

Публикации Publications

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ RAILWAY INDUSTRY

По итогам первого полугодия 2017 года ставки на полувагоны стабилизировались
gudok.ru_04.07.2017

Уралвагонзавод в 2017 году планирует обеспечить экспортные поставки на 51 млрд рублей
rns.online_04.07.2017

ИНДУСТРИАЛЬНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ И ТЯЖЕЛОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ INDUSTRIAL AND HEAVY ENGINEERING SECTOR

ЦКБМ отгрузило оборудование для Тяньваньской АЭС
i-mash.ru_04.07.2017

Директором филиала «Алросы» во Владивостоке назначен Алексей Иванов
rns.online_04.07.2017

МЕТАЛЛУРГИЯ И ТОПЛИВНО-ЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ SMELTING INDUSTRY AND FUEL-POWER SECTOR

Фабрика окомкования Стойленского ГОКа выпустила трехмиллионную тонну окатышей
steelland.ru_04.07.2017

Легендарному стану Магнитки - 75 лет
metallinfo.ru_04.07.2017

«Мечел» ведет переговоры о продаже доли в Эльге, определится до конца года
rns.online_30.06.2017

АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ AUTOMOTIVE INDUSTRY

Renault до конца года начнет продажи минивэна Dokker в России
rns.online_04.07.2017

Электромобили вредят экологии больше, чем авто с двигателями внутреннего сгорания
steelland.ru_04.07.2017

Ford Sollers планирует повысить зарплаты сотрудникам на 4,5–7%
rns.online_04.07.2017

АВИАКОСМИЧЕСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ AEROSPACE INDUSTRY

АК "Сухой" намерена реконструировать производство на "Новосибирском авиазаводе им. Чкалова"

i-mash.ru_04.07.2017

Представители "АПЗ" посетили "КАЗ" с рабочим визитом

i-mash.ru_30.06.2017

«Мы стремимся делать самолеты, которые не требуют капитального ремонта»

[kommersant.ru_04.07.2017](#)

«Вертолеты России» рассчитывают до 2025 года поставить более 1,7 тыс. средних и тяжелых вертолетов

[rns.online_04.07.2017](#)

**ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ПОЛИТИКА
ECONOMIC POLICY**

Мантуров заявил, что санкции подстегнули российскую промышленность

[rns.online_04.07.2017](#)

Больничные обрели виртуальную реальность

[kommersant.ru_04.07.2017](#)

**НИОКР
R&D**

Утвержден план реализации стратегии научно-технологического развития России

[i-mash.ru_04.07.2017](#)

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ
RAILWAY INDUSTRY**По итогам первого полугодия 2017 года ставки на полувагоны стабилизировались**

gudok.ru_04.07.2017

Эксперты железнодорожного холдинга «Объединенная Вагонная Компания» на основании данных издания «Рынок подвижного состава» отмечают, что в мае 2017 года реализация вагонов заводами СНГ составила 3,8 тыс. ед. (в том числе 2,5 тыс. полувагонов), что на 37% выше результатов мая 2016 года (2,8 тыс. ед.), но ниже на 31% уровня предыдущего месяца.

Спрос на полувагоны соответствует списанию: списание полувагонов в мае составило 2,3 тыс. ед. Всего было списано 6,3 тыс. ед. подвижного состава.

Коммерчески пригодный к перевозкам подвижной состав по состоянию на начало июня составляет 990 тыс. ед. Неисправный парк — 70,8 тыс. ед. (минимальный уровень с 2014 года), профицит — 72 тыс. ед. (из них полувагонов — всего 2 тыс. ед.).

В июне ставки аренды на полувагоны остались в прежнем диапазоне 1 300-1 400 руб./сутки. Участники рынка ожидают, что стоимость аренды полувагонов в июле останется стабильной.

Уралвагонзавод в 2017 году планирует обеспечить экспортные поставки на 51 млрд рублей

rns.online_04.07.2017

Корпорация Уралвагонзавод (УВЗ) в 2017 году планирует обеспечить экспортные поставки на общую сумму 51,17 млрд рублей, следует из годового отчета компании.

«За счет имеющихся контрактов и проводимой предконтрактной работы планируется поставить имущества в 2017 году на общую сумму 51,17 млрд рублей», — говорится в отчете УВЗ.

В 2016 году корпорация в рамках экспортных контрактов обеспечила поставку техники на сумму 67,5 млрд рублей. На основе коммерческих предложений компании заключено 13 контрактов на общую сумму около \$36 млн.

ИНДУСТРИАЛЬНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ И ТЯЖЕЛОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ
INDUSTRIAL AND HEAVY ENGINEERING SECTOR**ЦКБМ отгрузило оборудование для Тяньваньской АЭС**

i-mash.ru_04.07.2017

АО "ЦКБМ" (входит в машиностроительный дивизион Росатома - Атомэнергомаш) отправило на третий блок Тяньваньской АЭС (Китай) рабочие колеса главных циркуляционных насосов ГЦНА-1391.

Запасные части будут использоваться при планово-предупредительных ремонтах. Проектирование, изготовление и обслуживание насосного оборудования для атомной промышленности - основная специализация ЦКБМ. Предприятие является единственным в России разработчиком и изготовителем главных циркуляционных насосов для всех типов российских реакторов ВВЭР. Новейшая разработка конструкторского бюро - циркуляционный насос без маслосистемы (ГЦНА-1753), в котором все узлы смазываются и охлаждаются водой (в том числе - узлы электродвигателя). Отсутствие маслосистемы значительно повышает пожаробезопасность АЭС. Данное техническое решение не имеет аналогов в мире.

ЦКБМ располагает единственным в России комплексом для проведения полномасштабных испытаний насосного оборудования в условиях, имитирующих работу реактора по всем параметрам (давление, температура, тип теплоносителя). Вся продукция предприятия, поставляемая на АЭС, проходит испытания в различных режимах, что позволяет своевременно выявлять возможные отклонения параметров работы и устранять неисправности. Также ЦКБМ осуществляет регулярные поставки запасных частей и оказывает необходимую поддержку своим заказчикам, обеспечивая сервисное обслуживание насосного оборудования атомных электростанций в России и за ее пределами.

Директором филиала «Алросы» во Владивостоке назначен Алексей Иванов

rns.online_04.07.2017

Филиал алмазодобывающей компании «Алроса» во Владивостоке возглавил Алексей Иванов, который будет отвечать за развитие бизнеса филиала, привлечение новых клиентов и расширение деятельности компании на площадке Евразийского алмазного центра (ЕАЦ), сообщили в «Алросе».

Иванов в разные годы возглавлял компанию «Аркус Даймондс Израиль Лтд» и представительство «Алросы» в Израиле. До этого работал в Управлении безопасности «Алросы» в г. Мирный и в аппарате управления «Алросы» в Москве, занимал должность помощника президента «Алмазы России-САХА». В последние годы являлся руководителем секретариата заместителя председателя Совета Федерации и помощником члена Совета Федерации Федерального собрания Российской Федерации В. Штырова.

Филиал «Алросы» во Владивостоке был создан в 2016 году по решению Наблюдательного совета компании для развития Евразийского алмазного центра на территории Свободного порта Владивосток. Первые продажи алмазов на площадке ЕАЦ были проведены филиалом в августе-сентябре прошлого года. С января по май текущего года объем продаж составил \$21,6 млн долларов. Планируется, что до конца года эта цифра составит не менее \$70 млн.

МЕТАЛЛУРГИЯ И ТОПЛИВНО-ЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ SMELTING INDUSTRY AND FUEL-POWER SECTOR

Фабрика окомкования Стойленского ГОКа выпустила трехмиллионную тонну окатышей

steelland.ru_04.07.2017

Стойленский ГОК, компания Группы НЛМК, международной сталелитейной компании с активами в России, странах Евросоюза и в США, выпустил трехмиллионную тонну окатышей на фабрике окомкования концентрата, одной из крупнейших в Европе.

Фабрика окомкования была запущена в ноябре 2016 года и стала «Событием года» в российской металлургии по версии экспертов международной выставки «Металл-Экспо'2016». Ее производственная мощность составляет 6 млн тонн окатышей в год. Оборудование и инфраструктура предприятия позволяют увеличить производительность комплекса на 20% до 7,2 млн тонн окатышей в год.

В основе проекта фабрики заложена концепция безотходного экологичного производства: материалы шихты и пыль возвращаются в технологический процесс. Высокоэффективная система газоочистки улавливает 98% выбросов в атмосферу.

«Сегодня на СГОКе пройден важный рубеж – три миллиона тонн окатышей. Благодаря ответственному и квалифицированным сотрудникам уже через полгода после запуска фабрика окомкования вышла на проектную мощность и не сбавляет темпы. Ежемесячно мы отправляем на Новолипецкий металлургический комбинат более 500 тыс. тонн окатышей с содержанием железа 64,8%, что соответствует проектным показателям. Обжиговая машина работает с производительностью 789 т/час, как мы и ожидали. Выполнение всех запланированных задач позволит нам обеспечить Группе НЛМК контроль над сырьевыми затратами», — прокомментировал генеральный директор Стойленского ГОКа Сергей Напольских.

