

Деловой журнал

№4 (11) сентябрь 2014

Большой Урал



ПОЛИГОН ФКП «НТИИМ» —
НАИБОЛЕЕ ОСНАЩЕННЫЙ
В СТРАНЕ

СТР. 8

95 ЛЕТ ФИНАНСОВЫМ СИСТЕМАМ
СВЕРДЛОВСКОЙ И ЧЕЛЯБИНСКОЙ
ОБЛАСТЕЙ

СТР. 44

ВЫСОКОПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ
СПЕЦИАЛИСТЫ ДЛЯ РАЗВИТИЯ
РОССИЙСКОГО СЕЛА

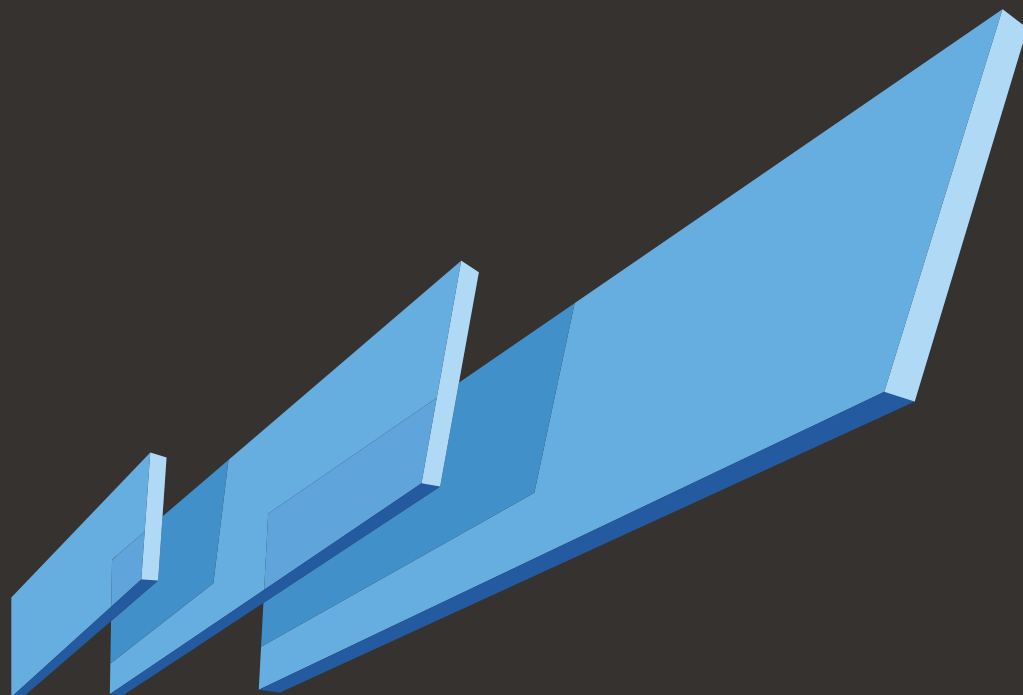
СТР. 54



Первая ЛАСТОЧКА

транспортного
машиностроения на Урале —
паровоз Черепановых

стр. 18



МАГИСТРАЛЬ

УРАЛЬСКИЙ
ТРАНСПОРТНЫЙ
САЛОН

2014

4-6 СЕНТЯБРЯ

СВЕРДЛОВСКАЯ ОБЛАСТЬ, Г. НИЖНИЙ ТАГИЛ, ФКП «НТИИМ»

БОЛЕЕ **1 500** м
ВЫСТАВОЧНЫХ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ
ПУТЕЙ

БОЛЕЕ **3 000** м²
ВЫСТАВОЧНОЙ
ПЛОЩАДИ
В ПАВИЛЬОНАХ

БОЛЕЕ **30 000** м²
ОТКРЫТОЙ
ВЫСТАВОЧНОЙ
ПЛОЩАДИ

СТРАТЕГИЧЕСКИЙ
ПАРТНЕР



ОРГАНИЗАТОР



СООРГАНИЗАТОР



ФКП «Нижнетагильский
институт испытания
металлов»

**Реал
Media**

КОМПАНИЯ
ТЕРРИТОРИАЛЬНО-
ПРОМЫШЛЕННОГО
МАРКЕТИНГА

Директор Вера УСЕНКО

Главный редактор Татьяна ВАЛЬКОВА

Редакционный совет
Председатель — Владимир ВОЛКОВ, председатель
исполкома МА «Большой Урал»

Партнер издания



Редакторы
Валерий БОРИСОВ, Екатерина КОСТРОМИНА

Дизайн, верстка
Александр СОЛОМЕИН, Сергей ШЕВЧЕНКО,
Ирина ШЕЛКОВАЯ

Дирекция проекта
Ирина ГОНЧАРОВА, Александр КУЗЬМИН

Рекламно-информационная группа
Анастасия АЛЕКСЕЕВА, Светлана БОГДАШИНА,
Ольга ЖУРАВЛЕВА, Елена КИРПЕНКО,
Марина ЛЕОНТЬЕВА, Ольга МОРДВИНОВА,
Ольга ПИЧУГИНА, Елена РУКАВИШНИКОВА,
Елена СОЛОДИЛОВА, Людмила СОЛОНИНА,
Лада ШАПОШНИКОВА

