

**ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ**  
**RAILWAY INDUSTRY**

[В реконструкцию железнодорожного пути на СКЖД инвестировано 720 млн рублей](#)  
gudok.ru\_19.05.2017

[С помощью средств ВЭБ метрополитен Москвы приобретет 770 новых вагонов](#)  
Российская газета\_18.05.2017

[ДМЗ поставит электропоезда российским потребителям](#)  
metainfo.ru\_19.05.2017

**ИНДУСТРИАЛЬНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ И ТЯЖЕЛОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ**  
**INDUSTRIAL AND HEAVY ENGINEERING SECTOR**

["Аккуратные" методы производства: то, что необходимо судостроению](#)  
korabel.ru\_19.05.2017

[Стресс-тест для цементного рынка](#)  
ksonline.ru\_19.05.2017

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

[11 вопросов вице-президенту «ЕВРАЗ»](#)  
metainfo.ru\_19.05.2017

[Кольская ГМК модернизирует оборудование](#)  
metainfo.ru\_19.05.2017

[В Казахстане снова вводится запрет на экспорт металлолома](#)  
metainfo.ru\_19.05.2017

**АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ**  
**AUTOMOTIVE INDUSTRY**

[КАМАЗ за 4 месяца увеличил продажи на 18%](#)  
autostat.ru\_19.05.2017

[КАМАЗ выпустил первую партию автомобилей на сжиженном природном газе](#)  
autostat.ru\_18.05.2017

[«Автотор» планирует выпустить более 120 тысяч автомобилей в 2017 году](#)  
autostat.ru\_19.05.2017

**АВИАКОСМИЧЕСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ**  
**AEROSPACE INDUSTRY**

[Госкомпании "Черемшанка" и "Красавиа" могут быть акционированы до конца года](#)  
aviaport.ru\_19.05.2017

[Новый российский косморобот отправится на МКС в 2021 году](#)

izvestia.ru\_18.05.2017

["Вертолеты России" поставили ВВС Перу комплектующие для Ми-8 и Ми-35](#)

ria.ru\_18.05.2017

[«Катран» оправдывает надежды \(эластомерные подшипники\)](#)

redstar.ru\_18.05.2017

[США начали расследование в отношении канадского авиапроизводителя Bombardier](#)

rzd-partner.ru\_19.05.2017

[Китай провёл первый полёт собственного пассажирского авиалайнера](#)

baikal-media.ru\_18.05.2017

**ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ПОЛИТИКА**  
**ECONOMIC POLICY**

[Центробанк верит в стабильность рубля](#)

Известия\_19.05.2017

[Российской экономике необходимо развиваться через малые инновационные компании – Дворкович](#)

interfax.ru\_19.05.2017

**ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ**  
**RAILWAY INDUSTRY****В реконструкцию железнодорожного пути на СКЖД инвестировано 720 млн рублей**

gudok.ru\_19.05.2017

С начала года выполнена замена 56,5 км рельсо-шпальной решетки и 52 км бесстыкового пути

За январь-апрель 2017 года инвестиции в реконструкцию железнодорожного пути на Северо-Кавказской железной дороге (СКЖД, филиал ОАО «Российские железные дороги») составили более 720 млн рублей. Об этом информирует служба корпоративных коммуникаций магистрали.

Уже выполнена замена 56,5 км рельсо-шпальной решетки и 52 км бесстыкового пути. Ведутся работы по модернизации железнодорожного пути на перегонах: Счачки-Ессентуки, Ессентуки-Подкумок, Белоглинская-Ея, Каменская-Лихая, Величковка-Кирпильский, Васильевский-Какичев, Шахтная-Каменоломни, Порошинская-Ачкасово, Каменоломни-Персиановка, а также на станции Куберле.

Всего на 2017 год запланирована реконструкция 86 км железнодорожного пути. Основной объем работ будет выполнен на объектах Ростовской области, Краснодарского и Ставропольского края.

Кроме того, в рамках инвестиционной программы продолжают работы по модернизации нагорных систем водоотведения на участках Лоо – Сочи и Чемитоквадже – Лоо, а также стабилизации скально-оползневых участков на перегонах Дагомыс – Сочи и Лоо – Дагомыс.

Данные работы позволят повысить уровень технического состояния пути и безопасность движения поездов на Северо-Кавказской железной дороге.

**С помощью средств ВЭБ метрополитен Москвы приобретет 770 новых вагонов**

Российская газета\_18.05.2017

Премьер-министр Дмитрий Медведев провел заседание наблюдательного совета ВЭБа, на котором рассматривались новые сделки с потенциальным финансированием из средств института развития.

В частности, поставки новых вагонов для метро Москвы.

«Это уже второй кредит, который предоставляет группе "Трансмашхолдинг". Была открыта кредитная линия по первому контракту. Финансирование второго контракта предусмотрели в конце прошлого года с использованием средств ФНБ, - рассказал глава правительства. - Таким образом столичное метро получит почти 770 новых вагонов».

**ДМЗ поставит электропоезда российским потребителям**

metainfo.ru\_19.05.2017

«Демидовский машиностроительный завод» (ДМЗ, входит в Трансмашхолдинг) заключил договор с рядом компаний на поставку в 2017 г. новых электропоездов постоянного тока ЭП2Д.

Условия договора предусматривают, что ГТЛК приобретает у ДМЗ электропоезда для последующей их передачи Центральной ППК в лизинг сроком на 15 лет с правом дальнейшего выкупа по остаточной стоимости. В общей сложности до конца года парк Центральной ППК по этому контракту пополнят 13 электропоездов ЭП2Д в одиннадцативагонном исполнении (в общей сложности – 143 вагона).

Сегодня Центральная ППК уже эксплуатирует 14 составов ЭП2Д, произведенных на ДМЗ. Поезда этой серии курсируют как на экспрессных направлениях, так и на маршрутах с частыми остановками.

Электропоезд ЭП2Д успешно прошел испытания в начале августа 2016 г. и получил сертификат соответствия технического регламента Таможенного союза, что гарантирует высокий уровень комфорта и безопасности пассажиров. Поезд оснащен системами климат-контроля, экологически чистыми туалетными комплексами,

системами видеонаблюдения, видеорегистрации, доступом к сети Wi-Fi, а также оборудован специальными местами для проезда маломобильных групп населения и провоза велосипедов. Безопасность пассажиров обеспечивается благодаря электрическим стоп-кранам, крэш-системам, электропневматическим тормозам и прочим современным технологическим решениям.

## ИНДУСТРИАЛЬНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ И ТЯЖЕЛОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ INDUSTRIAL AND HEAVY ENGINEERING SECTOR

**"Аккуратные" методы производства: то, что необходимо судостроению**  
korabel.ru\_19.05.2017



Алексей Викторович Глухов, главный специалист САПР "Средне-Невского судостроительного завода":

1. Считаете ли Вы, что повышение точности и оперативности проверочных операций способствует повышению качества продукции и производительности труда?