Высокотехнологичный комплекс фабрики окомкования был построен за два года. Активная фаза реализации крупнейшего в регионе проекта с общим объемом инвестиций около \$680 млн (34 млрд руб.) началась в 2014 году и велась высокими темпами.

При проектировании фабрики были выбраны наилучшие доступные технологии и оборудование. Высокопроизводительный процесс обеспечивает крупнейшая в Европе конвейерная обжиговая машина (780 тонн окатышей в час).

Ввод в эксплуатацию этого стратегического для Группы НЛМК объекта позволил компании укрепить позиции одной из самых эффективных в мировой металлургии за счет обеспечения доменных мощностей недорогим собственным сырьем.

Легендарному стану Магнитки - 75 лет

metallinfo.ru_04.07.2017

Найти подробную историю стана "2350" Магнитогорского металлургического комбината не получится даже у самого дотошного исследователя: о таких объектах широкой публике рассказывать было не принято. Но даже одного упоминания, что цех выпускал броню в период Великой Отечественной войны, хватает для того, чтобы понять: этот передел - особенный, сообщает газета "Магнитогорский металл".

Стан был изготовлен на заводе "Уралмаш" в 1935 г. и, как один из самых лучших, надёжных, был отправлен в Запорожье. Когда в 1941 г. встал вопрос о необходимости выпуска бронированной стали, оборудование вместе с работниками и их семьями из Мариуполя эвакуировали в Магнитку. Стан был компактным: две нагревательные методические печи, клетки ДУО и ТРИО, правильная машина, соединённые в единую технологическую цепочку передаточными рольгангами. Поставили фундаменты и смонтировали агрегаты в кратчайшие сроки. И первого июля 1942 года стан был принят в эксплуатацию. С первых же дней стан "2350" выполнял преимущественно заказы военного назначения. Броня шла на бронекатера, броневые автомобили для переброски пехоты, так называемые "летающие танки", фронтные штурмовики.

"До окончания войны цех находился под открытым небом и был меньше - заканчивался вот здесь, после листопркатной машины, - рассказывает исполняющий обязанности начальника участка Родион Зайнагабдинов. - Листы резали и отправляли на производство военной техники. Остальной конвейер был достроен в 1957 г. Сегодня процесс практически такой же. Слябы, нагретые до температуры 1280 градусов, раскатывают двумя валиками в клетки ДУО до толщины тридцать семь миллиметров. Процесс контролирует оператор, регулирует всё, пока лист не достигнет нужных параметров".

Сегодня стан "2350" производит лист для судостроения, мостостроения, машиностроения. В списке потребителей - заводы нефтехим-аппаратуры, газо-нефтезапорной арматуры, трубные, вагоностроительные предприятия России. Продукция ЛПЦ идёт в страны ближнего и дальнего зарубежья. Продукцию стана "2350" используют судостроители Мурманска и Петербурга, Комсомольска-на-Амуре и Хабаровска, Нижнего Новгорода и Волгограда.

За 75 лет оборудование не раз модернизировалось. Сейчас планируется усовершенствовать работу нагревательных печей, внедрить новый рекуператор. На участке листоотделки устанавливают новые современные ножницы для отбора проб. Но основные агрегаты работают чётко и безотказно десятки лет и пока "на пенсию" не собираются. Так что это далеко не последний юбилей легендарного цеха, чья история считается одной из самых выдающихся страниц в жизни комбината.

«Мечел» ведёт переговоры о продаже доли в Эльге, определится до конца года

rns.online_30.06.2017

«Мечел» до конца года планирует определиться с продажей доли в Эльгинском месторождении иностранному инвестору, сказал журналистам по итогам годового собрания акционеров гендиректор компании Олег Коржов.

«Мы должны определиться до конца года. Мы рассчитываем до конца года понять ведём ли мы сделку, какая это сделка. У нас понимание будет осенью - до конца года», — сказал он.

Доля «Мечела» в этом активе составляет 51%, Газпромбанка - 49%. Коржов отметил, что рассматривается как продажа доли самого «Мечела», так и Газпромбанка.

«Тот вариант, который мы рассматриваем сегодня с Газпромбанком - это привлечение инвестора на определенных условиях, в том числе, на условиях финансирования окончания первого этапа проекта», — сказал Коржов. «Эту работу мы проводим достаточно интенсивно, переговоры ведутся в первую очередь с компаниями, которые заинтересованы в поставках угля на свои предприятия в Юго-Восточной Азии. Мы ведем переговоры достаточно предметно с рядом таких компаний», - добавил он.

АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Renault до конца года начнет продажи минивэна Dokker в России

rns.online_04.07.2017

Продажи компактного минивэна Renault Dokker в России начнутся до конца 2017 года, сообщает компания Renault.