Корректор
Константин НОРМИНСКИЙ

Компьютерные технологии
Глеб МАНИОН

В издании использованы информация и
фотоиллюстрации, полученные редакцией от пресс-служб
и с сайтов губернаторов, правительств, министерств
регионов УрФО и ПФО, от представленных в журнале
юридических и физических лиц, из архива редакции,
с сайтов в Интернете

Журнал зарегистрирован Управлением Федеральной
службы по надзору в сфере связи, информационных
технологий и массовых коммуникаций по Свердловской
области 21 мая 2012 года
ПИ № ТУ66-00974

Адрес издателя и редакции:
620219 Екатеринбург, пр. Ленина, 49, литера А, офис 8
Телефоны/факсы (343) 351-73-10, 351-73-20
E-mail: bu@real-media.ru, redakt@real-media.ru, mail@real-
media.ru
www.real-media.ru, www.bigural.com

Номер подписан в печать 28 августа 2014 г.

Издание отпечатано в ОАО «ИПП «Уральский рабочий»
620041 Екатеринбург, ГСП-148, ул. Тургенева, 13
E-mail: sales@uralprint.ru

Заказ № 593. Тираж 5000 экземпляров
Отпечатано в соответствии с качеством
предоставленного оригинал-макета

Свободная цена

За содержание рекламных публикаций ответственность
несут рекламодатели
При перепечатке материалов и использовании их в любой
форме ссылка на журнал «Большой Урал» обязательна