Безусловно, способствует. Многолетним опытом это доказано. Внедрение операций контроля на этапах изготовления конструкций и сборки позволяет как контролировать правильность сборки и изготовления, так и на ранних стадиях находить несоответствия, нарушения, выявлять брак, что в дальнейшем положительно сказывается на качестве продукции в целом. Для производства применение проверочных операций означает снижение трудоемкости рабочего процесса и повышение качества.

2. Оправдано ли, на Ваш взгляд, максимальный переход от традиционных методов контроля и измерения (ватерпас, отвес, рулетка и т.д.) к современным, наиболее оперативным и точным методикам РК на основе методов БКИ с использованием электронно-оптических, лазерных приборов и ПО?

Переход на методики БКИ оправдан. Опыт, полученный нами совместно с компанией "Бум Техно", это подтвердил. Нам в короткие сроки без лишних операций измерений и подгонки удалось установить сложные конструкции в корпус судна. Благодаря применению метода РК на основе БКИ вся операция заняла несколько дней, а не недели, когда использовали обычные традиционные методы измерения.

3. Справедливо ли применение современных измерительных систем при решении не только уникальных задач (просьба уточнить каких), но и расширение их пользования на вопросы, которые могут решаться традиционными методами контроля и измерения?

Область применения современных измерительных систем ограничивается только нашими фантазиями. Данные системы позволяют решать задачи монтажа и сборки сложного оборудования (например, монтаж труб подруливающего устройства), облегчают работу при монтаже надстройки с корпусом судна. Современные измерительные системы позволяют производить измерения корпуса построенных судов для контроля и сравнения геометрии с электронно-цифровым макетом судна, а также в дальнейшем использовать данные измерения для выполнения различных расчетов. Такую работу мы проводили при строительстве катамарана. Компания "Бум Техно" производила измерения построенного корпуса катамарана, затем на основе полученных данных в специальном ПО мы произвели гидродинамические расчеты этого катамарана. Что касается применения современных измерительных систем и расширения их пользования на традиционные методы контроля, такой опыт работы у нас был при сборке матрицы судна также совместно с компанией "Бум Техно". Вместо традиционных методов контроля (шаблоны, ватерпасы и т. п.) мы использовали метод БКИ, что позволило нам сократить время сборки, повысить качество и точность собираемых секций матрицы судна.

4. Какие, на Ваш взгляд, операции в области судостроения могут быть автоматизированы (к примеру, применение станков с ЧПУ) с применением современных методов измерения и контроля?

Что касается автоматизации операций с применением станков с ЧПУ, то, на мой взгляд, это касается систем трубопроводов с использованием методов реинжиниринга на основе методик БКИ. Но поскольку судостроение - отрасль довольно консервативная, ответ на данный вопрос будет раскрываться по мере автоматизации

производства с учетом возможностей и технического обеспечения каждого судостроительного предприятия в отдельности.

5. Где брать кадры и как их готовить? В ВУЗах или Учебных Центрах при заводах? Может, этому поспособствует централизация? И кто, по Вашему мнению, должен или мог бы этот процесс финансировать?

Этот вопрос очень серьезный и важный. Каждое судостроительное предприятие имеет свои особенности, поэтому и решать этот вопрос каждое предприятие будет по-своему. В вузах подготовку кадров можно отнести, например, к специализации "Метрология и измерения", но для этого на судостроительных предприятиях должен быть спрос на эти кадры. Однако пока далеко не все предприятия применяют технологию РК, поэтому на данный момент обучение кадров должно оставаться в компетенции каждого предприятия и финансирование, соответственно, тоже. Отметим также, что не на каждом судостроительном предприятии есть учебный центр. На первоначальных этапах внедрения технологии РК судостроительным заводам целесообразнее обращаться в специализированные компании, например такие, как "Бум Техно".

<...>

- Какие, на Ваш взгляд, операции в области судостроения могут быть автоматизированы (к примеру, применение станков с ЧПУ) с применением современных методов измерения и контроля?

В современных условиях только наличие автоматизированных производственных и технологических процессов в условиях массового производства (например, в станкостроении, автомобилестроении, производстве турбинных лопаток, **подшипников с уникальными техническими характеристиками**, переключателей заземления, амортизаторов и т.д.) позволит использовать новые эффективные методы контроля и измерений и ПО. Применение новых методов контроля и измерений в технологических процессах и операциях обработки и сборки изделий машиностроения требует исследования и обоснования возможности применения автоматизированных станков контроля точности и других показателей качества для цеховых условий, так как названное производство отличается многономенклатурностью изготавливаемой продукции. Станки с ЧПУ со встроенными методами автоматизированного обеспечения качества обработки – эффективное решение, используемое сегодня в судостроении, могут быть дополнены новыми методами контроля и измерений на основе электронно-оптических и лазерных приборов.

[Полная версия материала](#)

## Стресс-тест для цементного рынка

ksonline.ru\_19.05.2017

Сегодняшнюю ситуацию в отрасли производства строительных материалов вполне можно считать своеобразным стресс-тестом. И успешно его выдержит не столько мало подверженная колебаниям спроса компания, сколько та, которая сможет адекватно эти колебания оценить и своевременно на них отреагировать. О том, как участники рынка реагируют на происходящие изменения, «КС» рассказали в компании «БазэлЦемент».

«Можно сказать: в строительстве кризис, потребление падает, рынок замирает — и просто снизить производство в ожидании лучших времен. А можно пойти по пути поиска новых ниш, смены приоритетов, развития разных направлений», — поясняют в «БазэлЦементе», одном из крупных российских холдингов по производству стройматериалов.

В компании привели в пример изменения, произошедшие на входящем в холдинг «Ачинском Цементе», имеющем на цементном рынке Сибири свыше 13 %. Если сравнивать с докризисным 2014 годом, перемены существенны.

Мы попытались разобраться, какие составляющие дают компаниям возможность развиваться, несмотря на общую экономическую ситуацию. Первым шагом стало увеличение производства продукции с высокой добавочной стоимостью: если в 2014 году доля высокомарочного цемента в общем объеме выпуска на заводе была 6,6 %, то по итогам первых четырех месяцев 2017 года она выросла до 44,4 %. Кроме того, был увеличен объем продаж клинкера, в основном в северные регионы: это связано с тем, что, как выяснилось, на месте потребителям перемалывать цемент проще, чем везти готовую продукцию, рассказали в компании.

Еще одно важное направление — рынок тарированного цемента. Анализ спроса выявил востребованность фасованной продукции в мягкие контейнеры по 1 тонне и в мешки по 50 кг, поэтому было принято решение работать над увеличением ее отгрузок. Для этого был запущен в эксплуатацию участок по тарировке и погрузке мешков в крытые железнодорожные вагоны. В итоге география поставок тарированного цемента расширилась: предприятие вышло в отдаленные от Красноярского края регионы — Новосибирскую и Томскую области, Алтайский край и другие. Что важно, современное автоматизированное оборудование позволяет фасовать цемент с максимальной точностью в весе, не отступая от требований ГОСТа. Один из важных моментов успеха любого производства, будь то производство цемента, или выпечка хлеба, или любое другое, — оснащение предприятия современным оборудованием, поскольку такие вложения обязательно окупаются.