«Это многофункциональный автомобиль с тщательно продуманным дизайном, богатым оснащением и высоким уровнем безопасности, предназначенный для частного и профессионального использования», — пояснили в компании.

Renault Dokker будет доступен в России в пассажирском и грузопассажирском вариантах.

Пассажирская версия с пятиместным салоном располагает одним из самых больших в своем классе багажных отделений (800 л). Коммерческая версия имеет грузоподъемность 750 кг и до 4 кубометров полезного объема. Оба варианта автомобиля имеют сдвижные двери большой площади.

В сегменте LCV Renault продает в России фургоны Master, электромобили Kangoo Z.E. и коммерческую модификацию Twizy Cargo.

Электромобили вредят экологии больше, чем авто с двигателями внутреннего сгорания

steelland.ru_04.07.2017

Чтобы стимулировать продажи электромобилей, правительство Германии ввело год назад специальную денежную премию. В Берлине хотят, чтобы к 2020 году миллион электрокаров ездил немецкими дорогами. Однако у шведских исследователей возникли некоторые сомнения в экологичности автомобилей на электрической тяге.

Они подсчитали, что производство одного аккумулятора для Tesla сопровождается выброс в атмосферу 17,5 тонн парниковых газов (CO₂). Это соответствует выбросам одного автомобиля с двигателем внутреннего сгорания за 8 лет эксплуатации. К тому же электромобили можно назвать экологично чистыми, если они используют «зеленую» энергию, полученную из возобновляемых источников энергии, а не из угля или другого ископаемого топлива.

Ранее подобное исследование делали в Американском институте чугуна и стали, где доказывали, что использование алюминиевых деталей для автомобилей является более опасным для экологии, чем стальных. Дело в том, поясняли в AISI, что при производстве алюминия выделяется гораздо больше вредных веществ и парниковых газов, чем при выплавке стали.

Тема климатических изменений будет одной из главных тем на предстоящем саммите G-20 в Гамбурге. Наряду с климатическими вопросами будут обсуждаться проблемы перепроизводства на рынке стали и соблюдение принципов свободной торговли.

Ford Sollers планирует повысить зарплаты сотрудникам на 4,5–7%

rns.online_04.07.2017

Совместное предприятие Ford и группы Sollers на 4,5–7% — в зависимости от результатов работы и региона — повысит зарплаты сотрудникам, занятым на российских заводах компании. Это коснется работников конвейера и линейных менеджеров.

У Ford Sollers сейчас четыре производственные площадки в трех регионах России, а также центр исследований и разработок. Во Всеволожске производятся бизнес-седан Ford Mondeo и седаны, хэтчбеки и универсалы Ford Focus, в Набережных Челнах — кроссоверы Ford EcoSport и хэтчбеки и седаны Ford Fiesta, в Елабуге — легкие коммерческие автомобили Ford Transit, внедорожники Ford Explorer и кроссоверы Ford Kuga, здесь же расположен завод по производству двигателей.

Общая численность сотрудников Ford Sollers в России — более 3,8 тыс. человек.

Зарплаты сотрудникам пересматриваются ежегодно с 2011 года. В июле 2016 года они также были повышены — в среднем на 5%.

«Компания рассчитывает на дальнейшую стабилизацию ситуации на российском автомобильном рынке, что позволит укрепить позиции Ford Sollers», — говорится в сообщении. Продажи легковых и легких коммерческих автомобилей по итогам 2017 года, по данным аналитиков Ford Sollers, вырастут «в пределах 10%». Продажи Ford в России по итогам января — мая 2017 года выросли на 2% к аналогичному периоду 2016 года — до 17,35 тыс. автомобилей.

О повышении зарплат с июля на 5% всем, кроме топ-менеджмента, сообщил «АвтоВАЗ». КамАЗ также планирует поднять зарплаты на 5% в октябре.

АВИАКОСМИЧЕСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ **AEROSPACE INDUSTRY**

АК "Сухой" намерена реконструировать производство на "Новосибирском авиазаводе им. Чкалова"

i-mash.ru_04.07.2017

ПАО "Авиационная холдинговая компания "Сухой" объявило запрос предложений с предквалификационным отбором на выбор генподрядчика работ по реконструкции и техническому перевооружению производства для изготовления воздухозаборника, мотогондолы и поворотных узлов крыла на "Новосибирском авиазаводе им. Чкалова" (входит в "Сухой").

Как говорится в материалах на сайте госзакупок, начальная (максимальная) цена контракта составляет 1,5 млрд рублей с НДС.

