк». Партнеры Форума: компания «Hitachi Machinery Construction», MSB Capital Group, Агрохолдинг «ЭкоРос», «ВСК Страхование», «ВТБ», «Мастер», «ПрофПроект», «Ростелеком», «Соболев и Партнеры», «Яковлев и Партнеры», Tver Estate.

Портативные накопители

«PE» рекомендует: ESD400 емкостью 1 ТБ от Transcend

Компания Transcend Information, Inc. (Transcend), мировой лидер среди производителей мультимедиа и накопителей, представила новейший твердотельный накопитель ESD400, оснащенный интерфейсом SuperSpeed USB 3.0. Эти устройства, максимальный объем которых может составлять до 1 ТБ, демонстрируют высокую скорость считывания (до 410 МБ/с) и записи (до 380 МБ/с), а также отличаются компактностью и надежностью, что делает их прекрасным выбором для пользователей, которые нуждаются в емкой и высокой скорости передачи данных.

Накопители ESD400 могут иметь объем от 128 Гб до 1 ТБ и предоставляют возможность хранения больших мультимедийных файлов и приложений, фотографий, документов и практически любых иных данных, которые только могут потребоваться пользователю. Эти устройства оснащены интерфейсом нового поколения SuperSpeed USB 3.0, который обеспечивает в 10 раз более высокую скорость передачи данных, чем USB 2.0. Благодаря поддержке протокола UASP накопители отличаются впечатляющей производительностью. При подключении к порту USB 3.0 скорость считывания данных может достигать 410 МБ/с, а записи — 380 МБ/с, что позволит всего за 13 секунд переписать DVD-фильм объемом 4,7 Гб. Благодаря совместимости с интерфейсами USB 2.0, ESD400 можно использовать для обмена файлами с компьютерами, не поддерживающими SuperSpeed USB 3.0.

Накопитель Transcend ESD400 построен на базе флэш-памяти и не содержит движущихся частей, работает абсолютно бесшумно и не нагревается, а также способен выдерживать в пять раз больше ударные и вибрационные нагрузки, чем обыкновенные жесткие диски. Он не только более надежен в работе, но имеет значительно меньшие размеры и вес. Габариты корпуса ESD400 составляют всего 92x62x10,5 мм, а вес — 56 г, так что это устройство легко уместится в кармане. Компактный твердотельный накопитель прекрасно подходит для ежедневного использования и поставляется в комплекте с удобном чехлом, который защищает его от царапин во время транспортировки.

Владельцы ESD400 получают право на бесплатную загрузку ПО управления данными Transcend Elite, которое позволяет эффективно работать с цифровыми данными. Это удобное программное обеспече-

ние для выполнения инкрементального резервного копирования, надежного хранения конфиденциальной информации и многих других важных задач. Более того, кнопка One Touch, обеспечивает возможность в одно касание сформировать независимую резервную копию наиболее важных файлов, синхронизировать архивные данные с актуальной информацией, хранящейся на ноутбуке или настольном компьютере.

Портативные твердотельные накопители Transcend ESD400 могут иметь емкость 128, 256, 512 и 1 ТБ на все модели распространяется трехлетняя ограниченная гарантия Transcend.

Transcend является признанным в мире лидером среди производителей накопительных устройств и мультимедиа. Компания Transcend была основана в 1988 году, и на данный момент предлагает полный спектр стандартных и проприетарных модулей памяти, флэш-памяти, USB флэш-накопителей, портативных жестких дисков, твердотельных дисков, цифровых медиаплееров, кардридеров, а также мультимедиа-носителей. Transcend имеет производственные мощности на Тайване и в Китае, представительства в США, Великобритании, Германии, Нидерландах, Японии, Корее, на Тайване и в Китае.

Гипсовые лидеры

«Сен-Гобен» определил лучших строителей

Анастасия Краснова

В Берлине состоялся финал 9-го Международного конкурса Saint-Gobain Gypsum Trophy («Сен-Гобен Джипсум Трофи») на лучшие проекты с использованием гипсовых строительных материалов, известных в России под брендом GYPROC («Гипрок»). Участниками конкурса являются ведущие строительные и подрядные организации. В этом году в Saint-Gobain Gypsum Trophy впервые участвовали 2 лучших российских проекта, победившие на национальном этапе конкурса.

Компетентное жюри выявило победителей, рассмотрев множество интересных и сложных проектов из 33 стран.

В номинации «Листовые гипсовые материалы» лучшим был признан «Немецкий Театр» (Германия, Мюнхен). Центральным элементом данного проекта — трехмерный перфорированный потолок, выполненный из декоративно-акустических листовых гипсовых материалов Rigipole и обеспечивающий превосходное освещение аудитории и прекрасную акустику. В номинации «Гипсовые строительные смеси» победила Синагога в городе Мюлузе (Франция), относящаяся к историческому наследию, внесенным в реестр объектов культурного наследия. Целью проекта являлось восстановление со 100% точностью интерьера синагоги в том виде, в котором он существовал до разрушения пожара 2010 года. В номинации «Иינוвации и устойчивое развитие» победителем признан проект Казино в г. Мондорф-ле-Бен (Франция). Чтобы расширить восточный фронт здания, архитектор спроектировал потолок площадью 600 квадратных метров в форме волн, каждая из которых имеет свою уникальную форму. В номинации «Коммерческий сектор» победу одержал проект Торгового центра Крадлестон Молл (Cradlestone Mall) из Южной Африки, находящийся в городе Йоханнесбурге на площади паркового комплекса «Кольбель человечества», который является объектом всемирного наследия ЮНЕСКО.