Этой весной, в рамках плановой ремонтной кампании на «Ачинском Цементе», бюджет которой составил свыше 121 млн рублей, этот участок расширен. Изменена схема подачи цемента из цементного силоса в отделение затарки, реконструирован промежуточный бункер, увеличено количество фасовочных машин. В компании считают перспективным развивать возможности тарировки, и в дальнейшем планируется реализация ряда мероприятий, направленных на полное обеспечение поступающих заявок.

Другое направление, над которым работают в «БазэлЦементе», связано с логистикой. В частности, в этом году почти в 1,5 раза увеличена мощность терминала по отгрузке продукции в Красноярске: проведены реконструкция зданий перевалочного комплекса и модернизация оборудования. Части потребителей проще брать цемент там, чем заказывать доставку из Ачинска, и теперь возможности отгрузки из Красноярска составляют 270 тонн цемента в сутки. Таким образом, подобный подход можно считать актуальным примером реализации антикризисной стратегии на цементном рынке.

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

### 11 вопросов вице-президенту «ЕВРАЗ»

metalinfo.ru\_19.05.2017

Вице-президент ЕВРАЗа, руководитель Дивизиона "Урал" Максим Андриасов рассказал информационному агентству URA.RU о том, что объединяет уральские предприятия компании, какие проекты и задачи сейчас на повестке дня.

— Максим Григорьевич, в конце 2015 года было объявлено о создании дивизионов «ЕВРАЗа» по территориальному принципу. Сейчас уже можно подвести какие-то первые итоги этой структурной реформы?

— Я пришел в «ЕВРАЗ» из другой отрасли, где существование дивизионов по территориальному принципу было делом обычным. В «ЕВРАЗе» до 2015 года тоже существовали дивизионы, но они были отраслевыми — «Сталь», «Руда», «Уголь». С учетом географической удаленности активов управлять предприятиями в разных регионах было сложно.

На Урале два предприятия оказались разделены по дивизионам, поэтому было достаточно проблематично найти синергетический эффект в том, например, что НТМК и Качканарский ГОК работают в единой производственной цепочке, на единый результат. 1+1 не получалось два, в лучшем случае — полтора.

— Образно говоря, у них КРП были разные...

— Да. Одним надо было продать руду подороже, другим купить ее подешевле. Было принято решение создать новые дивизионы так, чтобы вице-президент «ЕВРАЗа» на месте отвечал не только за производство, но и за развитие персонала, за сотрудничество с городами, где работаем. И я хочу сказать, что за это время межкомбинатовские связи между КГОКом и НТМК окрепли и улучшились. Я уверен, что синергия позволит нам добиться того, чтобы один плюс один стало даже не два, а два с половиной.

Это будет эффект от совместной экономики. Небольшой пример: мы на 25% сократили управленческий офис дивизиона, исключив все дублирующие функции. Сразу возникли сквозные идеи, как добиться поставленных задач не на отдельных площадках, а в целом в дивизионе, по всей производственной цепочке. Мы же понимаем, что с нынешними ценами на металл мы будем долго пребывать в ситуации, когда необходимо максимально эффективно использовать все ресурсы. Ведь цены на металл, на руду обвалились, при этом уголь подорожал. И мы видим, что по цифрам 2016 год еще хуже, чем 2015-й.

— Но подождите, ведь 2015 год был одним из самых сложных для свердловских предприятий «ЕВРАЗа», они впервые за 14 лет не получили прибыли, предприятия были вынуждены проводить внутреннюю оптимизацию по ряду направлений. И если такая ситуация по 2016 году, не может не возникнуть, вопрос — а не будет ли в 2017-м оптимизации числа сотрудников, сокращения затрат на оплату труда?



— Почему-то сегодня слово «оптимизация» носит резко негативный оттенок. Но оптимизация у нас шла всегда и всегда будет идти, это связано, в том числе, с усовершенствованием технологических и производственных процессов, где всегда есть поле для улучшения. Мы начали это в 2016 году, будем продолжать и в 2017-м.

В то же время у нас прирастают производственные мощности, мы планируем ввод седьмой печи, запуск шаропрокатного стана на НТМК. Возможно, кому-то из тех, кто сейчас работает в других подразделениях, предложим перейти на новые производства.

— Вы собираетесь развивать бизнес-систему «ЕВРАЗа» для снижения затрат. В этот проект вы хотите вовлечь абсолютно каждого сотрудника, чтобы вместе искать возможности для повышения эффективности предприятия. Но мы же понимаем, что большинству совсем не хочется вовлекаться и думать о том, как помочь руководству сэкономить, что цель простых рабочих — как можно быстрее закончить свою работу и уйти домой. Почему вы считаете, что новая система заработает, люди будут вовлечены в ее реализацию?

— Будет ошибкой считать, что большинство рабочих думает только о том, чтобы уйти домой поскорее. Как раз большинству сотрудников свое предприятие небезразлично, и никто лучше простого металлурга, который каждый день делает свою работу, не знает, где есть точки улучшения. Возможно, такой сотрудник и предлагал ранее, как сделать его работу эффективнее, экономичнее, но его никто не услышал. Поэтому наша задача сейчас — найти таких неравнодушных людей, выслушать их предложения, дать мотивы для реализации разумных идей.

Мы все на одном «корабле» плывем. Да, может быть на разных «палубах», в разных должностях — есть матросы и старшины, штурманы и старпомы. Но это один «корабль», он наш, общий, и все мы вместе думаем о том, как ему идти быстрее, безопаснее, комфортнее. Именно осознание того, что мы вместе, и есть вовлеченность.

— Расскажите немного о том, что планируете делать на Качканарском ГОКе?

— Это, разумеется, все шаги, которые ведут к поддержанию уровня добычи руды для НТМК. Для этого необходима разработка Собственно-Качканарского месторождения (СКМ), которое содержит около 7 млрд тонн руды с содержанием ванадия, чего хватит более чем на 150 лет стабильной работы предприятия. Это уникальное месторождение. Без СКМ нет руды — это мы везде и всегда громко заявляем. Пока что мы не можем назвать точные сроки реализации этого инвестиционного проекта. Но начнем, как только получим все необходимые экономические расчеты и экспертизы.

Другой важный проект Качканарского ГОКа — реконструкция цеха хвостового хозяйства, но это проект больше экологического плана.

— Вы знаете, что ходили слухи о том, что на КГОКе производство будет сокращаться и людей поэтому будут автобусами возить на НТМК, якобы за этим объединение дивизионов и нужно было...

— В первый раз слышу об этом. Это просто нелепо. Все равно, чтобы медиков, например, возить в физические лаборатории, потому что в последних что-то новое открыли. Нет, у каждого своя работа, своя специфика. Но я понимаю причину появления таких слухов. Мы в Качканаре — единственное предприятие. Другой работы в городе просто нет.

У нас есть ряд предложений о том, как закрепить в городе молодежь, чтобы она не уезжала. Мы считаем, что придание городу статуса территории опережающего социально-экономического развития (ТОСЭР) — это прекрасный способ создать новые рабочие места в городе, чтобы люди бы не завязаны только на КГОК.