Исполнителю контракта предстоит до конца 2020 года выполнить реконструкцию цехов, участка химтравления и химфрезерования. "На участках выполняются фундаменты для установки прессов, металлообрабатывающего оборудования, оборудования для термической обработки материалов, снос ветхой трехэтажной пристройки к объекту, вынос инженерных сетей из зоны строительства; строительство новой одноэтажной пристройки к объекту", - говорится в документации пишет "Интерфакс".

Генподрядчику также предстоит приобрести и установить новые механизированные линии для химической обработки титановых сплавов, оборудование для подготовки поверхностей деталей под химфрезерование, для водоподготовки, вентиляционного оборудования с системами очистки вытяжного воздуха от загрязнений.

Заявки на участие в торгах принимаются до 13 июля 2017 года, итоги планируется подвести 26 июля. Новосибирский авиационный завод им. Чкалова производит серийные фронтовые бомбардировщики Су-34 и составные части гражданских самолетов Sukhoi SuperJet 100.

Представители "АПЗ" посетили "КАЗ" с рабочим визитом

i-mash.ru_30.06.2017

Заместитель главного технолога Андрей Бухонин и инженер-конструктор отдела главного конструктора по спецпродукции АО "АПЗ" Александр Жулин посетили "Казанский авиационный завод имени С.П. Горбунова" (филиал ПАО "Туполев").

"Арзамасский приборостроительный завод" на протяжении многих лет выпускал, производил ремонт и модернизацию ОРК 9АУ - объединенного разъема коммуникаций для самолетов производства этой компании.

Нынешний визит был связан с уточнением объема заказов изделия на 2017 год и нюансов конструкции ОРК для формирования конструкторской документации согласно новым требованиям ГОСТа РВ. Приборостроители

побывали в цехе, где производится сборка самолетов, пообщались со специалистами. По итогам визита был составлен пакет документов, в котором в том числе был обозначен новый, увеличенный в разы, объем заказа.

«Мы стремимся делать самолеты, которые не требуют капитального ремонта»

kommersant.ru_04.07.2017

Авиационный комплекс имени Ильюшина стал головным предприятием в дивизионе транспортной авиации Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). О том, какие задачи стоят перед ильюшинской фирмой, какие проекты являются ключевыми и как их предстоит реализовывать, “Ъ” рассказал Генрих Новожилов, генконструктор предприятия в 1970–2005 годах, а ныне главный советник по науке нового главы компании Алексея Рогозина.

— Как скажется для Авиакомплекса имени Ильюшина новый статус?

— Безусловно, положительно. С образованием разрыва между поколениями оказалось не так просто подобрать руководство авиакомплекса. Мы были организованы 13 января 1933 года. Сергей Ильюшин собрал бригаду из шести человек и начал проектировать самолет ЦКБ-26, который стал прообразом самолета Ил-4 — 5,5 тыс. этих самолетов внесли весомый вклад в победу. Сергей Владимирович ушел на пенсию в 1970 году в июле. Он сказал: «С тех пор, когда я не могу приходить первым и уходить последним, я не могу быть генеральным».

Сейчас пошел 69-й год моей работы здесь. А тогда, в 1970 году, распоряжением Совбеза я был назначен генконструктором и ответственным руководителем предприятия. И в этой должности прослужил до 2005 года: тогда мне исполнилось 80 лет, я написал заявление и вот с тех пор работаю главным советником по науке генерального директора. Когда произошло акционирование, генеральным директором стал Виктор Ливанов, он возглавлял коллектив до ухода из жизни в мае 2014 года. С того момента у нас сменилось три руководителя: Сергеев, Вельможкин, Рогозин. Это, конечно, не здорово. Мы с Алексеем Рогозиным неоднократно встречались, обсуждали проблемы, и я понял, что он и его команда — серьезные люди, которые заинтересованы в том, чтобы обеспечить выполнение всех задач, которые стоят перед дивизионом военно-транспортных самолетов и перед Авиакомплексом имени Ильюшина. Сергей Владимирович, когда начинал работу, говорил, что самое трудное — создать коллектив энтузиастов-единомышленников. Это сложнее, чем построить самолет. Сегодня эту формулу Ильюшина надо продолжать. Мы находились долгие годы в очень добрых отношениях с Олегом Константиновичем Рогозиным, особенно наш контакт усилился при создании самолета Ил-86. Он отлично разбирался в технике и был смелым человеком. Я хочу выразить уверенность, что Алексей Рогозин пойдет по пути своего деда и будет надежным руководителем. Ильюшинский стиль работы заключается в том, что надо делать просто, надежно и долговечно. За эти годы не было ни одного дня, чтобы наши самолеты не находились в серийном производстве.

— Есть сейчас какие-то новые разработки? Чем сейчас вплотную занят коллектив?