«Конкурс Saint-Gobain Gypsum Trophy набирает обороты, становится все более важным и востребованным. В этом году количество участников международного этапа конкурса превысило все ожидания, финал стал самым масштабным, — комментирует Николай Троицкий, Бизнес-Директор подразделения GYPROC (Гипрок) компании «Сен-Гобен». — Мы планируем и дальше развивать конкурс в России, повышать его популярность. Несмотря на то, что российские проекты не выиграли, было приятно увидеть технически сложные решения наших соотечественников, которые были представлены и оценены жюри конкурса на очень высоком уровне. Сейчас мы начинаем подготовку к следующему национальному конкурсу, который будет проходить в следующем году. Его победитель поедет представлять Россию на международный финал Saint-Gobain Gypsum Trophy в 2016 году».

Конкурс традиционно проходит в два этапа (национальные туры и международный финал) один раз в два года. В финале жюри оценивает реализованные проекты в различных номинациях по нескольким критериям, в числе которых качество выполнения работ, а также комплексный и инновационный подход к использованию гипсовых строительных материалов и систем «Сен-Гобен» в строительстве зданий.

На церемонии награждения Клод-Ален Тарди, Президент подразделения «Сен-Гобен Гипс» (Saint-Gobain Gypsum) выступил с приветственной речью, подчеркивая важность инноваций и устойчивого развития в строительной отрасли.



Спецификация «FULL»

Аэрофлот полностью обновил парк SSJ-100

Аэрофлот ввел в эксплуатацию десятый самолет Sukhoi Superjet 100 производства компании ЗАО «ГСС» в расширенной комплектации. Таким образом, все ВС SSJ-100 спецификации «LIGHT» в парке компании заменены на самолеты версии «FULL». Лайнер Sukhoi Superjet 100 (регистрационный номер RA-89027) назван в честь Героя Советского Союза, Заслуженного пилота СССР, участника Великой Отечественной войны, проработавшего в гражданской авиации более 40 лет, Василия Александровича Борисова.

По информации Департамента общественных связей Аэрофлота, спецификация «FULL» отличается от стандартной новой системой управления полетом (Flight Management System (FMS)) и наличием погодного радара с функцией определения сдвига ветра, а также наличием

системы беспроводной передачи данных о работе систем самолета и двигателя. Помимо этого, в данной версии увеличено количество камер системы видеонаблюдения, сделано раздельное управление освещением и кондиционированием в обоих пассажирских салонах, добавлено дополнительное рабочее место борпроводника. В «FULL» версии увеличено число буфетно-кухонных модулей и заменены две печки на печи увеличенной емкости для подогрева еды.

В салоне появился персональный обдув пассажирских кресел, самолет оборудован тремя туалетными комнатами с пеленальными столиками, а каждый блок пассажирских кресел имеет дополнительную кислородную маску. Следуя пожеланиям пассажиров, в самолете появилось дополнительное место для крепления детской люльки.

Самолет был передан Аэрофлоту по договору финансовой аренды (лизинга) с компанией «ВЭБ-лизинг». Лайнер расчи-

тан на перевозку 87 пассажиров в комфортабельной двухклассной компоновке (12 мест в салоне бизнес-класса и 75 — в салоне экономичного класса). Максимальная дальность ВС составляет 2,4 тыс. км.

Sukhoi Superjet 100 — региональный самолет нового поколения, разработанный и произведенный компанией ЗАО «Гражданские самолеты Сухого» при участии Alenia Aeronautica. В январе 2011 года SSJ-100 получил сертификат типа AP MAK.

Благодаря воздушным судам SSJ-100, Аэрофлот имеет возможность реализовывать одно из ключевых направлений стратегии по построению глобальной сетевой авиакомпании и укрепить лидерство во внутреннем рынке воздушных перевозок. Самолеты SSJ-100 становятся важной частью воздушного парка Аэрофлота, входящего в число самых молодых и технически совершенных в Европе. Всего Аэрофлот заказал 30 самолетов SSJ-100.



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

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

Генеральный директор, главный редактор
Валерий Стольников
Заместители главного редактора
Елена Стольникова
Дмитрий Кожевников
Помощники главного редактора
Юлия Гужонова
Татьяна Соколова

Директор по развитию
Дмитрий Минаков
Региональный директор
Наталья Можаяева
Дизайн и верстка
Алексей Зинovieв
Сергей Курков
Руководитель коммерческой службы
Александр Лобачев

Логистика
ЗАО «Истгалф-Трансавто»
Представитель в Северной Америке: Виктория Яковлева (Банкувер, Канада); vk1@telus.net Тел.: (1-604)-805-5979
Распространяется по подписке, 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» по индексам **45774** и **83475** (для юрлиц); по каталогу «Почта России» по индексам **10887** и **10888** (для юрлиц); через «Интер-Подписка» на электронную версию: rodpiska@promweekly.ru
Материалы, отмеченные ©, публикуются на правах рекламы.

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
Газета «Промышленный еженедельник» является официальным публикатором актов Минпромторга России.

Использованы материалы информгентств и интернет-изданий.
Номер подписан 04.07.2014
Отпечатано в ОАО «Красная Звезда». 123007, г. Москва Хорошевское шоссе, 38. Тел.: (495) 941-28-62, 941-34-72, 941-31-62. E-mail: kr_zvezda@mail.ru, www.redstarph.ru
Номер заказа 3422
Тираж 40 000 экз.