— В какой сейчас стадии конфликт с профсоюзом ГОКа?

— Объединение двух площадок в единую цепочку показало, какие разные подходы у двух объединений работников. Профсоюз на НТМК — он больше за социальные проекты. Я могу сказать, что профсоюз этого предприятия далеко не всегда согласен с мнением и предложениями работодателя, но так и должно быть. Задача современного руководителя — уметь договариваться.

В Качканаре этого нет, там методы руководства профсоюзом устарели лет на десять, и деятельность

профсоюзов, в основном, опирается на популизм. Кто-то где-то услышал, что будет объединение коллективов, что качканарцев сольют с нижнетагильским профсоюзом, и это — кошмар и война, всем стоять насмерть! Но что происходит на самом деле? Передача опыта, совместные спортивные мероприятия, хоккейные матчи. В коллективах позитив от общения с коллегами. Укрепляется понимание того, что мы — один дивизион, одна производственная цепочка.

Сегодня нам удастся работать с коллективом. Не так давно, например, мы встречались с бригадирами в Качканаре. Очень интересные ребята, есть о чем с ними поговорить. В процессе общения выстроился понятный сторонам диалог, договорились регулярно проводить такие встречи. Конечно, подобная форма общения руководителей с рабочими добавляет ревности со стороны людей, которые привыкли к броским заявлениям, возваниям к непримиримой борьбе и жизни в режиме противостояния.

— Давайте вернемся к планам на 2017 год, которые будут реализованы на НТМК.

— Наш самый яркий проект — это введение в эксплуатацию новой печи. Строительство доменной печи №7 является альтернативой остановке доменной печи №6 на капремонт и позволит сохранить объём производства чугуна на предприятии на уровне 5 млн тонн в год.

Вторая наша задача — введение шаропрокатного стана; начнем выпускать шары диаметром 60-120 мм особой, пятой группы твердости, которые сегодня выпускают только за рубежом. Они имеют высокую поверхностную и объемную твердость, равномерно сохраняют форму в период эксплуатации. Главным потребителем продукции будут горно-обогатительные комбинаты. Инвестиции «ЕВРАЗ» в проект составят около 1 млрд рублей.

Третий важный проект — расширение участка механической обработки колес колесобандажного цеха. И главная наша задача, всего дивизиона «Урал» — снизить себестоимость выпускаемой продукции.

— Мы слышали, что у вас есть проект, зашифрованный в аббревиатуру НЛЕ? В чем его суть?

— Это проект «Новые лидеры „ЕВРАЗ“», который компания реализует совместно с высшей школой бизнеса Сколково. Существует проект уже шестой год. Первыми выпускниками специально подготовленного для «ЕВРАЗ» курса были руководители холдинга. Постепенно «студентами» Сколково становились истинно новые лидеры компании — молодые менеджеры, производственники. Месяц назад стартовал очередной курс обучения. Из 77 участников проекта со всех предприятий компании, 18 наших — с Урала. Ребята готовят различные проекты под руководством вице-президентов компании. Во время обучения они, конечно же, обогатят свой запас знаний, получая их не только от профессуры Сколково, но и от руководителей «ЕВРАЗ». Важно и то, что они смогут узнать друг друга и поделиться опытом. Эти специалисты — наша перспектива, наш стратегический кадровый «золотой фонд» будущих руководителей предприятий и компании.

— Вы не местный, как вам живется в Тагиле?

— Знаете, даже не ожидал, что так сильно понравится жить на Урале. Я родился и вырос в Москве. Однако сейчас бываю там только раз в месяц и, когда возвращаюсь в Тагил, то на душе становится хорошо. Город красивый, люди отличные... И Качканар замечательный город. Я и раньше часто бывал на Урале, общался с партнёрами по бизнесу, в которых чувствовалась особая купеческая хватка, конечно же, обращал внимание на суровую красоту природы. Но все эти встречи с Уралом были эпизодическими. Чтобы понять и принять этот край, надо в нем жить. Мне здесь комфортно и жить, и работать. Возможно потому, что у меня характер уральский — прямой и открытый.

— Резюмируя наш разговор, скажите, как бы вы для себя ответили на непростой вопрос, что вам и вашим коллегам важно понимать про «ЕВРАЗ»?

— А что для человека важно? Быть уверенным в том, что у него есть работа за достойную зарплату, что будут здоровы и обеспечены его дети. «ЕВРАЗ» — это не кто-то в московском руководстве. Это когда каждый из нас на своем месте честно делает свое дело.

**Кольская ГМК модернизирует оборудование**  
metalin.ru\_19.05.2017



Кольская ГМК (входит в Норникель) завершила частичный ремонт электродвигателя шаровой мельницы МШ-30, в котором принимали участие представители компании Siemens. Поэтапная замена узлов МШ-30, работающей на предприятии с 1992 г., началась несколько лет назад. Особенностью и главной сложностью ремонта является большой вес деталей и необходимость высокой точности в их установке. Ремонт направлен на повышение надежности работы технологического оборудования.

Полностью заменить запчасти мельницы планируется в 2022 г.

## **В Казахстане снова вводится запрет на экспорт металлолома**

metalinфо.ru\_19.05.2017

Правительство Казахстана подготовило приказ, запрещающий экспорт отходов и лома чёрных металлов за пределы таможенной территории Евразийского экономического союза, сообщают казахстанские СМИ.

Мера установлена на ближайшие шесть месяцев и вступает в силу в конце мая текущего года – по истечении 10 календарных дней со дня его первого официального опубликования. Такие запреты регулярно вводятся в Казахстане с 2014 г.

При этом под запрет не попали отходы и лом легированной стали, в том числе коррозионостойкой.

В правительстве пояснили, что запрет на экспорт лома черных металлов направлен в первую очередь на поддержку металлургии Казахстана, которая из-за возможного дефицита металлургического сырья может оказаться в зоне риска.

## **АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ AUTOMOTIVE INDUSTRY**

### **КАМАЗ за 4 месяца увеличил продажи на 18%**

autostat.ru\_19.05.2017

КАМАЗ по итогам апреля реализовал 2443 автомобиля, из которых 2061 грузовик был продан в России и 382 машины отправлено на экспорт. Как сообщил агентству "Интерфакс" представитель компании, общая реализация техники за январь-апрель 2017 года составила 9326 единиц (+18%). В России при этом продано 7,81 тыс. автомобилей (+19%), на экспорт – 1516 грузовиков(+14%).

Выручка КАМАЗа за четыре месяца 2017 года выросла на 34% и составила 38,9 млрд рублей, пишет агентство «Финмаркет». Инвестиции увеличились на 37% - до 3,3 млрд рублей. Доля на рынке составляет 53,2% (как сообщалось, годом ранее она была на уровне 65%). Выручка по итогам апреля, по словам представителя компании, составила 9,9 млрд рублей.