— Ну, во-первых, легкий турбовинтовой военно-транспортный самолет Ил-112. Мы им занимаемся давно. Когда-то было постановление правительства, подписанное еще Виктором Черномырдиным, чтобы мы сделали пассажирский самолет на 50 человек. Причем любопытной в этом постановлении была система оплаты: мы должны были получать деньги за счет нефти. В Уфе есть нефтеперерабатывающий завод, нам выделили квоту, они на базе этой квоты вырабатывали бензин и керосин, продавали его, а деньги шли на создание самолета Ил-112. Сделали эскизный проект, начали работать. Но потом квоту ликвидировали, и деньги пропали. Потом у военных появилась задача заменить самолет Ан-26. Мы выиграли конкурс, предъявили макет, кабина была сделана деревянная, использовали макет самолета Ил-114. Начали работать, выпустили примерно 80% чертежей, а потом прекратилось финансирование. Вот оно через энное количество лет возобновилось. Мы продолжили свою работу. Сегодня на нашем родном заводе ВАСО строится первый опытный самолет Ил-112. На сегодняшний день там построен фюзеляж, построено крыло, они состыкованы, остается сделать начинку, и мы надеемся к концу года выполнить первый полет. Это первая новинка. Вторая «старинная» новинка — это самолет Ил-114. В России есть три области, в которых наши граждане разбираются лучше всего, — это футбол, авиация и космос. И вот читаешь газеты, некоторые пишут, что раньше конструктор навязывал «Аэрофлоту» то, что он считает нужным, без учета интересов пассажиров... Нет, самолет создавался всегда совместно. Теперь говорят, что эта машина имеет «переразмеренное» крыло. Давайте прочтем требования к летно-техническим характеристикам и экономическим характеристикам: практическая дальность полета не ограничена общим временем и должна составлять с коммерческой нагрузкой 5,4 тонны 1 тыс. км, с коммерческой нагрузкой 1,5

тонны — 4,8 тыс. км. Это сделано в том числе для того, чтобы самолет можно было эксплуатировать в условиях Арктики и Антарктики.

— А что касается других новинок?

— Интересная история получилась с созданием перспективного среднего военно-транспортного самолета, который мы изначально начали делать с индусами. Сразу встал вопрос по поводу кабины: партнерам не нужна была большая, но мы же и о своих ВВС должны думать. Соответствующий НИИ дал заключение, что сечение должно быть такое же, как на самолете Ил-76 (3,45 на 3,4 м.— “Ъ”). И вот тогда родился самолет, на него мы установили два двигателя ПС-90-76, появилась половина 76-й машины. Кроме того, сейчас на базе грузового самолета ИЛ-96–400Т мы собираемся сделать дальнемагистральный широкофюзеляжный самолет на 415 мест. Пора вытеснять наших уважаемых коллег, чем мы на сегодняшний день и занимаемся. Что касается Ил-96, то сегодня самое главное и сложное — сделать новый пассажирский интерьер.

— Это так сложно?

— Это очень непростая работа, которая захватывает все системы самолета. Вот в 1996 году мы перегнали самолет Ил-96–300 в Базель, нужно было за квартал сделать интерьер. Только за три квартала справились.

— В чем в настоящий момент заинтересована военно-транспортная авиация?

— Я уверен, в Ил-112, в самолетах Ил-76 и, конечно, в развитии этой машины — в удлиненной модификации Ил-76МФ.

— Военно-транспортная авиация получает в год около 16–18 машин из капитального ремонта. Это укладывается в программу жизненного цикла?

— Мы вообще стремимся делать самолеты, которые не требуют капитального ремонта. Гражданская машина обычно имеет около 30 тыс. летных часов, а военные имеют маленький налет, поэтому там надо в большей степени смотреть за состоянием самолета, потому что самолет, который летает, имеет меньше повреждений, чем тот, который стоит на земле. Поэтому я думаю, что особых проблем тут нет, тем более что мы сейчас занимаемся модернизацией тех машин, которые у них есть.

— Что с производственными мощностями? Для того, чтобы закрывать все имеющиеся потребности заказчиков, хватает?

— Это сложный вопрос. Сейчас изменилась система работы. Если раньше мы проектировали и у нас здесь, в Москве, было опытное производство, которое делало первый опытный самолет, и он взлетал с центрального аэродрома, то сегодня, например, новый легкий военно-транспортный самолет Ил-112 мы строим сразу на ВАСО. Конечно, желательно конструкторов прибавить: в Авиационном комплексе имени Ильюшина у нас примерно в два раза меньше людей, чем до 1990 года. Российский рынок велик: и по объему, и по типу самолетов. Причем строиться они должны для российских условий, это мое глубочайшее убеждение. Но эти самолеты всегда находили и внешний спрос.