КАМАЗ является крупнейшим российским производителем грузовых автомобилей. Бизнес-план компании на 2017 год предполагает реализацию 36 тыс. автомобилей, из них 30 тысяч – на российском рынке, 6 тысяч – на рынках зарубежных стран.

### **КАМАЗ выпустил первую партию автомобилей на сжиженном природном газе**

autostat.ru\_18.05.2017



КАМАЗ завершает заводские испытания и готовит к передаче подразделениям «Газпрома» первую партию автомобилей, работающих на сжиженном природном газе (СПГ). В опытную эксплуатацию из НТЦ будут отправлены два КАМАЗа-65117-37 и один КАМАЗ-65116-37. Это именно те две модели грузовиков на СПГ, которые первыми в России прошли сертификацию, сообщает пресс-служба КАМАЗа.

Как отмечается, при сопоставимых ценах основное конкурентное преимущество СПГ- автомобилей перед грузовиками на компримированном (сжатом) природном газе (КПГ) – объем и количество баков. Если у первых он один и обеспечивает запас хода до 700 км, то КПГ-автомобили на аналогичный пробег должны заполнить около 13 штатных баллонов. Это не только заметно утяжеляет грузовик, снижая ему массу полезной нагрузки, но и требует удлинённой рамы, чтобы вместе с кузовом или надстройкой уместить на ней еще и сами баллоны.

### **«Автотор» планирует выпустить более 120 тысяч автомобилей в 2017 году**

autostat.ru\_19.05.2017

В нынешнем году калининградский завод «Автотор» намерен произвести от 124 до 128 тысяч автомобилей. Об этом на встрече с представителями СМИ рассказал председатель совета директоров компании Валерий Горбунов.

По его словам, наибольшая часть от этого количества придется на модели корейских брендов – в общей сложности планируется выпустить 100 тысяч автомобилей KIA и Hyundai (70 и 30 тысяч соответственно).

План производства моделей BMW подразумевает от 18 до 20 тысяч единиц. Еще от 6 до 8 тысяч штук может составить объем выпуска коммерческой техники (в т.ч. LCV марки Hyundai). Также на предприятии планируют собрать от 500 до 600 автомобилей китайского бренда FAW.

Как отмечают аналитики агентства «АВТОСТАТ», учитывая тот факт, что в 2016 году на калининградском заводе было выпущено 98,2 тыс. единиц, то при реализации плана в нынешнем году «Автотор» способен показать рост производства на 25 – 30%.

## **АВИАКОСМИЧЕСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ AEROSPACE INDUSTRY**

### **Госкомпании "Черемшанка" и "Красавиа" могут быть акционированы до конца года**

aviaport.ru\_19.05.2017

Правительство Красноярского края собирается акционировать государственные авиапредприятия "Черемшанка" и "Красавиа". До конца 2017 года в крае будет сформировано единое аэропортовое предприятие, куда войдут девять северных аэропортов. Депутаты краевого законодательного собрания не исключают, что смена юрисдикции сделает предприятия привлекательнее для потенциальных партнеров и инвесторов. Аналитики считают, что в перспективе краевые авиапредприятия могут заинтересовать сырьевые компании, работающие на удаленных месторождениях края.

Правительство Красноярского края приняло решение об акционировании государственных авиапредприятий "Черемшанка" и "Красавиа". "В ближайшее время этот вопрос будет вынесен на рассмотрение депутатского корпуса",- сообщил вчера на заседании комитета по промышленной политике, транспорту и связи заксобрания края министр транспорта Сергей Еремин. 100% акций авиапредприятий останутся в госсобственности, подчеркнули в краевом минтрансе. Кроме этого, по словам господина Еремина, губернатор поставил задачу до конца года сформировать в крае единую аэропортовую компанию, которая объединит северные аэропорты авиапредприятий "Черемшанка" и "Красавиа". Сейчас у "Черемшанки" три аэропорта (Черемшанка, Игарка, Богучаны), "Красавиа" является оператором шести аэропортов (Диксон, Хатанга, Тура, Ванавара, Байкит и Енисейск). Новая аэропортовая структура вместе с "Красавиа", у которой останется только авиационный бизнес, будет обеспечивать внутрирегиональные авиаперевозки, в том числе на социально-значимых маршрутах на север края.

По словам главы комитета по промышленной политике заксобрания края Владимира Демидова, депутаты еще в прошлом году обращались к правительству с предложением акционировать эти авиапредприятия "с перспективой найти партнеров для этих компаний и продать инвесторам какую-то часть акций". "Мы считаем, что эти предприятия не должны быть полностью государственными. Управление такими компаниями - непрофильная функция для государства. Пример аэропорта Емельяново, где у государства 49% (остальное в собственности структуры, близкой к холдингу "Базэл" Олега Дерипаски.- "Ъ"), показательный - партнер инвестирует в развитие компании, занимается операторской деятельностью и т.д.",- считает господин Демидов. По его словам, "Красавиа" необходима модернизация аэропарка, требует развития и аэропортовая инфраструктура "Черемшанки". "Это огромные вложения, которые без частного инвестора привлечь невозможно",- уверен Владимир Демидов. Инвесторы, заинтересованные в участии в красноярских

госавиапредприятиях, к властям пока не обращались, отметил он. По оценкам Владимира Демидова, работа по акционированию предприятий может быть завершена до конца 2017 года.

Директор АП "Черемшанка" Андрей Колесников рассказал "Ъ", что авиапредприятия сами инициировали процедуру акционирования: "Преобразование в акционерное общество позволит компании вести нормальную хозяйственную деятельность. Это основной мотив. Сейчас, согласно федеральному законодательству, все закупки мы должны осуществлять через торги, процедура которых занимает от 60 дней. У меня десятки номенклатур спецтехники и десятки тысяч запчастей. При наступлении аварийной ситуации или технической неисправности остановка аэропорта скажется на имидже госавиапредприятия и жизнеобеспечении северных территорий". Он не исключил, что с учетом активного развития месторождений в районе Хатанги, Ванкора и других, "появятся заинтересованные лица, готовые вкладывать средства в повышение качества обслуживания и безопасности аэропорта".

Акционирование предприятий с сохранением ведущей доли у государства по сути мало что изменит в работе предприятий, говорит партнер практики "Промышленность" консалтинговой группы "НЭО центр" Александр Ракша. С другой стороны, по его словам, это создаст предпосылки для вывода предприятий в открытое рыночное пространство и будет способствовать привлечению новых инвесторов, а также даст возможность выйти акциям предприятий на биржу: "Для края это шанс нарастить капитализацию предприятий". Такое акционирование, как правило, делается для того, чтобы в будущем включить эти предприятия в более крупную госструктуру, но при этом сохранить возможность частных инвестиций. "Другой вариант тут вряд ли возможен, так как речь идет о стратегически важных объектах",- отмечает Александр Ракша. Если к акционированию предприятий удастся привлечь стратегического инвестора, это обеспечит приток инвестиций в развитие малой авиации в регионе и избавит его от необходимости дотировать деятельность этих предприятий, говорит эксперт-аналитик АО "Финам" Алексей Калачев. По его оценкам, в качестве заинтересованного стратегического инвестора могут выступить сырьевые компании, работающие на удаленных месторождениях края.

## Новый российский космобот отправится на МКС в 2021 году

izvestia.ru\_18.05.2017



Он будет использоваться для технического обслуживания космических аппаратов в открытом космосе и помощи космонавтам.

По инициативе госкорпорации «Роскосмос» в 2019 году будут созданы первые опытные образцы нового российского космобота, предназначенного для внекорабельной деятельности. После их тестирования и доработок появится первый летный образец робота, который в 2021 году будет испытан на борту Международной космической станции (МКС). В отличие от отечественного робота-андроида по имени Федор, создаваемого для помощи космонавтам в их повседневной работе внутри орбитальной станции, этот космобот будет работать в условиях открытого космоса.

Созданием мобильного робота космического назначения для поддержки внекорабельной деятельности космонавтов занимаются специалисты Центрального научно-исследовательского и опытно-конструкторского института робототехники и технической кибернетики (ЦНИИ РТК). Они разработали решение по созданию космического робота, который посредством дистанционного управления позволит бы вести активную деятельность в открытом космосе, включая оказание необходимой поддержки космонавтам при осуществлении ими работ в условиях открытого космического пространства.

Как сообщили «Известиям» в ЦНИИ РТК, заказчиком эскизного проекта выступил Центральный научно-исследовательский институт машиностроения. В настоящее время по заказу Ракетно-космической корпорации «Энергия» ведется разработка документации на опытные изделия космобота.

— Эта работа должна быть завершена до конца года. В течение 2018–2019 годов по разработанной документации будут изготовлены опытные образцы космического робота. В 2020 году пройдут их комплексные испытания на предмет подтверждения заявленных технических характеристик, в том числе в термовакуумной камере имитации космических воздействий. К 2021 году будет создан летный образец косморобота для проведения испытаний на борту МКС, — рассказал представитель ЦНИИ РТК.

При создании космического робота будут использоваться комплектующие, обладающие повышенной надежностью и способные обеспечить необходимый уровень безопасности. Космический робот будет строится по модульному принципу, что позволит заменять отказавшие элементы, агрегаты и узлы в условиях открытого космического пространства. Манипуляторы косморобота будут оборудованы универсальными захватными устройствами. Космический робот сможет захватывать, перемещать и закреплять полезный груз на внешней поверхности космических аппаратов. Захватное устройство также будет оборудовано электрическими разъемами, что позволит осуществлять подзарядку космического робота от бортовой сети.

Как рассказали «Известиям» в «Роскосмосе», основными целями проекта являются разработка, изготовление, а также испытания и летная отработка опытного образца мобильного робота на внешней поверхности международной космической станции (МКС).

— В ходе реализации проекта будет выстроена цепочка кооперационных связей с другими производственными организациями — разработчиками отдельных узлов, комплектующих и электронных компонентов. Также в ходе проведения испытаний будут получены новые научные данные, — отметил представитель «Роскосмоса».

Внешне конфигурация российского косморобота напоминает американскую разработку 1980-х годов, которую предлагалось использовать при строительстве орбитальной станции Freedom: реактивный ранец с руками-манипуляторами. Роботы похожи не только внешне, но и по принципу работы. Американский проект назывался Free Flyer with manipulator (свободно летающая космическая платформа с манипулятором).

В связи с высокой стоимостью работ по созданию и запуску космических аппаратов продолжает оставаться актуальной задача по продлению сроков активного существования аппаратов с проведением их инспектирования, обслуживания и ремонта. Например, с момента запуска космического телескопа Hubble он неоднократно ремонтировался в открытом космосе астронавтами. В случае орбитальных станций, где ведутся научные исследования, потребность во внекарабельной деятельности еще выше. Однако выходы космонавтов в открытый космос сопряжены с определенным риском, требуют длительной подготовки и являются дорогостоящими.

## **"Вертолеты России" поставили ВВС Перу комплектующие для Ми-8 и Ми-35** ria.ru\_18.05.2017

Холдинг "Вертолеты России" поставил ВВС Перу запчасти для вертолетов Ми-8/17 и Ми-24/35 по контрактам, заключенным летом 2016 года, сообщили журналистам в четверг в пресс-службе холдинга.

"Холдинг "Вертолеты России" завершил выполнение двух контрактов по поставкам авиационно-технического имущества для вертолетов типа Ми-8/17 и Ми-24/35 ВВС Перу", - говорится в сообщении.

Как отметил заместитель гендиректора "Вертолетов России" по послепродажному обслуживанию Игорь Чечиков, холдинг рассчитывает увеличить объемы поставок аутентичных комплектующих в Перу.

Вооруженные силы Перу активно применяют российские вертолеты типа Ми-8/17 и Ми-24/35 в труднодоступных районах страны. Всего в Перу эксплуатируется более 100 вертолетов российского производства. Российская вертолетная техника принимает участие в специальных операциях перуанских вооруженных сил по борьбе с наркотрафиком и незаконными вооруженными формированиями.

## **«Катран» оправдывает надежды (эластомерные подшипники)** redstar.ru\_18.05.2017

Ка-52К прошёл первый этап морских испытаний

Ка-52К – это тот же «Аллигатор» с глубокой модернизацией и выполненный в «морской» модификации. Новый вертолёт корабельного базирования, получивший в обиходе название «Катран», стал продолжением продуктовой линейки вертолётов АО «Камов», разработанных для ВМФ России и принятых на вооружение. Об особенностях новинки её создатели рассказали обозревателю «Красной звезды».

После заключения контракта на постройку во Франции для ВМФ России кораблей типа «Мистраль» одно из таких судов французских ВМС заходило в Санкт-Петербург с дружественным визитом, где на его палубу совершил пробную посадку Ка-52. После визуального осмотра, оценки габаритов вертолёт и других факторов стало очевидно, что он идеально вписывается в габариты корабля, в том числе в его вертолётный ангар. На основании этого приняли окончательное решение создать морскую версию «Аллигатора» для оснащения российских «Мистралей».

В 2014 году на ПАО «Арсеньевская авиационная компания «Прогресс» им. Н.И. Сазыкина» (ААК «Прогресс») была передана конструкторская документация в рамках договора с АО «Камов» на перспективное развитие морских вертолёт Ка-52. И уже 7 марта 2015 года состоялся первый полёт опытного образца новой корабельной машины. Впоследствии на предприятии изготовили и передали разработчику ещё несколько опытных машин.

Ка-52К от базовой модели прежде всего отличается наличием укороченного складного крыла. Оно доработано под размещение тяжёлого вооружения и механизм складывания лопастей, что позволяет компактно располагать машину в трюме и увеличить возможное количество размещаемых на корабле вертолёт. Разработанную систему складывания лопастей при необходимости можно применить и на серийных изделиях «сухопутных» Ка-52.