— На ваш взгляд, когда был самый тяжелый период на предприятии?

— Я в своей жизни пережил две конверсии. Первую провозгласил товарищ Маленков в 1946–1947 годах. Мы начали делать кастрюли, чайники... Я теперь могу сказать, что самая сложная часть у чайника — это носик. А когда Михаил Сергеевич Горбачев объявил конверсию, Авиационному комплексу имени Ильюшина было поручено, например, производство пакетов из бумаги. Мы сделали в Ташкенте автомат, он производил любое количество этих самых пакетов, но в них тогда было нечего засыпать. Или вот был у нас стенд для динамической сушки шкурки норки. Один раз к нам приехал американский профессор и спрашивает: «Говорят, у вас ведется работа по конверсии? А кто у вас за это отвечает?» Я говорю: «Анатолий Шапошников». Профессор спрашивает: «А что он еще делает?» Я ответил, что еще он отвечает за электрику и пилотажно-навигационный комплекс на наших самолетах.

— Есть ли приток молодых кадров?

— Очень серьезный вопрос, и мы в авиационном комплексе этим делом занимаемся. Мы ведем ряд работ и с Академией наук авиации и воздухоплавания, и с клубом инженерно-авиационным, который возглавляет Юрий Сергеевич Елисеев. Проводим с молодежью олимпиады по истории авиации. В 2016 году мы приняли на работу 457 человек. Это не так мало. Более половины вновь принятых сотрудников, 236 человек, составляет молодежь в возрасте до 35 лет. У нас установлена связь с институтами, заключаем договоры со студентами МАИ, чтобы они потом пришли к нам на работу.

«Вертолеты России» рассчитывают до 2025 года поставить более 1,7 тыс. средних и тяжелых вертолетов

rns.online_04.07.2017

Холдинг «Вертолеты России» до 2025 года рассчитывает поставить заказчикам 1767 средних и тяжелых вертолетов, сообщается в годовом отчете входящей в холдинг компании «Роствертол».

«В период 2017–2025 гг. предполагается поставка холдингом ("Вертолеты России". — RNS) 1767 вертолетов среднего и тяжелого классов», — говорится в отчете компании.

Отмечается, что доля «Вертолетов России» на мировом рынке в период до 2030 года может составить 12,497%, что выведет холдинг на четвертую позицию в списке крупнейших поставщиков вертолетной техники. В 2015–2016 году эта доля составляла 12,45%.

По словам генерального директора холдинга Андрея Богинского, в 2017 году «Вертолеты России» планируют поставить 220 гражданских и военных машин. В 2016 году заказчикам были переданы 189 вертолетов, в 2015 году — 212.

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ПОЛИТИКА ECONOMIC POLICY

Мантуров заявил, что санкции подстегнули российскую промышленность

rns.online_04.07.2017

Введенные западными странами санкции против России и контрсанкции Москвы подстегнули сельскохозяйственную, машиностроительную и фармацевтическую отрасли в России, заявил министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров в интервью французскому изданию Les Echos. Он отметил, что доля нефти и газа в российском импорте составляет сейчас менее 50%.

«Санкции позволили нашей промышленности развиваться. Честно говоря, мы крайне заинтересованы в их продлении», — заявил министр. По его словам, благодаря эмбарго, наложенному Россией на импорт продукции из европейских стран, рост сельскохозяйственного сектора в России достиг 4–5% в годовом выражении, производство сельскохозяйственной техники с 2014 года выросло на 20%. Наиболее выиграли от введения взаимных санкций производители нефтегазового оборудования: доля импорта в этой отрасли сократилась с 70 до 50%. «Западные санкции подстегнули многие отрасли: машиностроительную, химическую, фармацевтическую, авиастроительную», — сообщил Мантуров.

«В течение двух кризисов — 2008 и 2015 годов — мы многое сделали для диверсификации. Доля нефти и других природных ресурсов, ранее составлявшая более половины нашего экспорта, сейчас снизилась до менее 50%», — подчеркнул министр.

Мантуров отметил, что одной из проблем, тормозящих процесс диверсификации, является слабая мобильность кадров в России. «Близ Владивостока в связи с экономическим подъемом на Дальнем Востоке у нас кадровый дефицит в 7 тыс. человек, который мы с трудом успеваем восполнить кадрами из западных регионов России», — сообщил он.

Больничные обрели виртуальную реальность

kommersant.ru_04.07.2017

С 1 июля 2017 года россияне могут оформить больничный как в обычном, так и в электронном виде. Сейчас Фонд социального страхования выдает около 40 млн больничных в год на сумму, превышающую 300 млрд руб. В перспективе электронные больничные помогут снизить объемы мошенничества с выплатами, стимулировать участие населения в диспансеризации и сформировать статистику по профессиональным заболеваниям.