Установка механизма складывания лопастей повлекла за собой необходимость установки и новой несущей системы, в которой крепления лопастей к несущему винту выполнены с использованием эластомерных подшипников, обеспечивающих удобство эксплуатации машины. Всё это позволило увеличить взлётный вес вертолёт и повысить его боевую эффективность. В частности, теперь есть возможность добавить в номенклатуру вооружения новой машины, в отличие от базовой модели, противокорабельные крылатые ракеты Х-31 и Х-35.

Имеется ещё ряд немаловажных особенностей новой модификации. Применение большого количества материалов с повышенной антикоррозионной стойкостью: дюралюминиевые листы с увеличенной в два раза толщиной плакировки и нержавеющей стали взамен хромансиля. Это обусловлено необходимостью работы машины в условиях морского климата.

Вертолёт имеет централизованную заправку топливом и модернизированную систему кондиционирования воздуха, она обеспечивает вентиляцию морских спасательных костюмов членов экипажа. На «Катране» дополнительно установлена радиотехническая система ближней навигации, которая не использовалась на базовой модели. Современное бортовое оборудование обеспечивает навигацию в условиях отсутствия ориентиров в море.

Бронированная кабина экипажа и катапультно-амортизационная система защищают лётчиков и позволяют им безопасно покинуть машину как на этапе подготовки к взлёту, то есть прямо с земли, так и над морем – с использованием специальных морских спасательных костюмов. А ещё на Ка-52К есть комплект спасательного устройства грузоподъёмностью 200 кг, позволяющий спасать людей, терпящих бедствие на море.

Новшество много, но, как и в случае освоения любого другого нового высокотехнологичного изделия, «Катран» требовал не только проведения серьёзных испытаний, но и доработки, с участием специалистов ААК «Прогресс», конструкторской документации исходя из практического опыта.

В частности, по результатам расчётов, выполненных на предприятии, было решено усилить шарнирный замок фиксации и складывания крыла, а также узлы крепления для морской колонки со складными лопастями. На вертолёт также планировали устанавливать усиленные стойки шасси, однако расчёты показали, что в этом нет необходимости, так как шасси, устанавливаемые на базовую модель, прекрасно справляются с поставленными задачами, несмотря на увеличение эксплуатационных перегрузок, действующих на машину при посадке на качающуюся палубу корабля в движении.

Немаловажным фактором стало то, что на опытных экземплярах Ка-52К установлены системы бортовых измерений (СБИ). Они позволяют списывать все необходимые параметры и производить точные расчёты, чтобы оперативно находить оптимальные решения по изменению, усилению и улучшению вертолёт. С разработчиком и смежниками все решения согласовываются, в дальнейшем их можно распространять и на серийные машины, ведь силовой элемент и каркас остались практически без изменений.



В настоящее время на ААК «Прогресс» реализуются мероприятия по расширению возможностей Ка-52 с учётом опыта эксплуатации в тяжёлых климатических условиях, вносятся соответствующие изменения в конструкторскую документацию систем вертолёта. Например, для обеспечения автономного базирования машины ведутся работы по установке дополнительного генератора на вспомогательную силовую установку, что позволит обеспечить проверку систем вертолёта без запуска основных двигателей и значительно сократить время на его подготовку к полёту. Иначе говоря, отпадает необходимость в наземных источниках питания.

В совокупности всё вышеперечисленное определяет уникальные возможности «Катрана»: способность базироваться на кораблях и на суше, решать задачи патрулирования и огневой поддержки войск десанта при высадке на берег и участвовать в решении задач противодесантной обороны на переднем крае, в тактической глубине, вести разведку целей, целераспределение и аппаратное целеуказание на взаимодействующие вертолёты, корабельные и сухопутные командные пункты в любых погодных условиях, в любое время суток.

В заключение остаётся сказать, что в Минобороны этап испытаний, проходивший с конца 2016 по начало 2017 года с участием двух Ка-52К, признан успешным. Полученный практический опыт свидетельствует, что вертолёт обладает уникальными характеристиками, положительно решена задача по применению управляемых ракет непосредственно в условиях боевых действий. «Катран» в полной мере пройдёт всю традиционную программу испытаний, а в ближайшее время начнётся её следующий этап. Вместе с тем, по оценкам экспертов, успешно реализуется не только программа создания Ка-52К. Ведь не менее важно иметь производственные мощности для выпуска новинки.

Именно поэтому, в ходе рабочих визитов на предприятие замминистра обороны Юрий Борисов помимо контроля по выполнению гособоронзаказа уделяет особое внимание и тому, насколько эффективно идут работы в рамках федерально-целевой программы «Техническое перевооружение (реконструкция) производства ПАО «ААК «Прогресс».

На заводе реализуются проекты по реконструкции механического, композитного и гальванического производств, цехов подготовки производства и других подразделений предприятия. В промышленную эксплуатацию все перечисленные объекты будут введены 2018 году. В этом году на предприятии полностью завершится модернизация цеха окончательной сборки, реконструкция аэродромной базы лётно-испытательной станции предприятия и малярного отделения, начнётся реконструкция агрегатно-сборочного и заготовительно-штамповочного цехов.

## **США начали расследование в отношении канадского авиапроизводителя Bombardier**

rzd-partner.ru\_19.05.2017

Власти США начали расследование в отношении канадской авиастроительной компании Bombardier ("Бомбардье") по занижению цен на свои новые самолеты CSeries ("Си-сириэс"). Об этом сообщает ТАСС.

Расследование последовало после обращения с жалобой американского авиапроизводителя Boeing ("Боинг") на демпинговую политику Bombardier. "Американский рынок самый открытый в мире, однако мы должны действовать, когда нарушают правила", - приводит агентство слова министра торговли США Уилбура Росса.

Согласно заявлению Boeing, чтобы выиграть контракт с Delta Air Lines в 2016 году Bombardier предложил поставить авиакомпании свои новые самолеты по "абсурдно низкой" цене в 19,6 млн долларов за воздушное судно, при этом себестоимость их производства американская корпорация оценивает в 33,2 млн долларов. Каталожная стоимость конкурирующей с CSeries модели Boeing 737-700 составляет 83,4 млн долларов, а новой 737-MAX 7 - 92,2 млн долларов. По данным Reuters, контакты на поставку самолетов, как правило, заключаются по ценам на 40%-50% ниже каталожных.

Также в заявлении Boeing отмечается, что новый самолет Bombardier CSeries не смог бы выйти на рынок без финансовой поддержки, предоставленной правительством Канады, Квебека и Великобритании, и 2,5 млрд долларов капитальных инвестиций через крупнейший пенсионный фонд провинции Квебек.

В ответном заявлении правительство Канады опровергло обвинения Boeing и отметило, что многие поставщики компонентов и оборудования для CSeries являются американскими компаниями, и в общей сложности проект обеспечивает работой тысячи сотрудников в США.

## **Китай провёл первый полёт собственного пассажирского авиалайнера**

baikal-media.ru\_18.05.2017



5 мая в Китае впервые поднялся в воздух крупный пассажирский авиалайнер отечественного производства C919.

Будучи одним из девяти производителей авиационной конструкции, создавших первый крупный пассажирский самолет C919, компания «Хафэй» при Китайской государственной авиационной компании Aviation Industry Corporation of China (AVIC) выполнила работу по трем рабочим пакетам таким, как обтекатели крыльев самолета, створки ниши носового шасси, створки ниши основного шасси.