При переходе на электронные больничные традиционная («бумажная») форма оформления листов нетрудоспособности сохранится — об этом вчера заявил премьер-министр Дмитрий Медведев на встрече с председателем Фонда социального страхования (ФСС) Андреем Кигимом. «Мы будем переходить на современные средства фиксации нетрудоспособности и других лечебных ситуаций, параллельно сохраняя традиционные средства — для тех, кто по каким-то причинам пока не готов фиксировать эти процедуры только в электронном виде», — отметил глава правительства.

С 1 июля электронные больничные листы получили статус юридического документа, равнозначного «бумажным» больничным. Сейчас, по данным ФСС, россияне оформляют около 40 млн листов нетрудоспособности в год — фонд тратит на их оплату ежегодно не менее 300 млрд руб. Два года назад ФСС начал пилотный проект по переходу на электронные больничные в нескольких регионах страны, в том числе в Тамбове, Астрахани, Белгороде, Хабаровске, Самаре, Татарстане и Крыму. «По итогам пилотных проектов можно сказать, что введение электронных больничных листов экономит текущие расходы предприятий и медицинских организаций, снижает загруженность их персонала и также служит хорошей защитой от злоупотреблений», — отметил господин Кигим. По его словам, фонд совместно с правоохранителями некоторое время назад выявил в Санкт-Петербурге, Ростовской и Новосибирской областях сеть мошенников, реализующую поддельные бумажные больничные листы. По оценкам ФСС, только по одному субъекту неправомерные выплаты фонда составили 100 млн руб.

В перспективе, по данным источника “Ъ”, с помощью электронных больничных правительство также сможет стимулировать диспансеризацию населения, установив связь между фактом обследования и размером дальнейших выплат по нетрудоспособности — в первую очередь из-за профзаболеваний на производстве. «Кроме того, в электронный больничный можно было бы добавить новые характеристики, если в будущем потребуется изменить объем и свойства существующей статистики о выдаче больничных населению», — отмечает он. Это позволит накапливать статистику заболеваемости, анализировать ее в отраслевом и региональном разрезах, прогнозировать процессы и планировать превентивные мероприятия для работников.

По словам господина Кигима, переход на электронные больничные будет увязан с глобальными проектами Минздрава по созданию единой электронной медкарты и подключением медучреждений страны к интернету до 2018 года. «Вряд ли нынешние сроки перехода на электронные носители реалистичны. Юридический статус медицинской карты формируется в рамках законопроекта о телемедицине, который пока прошел в Госдуме только первое чтение. А на обеспечение всех учреждений необходимым оборудованием и обучение врачей уйдет еще три-пять лет», — говорит Борис Зингерман, руководитель рабочей группы «Электронная медицинская карта» экспертного совета при Минздраве. При этом, по его словам, переход на электронный больничный может стимулировать введение глобального проекта электронной медицинской карты — так как медицинские учреждения научатся работать с электронной подписью для удостоверения документов — помимо оформления больничных, она также необходима для выписки направлений и рецептов в электронном виде.

**НИОКР
R&D**

Утвержден план реализации стратегии научно-технологического развития России
i-mash.ru_04.07.2017

Правительство РФ утвердило план реализации стратегии научно-технологического развития России, соответствующее распоряжение опубликовано в понедельник на сайте кабмина.

“Утвердить по согласованию с президиумом Совета при президенте Российской Федерации по науке и образованию прилагаемый план мероприятий по реализации Стратегии научно-технологического развития Российской Федерации на 2017 - 2019 годы”, - говорится в документе.

Согласно справке к распоряжению, стратегия направлена на формирование современной системы управления в области науки, технологий и инноваций, обеспечение инновационной привлекательности сферы исследований и разработок.

План, в частности, предусматривает разработку и утверждение государственной программы "Научно-технологическое развитие Российской Федерации", включающей программу фундаментальных исследований и комплексные научно-технологические программы по приоритетным направлениям, определённым Стратегией. Реализация программ будет финансироваться за счёт средств других госпрограмм, институтов развития и фондов поддержки научной, научно-технической и инновационной деятельности.

Планом также предусматриваются меры по созданию возможностей для успешной реализации творческого потенциала молодёжи в области науки и инноваций, в том числе в рамках международного научно-технического сотрудничества.

Добавляется, что координатором плана является Минобрнауки, а ответственными исполнителями - федеральные органы исполнительной власти, государственные корпорации, институты развития, фонды поддержки научной, научно-технической и инновационной деятельности, Российская академия наук, органы исполнительной власти субъектов Федерации.