Согласно плану, в дальнейшем после сдачи самолетов C919 в массовое производство, в дополнение к вышеуказанным трем рабочим пакетам вертикальный стабилизатор также будет изготовлен компанией «Хафэй».

Кроме того, ранее харбинские информационные агентства сообщали, что согласно документу «Сделано в Китае в рамках плана действий-2025», в Харбине планируется способствовать сборке передовых средних и легких вертолетов, разработке и производству важных запчастей.

Таким образом, планируется содействовать разработке и индустриализации вертолетных двигателей, системы передачи и вспомогательной энергии. Будет ускорено создание комплектующих предприятий авионики, электроники, компонентов, запчастей и сырья, построена крупнейшая в стране сборочная зона больших вертолетов. Будет развиваться производство композиционных материалов различных летательных аппаратов, аэрокосмических подшипников и других ключевых компонентов, активно расширяться международное сотрудничество и субподрядные производственные проекты. Планируется развивать разные виды авиационного технического обслуживания, такие как осмотр, регулярная проверка, демонтаж и т.д., для осуществления проекта по модификации пассажирского самолета в транспортный самолет.

## ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ПОЛИТИКА ECONOMIC POLICY

### Центробанк верит в стабильность рубля

Известия\_19.05.2017

В отсутствие внешних шоков курс продолжит оставаться на нынешних уровнях.

Центробанк не видит рисков существенных колебаний курса рубля в ближайшее время, если не произойдет значительных шоков на глобальных рынках. Такую оценку сообщил «Известиям» замдиректора департамента денежно-кредитной политики Александр Полонский. Он также отметил, что спрос и предложение на валютном рынке в настоящее время сбалансированы. Опрошенные «Известиями» экономисты такой прогноз разделяют. Рубль вплоть до конца года может поддерживаться спросом глобальных инвесторов на доходные активы развивающихся стран.

По данным ЦБ, в I квартале реальный эффективный курс рубля вырос к иностранным валютам на 5%. Официальный курс с начала года укрепился с 59,9 до 57,47 рубля за доллар. Большинство экспертов сходились во мнении, что основных причин для этого было две — рост цен на нефть и спрос иностранных инвесторов на активы развивающихся стран, в том числе и России.

— В настоящее время спрос и предложение на валютном рынке в целом сбалансированы. Экспортеры продают значительные объемы иностранной валюты на фоне относительно высоких цен на нефть. В условиях сохранения достаточно крепкого курса рубля спрос импортеров и крупных компаний на валюту также существенен, но не избыточен, — сообщил «Известиям» Александр Полонский.

Этот спрос в значительной мере приходится на форвардные контракты, которые позволяют этим участникам рынка зафиксировать стоимость приобретения иностранной валюты в будущем на достаточно привлекательном для них уровне, страхуя таким образом свои риски, связанные с погашением валютных долгов и импортом, добавил замдиректора департамента Центробанка.

— Что касается физических лиц, то их спрос на иностранную валюту остается умеренным. Поэтому в отсутствие значительных шоков на глобальных рынках риск существенных курсовых колебаний незначителен, — резюмировал Александр Полонский.

Экономисты прогноз Банка России разделяют.

— Да, я в целом это мнение разделяю, — прокомментировала главный экономист Альфа-банка Наталия Орлова.  
— В последнее время чувствительность рубля к нефтяным ценам снижается, и это отражает тот факт, что рубль сейчас в большей степени находится под влиянием притока капитала. Исходя из этого можно сказать, что перспектива валюты на ближайший месяц и до конца года выглядит неплохо, потому что сейчас в мире происходит восстановление аппетита к риску.

Вторая причина, по ее мнению, связана с тем, что ЦБ удерживает процентную ставку на достаточно высоком уровне, и это тоже привлекает капиталы в Россию.

— Конкретно сегодня можно говорить о том, что рубль находится на уровне своей равновесной стоимости. Наверное, уровень 55 рублей к доллару будет говорить о том, что он немножко переоценен, но очень незначительно, — добавила главный экономист Альфа-банка.

Согласны с оценкой Банка России и в «Уралсиб Кэпитал».

— Оговорка, что не будет происходить никаких шоковых событий, является ключевой. Хотя опять же если посмотреть на то, что происходит за границей, мы видим нападки на президента США, определенные перемены в Бразилии, где начинают говорить об импичменте президента. Я думаю, что рубль может колебаться с учетом этих событий, но они не станут такими уж чрезвычайными факторами, которые приведут к резкому ослаблению, — уверен главный экономист ИК «Уралсиб Кэпитал» Алексей Девятов.

Единственный фактор, который может действительно достаточно серьезно сработать, — это изменение настроений нерезидентов, которые с начала года и до этого достаточно активно вкладывались в рублевые активы, напомнил экономист. Если сейчас произойдет по какой-либо причине резкий выход из рублевых активов со стороны нерезидентов, то это может отразиться на курсе рубля.

— Но для того, чтобы это произошло, нужны более серьезные шоки, чем политические события, которые происходят в разных странах. Таким шоком, конечно, могло бы быть очень резкое падение цены на нефть, но опять же я не вижу больших предпосылок к этому, — добавил Алексей Девятов.

Говоря о прогнозе по курсу рубля, ведущий аналитик Промсвязьбанка Михаил Поддубский отметил, что считает возможным в ближайшие несколько месяцев возвращение курса ближе к 60 рублям за доллар. По его оценке, российская валюта сегодня все же переоценена относительно стоимости нефти.

В четверг нефть марки Brent торговалась на Лондонской бирже вблизи отметки \$52,4 за баррель.

## **Российской экономике необходимо развиваться через малые инновационные компании – Дворкович**

interfax.ru\_ 19.05.2017

Российской экономике необходимо переходить от развития через крупные компании к развитию через малые инновационные компании, считает заместитель председателя правительства России Аркадий Дворкович.

"Сама жизнь задала этот приоритет, мы не можем надеяться на существенный рост и повышение качества жизни за счет крупных компаний и отраслей экономики - таких как нефть, газ, тяжелая промышленность. Новые рабочие места и новая стоимость будут создаваться и в России, и во всем мире за счет малых инновационных компаний и стартапов, технологических компаний, причем как правило небольшого размера", - сказал А.Дворкович, выступая на IV форуме молодых ученых U-NOVUS в Томске в пятницу.

По его словам, во многих странах каждый год создаются десятки и сотни тысяч малых инновационных компаний, тогда как в России создаются только тысячи таких компаний.

"У нас создаются тысячи, это неплохо по сравнению с нулем, который был лет 10 назад, это рост, это неплохо, но гораздо меньше, чем в наиболее успешных странах, в том числе поэтому мы растем темпами 1-2% в год, а не 4-5%, которые нам хотелось бы видеть", - отметил вице-премьер.

А.Дворкович подчеркнул, что дефицит новых бизнесов "не позволяет стране добиваться новых успехов".