■ — материал опубликован на правах рекламы

СОДЕРЖАНИЕ

- 2** События
- 4** Заместитель Председателя Правительства РФ, председатель Военно-промышленной комиссии Дмитрий РОГОЗИН. **РОССИЯ РЕАЛИЗУЕТ ПЛАН ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ ОБОРОННОЙ ПРОДУКЦИИ**
- 6** Председатель Союза машиностроителей России, генеральный директор корпорации «Ростех» Сергей ЧЕМЕЗОВ. **«ЗАМЕЩЕНИЕ ИМПОРТА МИНИМИЗИРУЕТ ПОСЛЕДСТВИЯ САНКЦИЙ»**
- 8** 75 лет Нижнетагильскому институту испытания металлов (НТИИМ). **ПОЛИГОН ОБОРОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ РОССИИ**
- 12** Министр транспорта РФ Максим СОКОЛОВ. **«ОТРАСЛЬ ГОТОВА РЕШИТЬ ПОСТАВЛЕННЫЕ ПЕРЕД НЕЙ ЗАДАЧИ»**
- 14** Перспективы развития транспортной системы. **СЕВЕРНЫЙ ШИРОТНЫЙ ХОД**
- 15** ОАО МТЗ ТРАНСМАШ **БЕЗУПРЕЧНАЯ НАДЕЖНОСТЬ ТОРМОЗНЫХ СИСТЕМ**
- 16** Генеральный директор ОАО «Челябинский кузнечно-прессовый завод» Андрей ГАРТУНГ. **РОСТ НЕСМОТЯ НИ НА ЧТО**
- 18** Достижения транспортного машиностроения — на Международной выставке «Иннопром». **ВАГОНЫ БУДУЩЕГО**
- 20** 180 лет со времени создания первого отечественного паровоза. **«ДЛЯ ПОЛЬЗЫ ЗАВОДОВ И ОБЛЕГЧЕНИЯ СИЛ ТРУДЯЩИХСЯ»**
- 22** 110 лет с начала строительства Уральской соединительной ветви Транссиба. **СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАНЗИТНОГО КОРИДОРА СИБИРЬ—ЕВРОПЕЙСКАЯ РОССИЯ**
- 24** 40 лет с начала строительства Байкало-Амурской магистрали. **ДОРОГА С БУДУЩИМ**
- 29** Заместитель председателя правительства Пермского края Олег ДЕМЧЕНКО. **ОДНА ИЗ ТЕНДЕНЦИЙ — РОСТ ПЕРЕВОЗОК**
- 32** Министр транспорта и дорожного хозяйства Удмуртской Республики Виктор ВАХРОМЕЕВ. **«ВСЕ, ЧТО СДЕЛАНО, — ЭТО РЕЗУЛЬТАТ СТАБИЛЬНОСТИ»**
- 34** Заместитель губернатора Курганской области — директор департамента промышленности, транспорта, связи и энергетики Алексей ТАТАРЕНКО. **ПЕРСПЕКТИВЫ ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ ЗАУРАЛЬЯ**
- 36** Начальник Главного управления строительства Тюменской области Сергей ШУСТОВ. **АКЦЕНТ НА АВТОМАТИЗАЦИЮ**
- 38** Директор департамента дорожного хозяйства и транспорта Ханты-Мансийского автономного округа — Югры Алексей ВТОРУШИН. **РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТА «ПОДНИМЕТ» СОЦИАЛЬНУЮ СФЕРУ**
- 39** Директор департамента транспорта и дорожного хозяйства Ямало-Ненецкого автономного округа Дмитрий ВАРАКИН. **ВАЖНО СОХРАНИТЬ СОЦИАЛЬНО ЗНАЧИМЫЕ ПЕРЕВОЗКИ**
- 40** Министр транспорта и связи Свердловской области Александр СИДОРЕНКО. **СВЯЗУЮЩЕЕ ЗВЕНО МЕЖДУ ЕВРОПОЙ И АЗИЕЙ**
- 42** Председатель совета директоров ОАО «Уралметаллургмонтаж 2» Павел НЕГАНОВ. **ОТ РЯДОВОГО СМУ ДО МОЩНОГО ТРЕСТА**
- 43** Директор по капитальным строительству и инвестициям ООО «УГМК-Холдинг» Сергей ЕРЫПАЛОВ
- 44** 95 лет финансовой системе Свердловской области. **«ОБЕСПЕЧИВАЕМ ПРОЗРАЧНОСТЬ БЮДЖЕТНОГО ПРОЦЕССА ДЛЯ ЖИТЕЛЕЙ РЕГИОНА»**
- 45** Управляющий филиалом банка ВТБ в Екатеринбурге Наталья АЛЕМАСОВА. **СИСТЕМОБРАЗУЮЩИЙ БАНК РЕГИОНА**
- 46** Министр финансов Челябинской области Андрей ПШЕНИЦЫН. **«ИСПЫТЫВАЮ ГОРДОСТЬ ЗА ТО, ЧТО РАБОТАЮ С ТАКИМИ ЛЮДЬМИ»**
- 48** Генеральный директор группы компаний «ВедаПлюс» Лариса НАЮК. **ВСЕ НЮАНСЫ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА — В ОДНОЙ СИСТЕМЕ**
- 49** Председатель совета директоров ОАО «УРАЛПРОМБАНК» Валерий ЭФРОС. **НАМ ДОВЕРЯЮТ 20 ЛЕТ**
- 50** 80 лет институту «Челябинскгражданпроект». **КОЛОССАЛЬНЫЙ ОПЫТ, МОЩНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ**
- 52** Генеральный директор ОАО «Сорбент» Борис ДУБОВИК. **ТРИ ЧЕТВЕРТИ ВЕКА НА ЗАЩИТЕ ЖИЗНИ И ЗДОРОВЬЯ ЛЮДЕЙ**
- 54** Ректор Государственного аграрного университета Северного Зауралья Николай АБРАМОВ. **ВЫСОКОПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ СПЕЦИАЛИСТЫ — ДЛЯ РАЗВИТИЯ РОССИЙСКОГО СЕЛА**
- 56** Директор агрофирмы «Луговская» Виктор ГЕЙН. **«В СЕЛЬСКОЕ ХОЗЯЙСТВО СЛЕДУЕТ ИДТИ ПО ПРИЗВАНИЮ»**
- 58** Директор ЗАО «Падунское» Алексей ШВЕЦОВ. **ТРЕЗВЫЙ РАСЧЕТ, РАЗУМНЫЙ РИСК, ПОДДЕРЖКА ГОСУДАРСТВА И ГРАМОТНЫЕ КАДРЫ**
- 59** Передовые технологии автоматизации. **ДЕСЯТЬ ЛЕТ НА БЛАГО РАЗВИТИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ УРАЛА**
- 60** Глава Златоустовского городского округа Вячеслав ЖИЛИН. **В АТМОСФЕРЕ БЛАГОПОЛУЧИЯ**
- 62** 95 лет свердловской системе здравоохранения. **ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ХАРАКТЕР И ПРОФИЛАКТИЧЕСКАЯ НАПРАВЛЕННОСТЬ**

Импортозамещение в Свердловской области

Председатель правительства Свердловской области Денис Паслер высоко оценил реализацию проекта по организации на территории региона сборочного производства металлообрабатывающих станков ООО «КР Пром» (ранее — ООО «Ковосвит-Русь») совместно с «ТОС «ВАРНСДОРФ» (Чехия). По словам Д. Паслера, «стратегически важно для Урала, чтобы станки производились на территории Свердловской области. На первом этапе этого проекта в цехе была организована сборка горизонтально-расточных и порталных обрабатывающих центров. Второй этап развития — строительство станкостроительного производства в районе Ново-Свердловской ТЭЦ, которое должно начаться в 2015 году».



В 2013 году на сборочной площадке в Екатеринбурге собрано 11 станков, за первое полугодие 2014 года — шесть горизонтально-расточных станков с ЧПУ, отгружено продукции на сумму 86 миллионов рублей. На 2015 год запланировано собрать 50 станков. Заказчики продукции — российские предприятия, в том числе ОПК. На сегодня в проект инвестировано около 100 миллионов, планируемый общий объем инвестиций — 3,15 миллиарда рублей.

Базовая мощность завода составит 120 станков в год. Площадь производственных и административных помещений запланирована в размере около 40 тысяч квадратных метров. По словам Дениса Паслера, предприятие показывает один из примеров освоения выпуска станочной продукции, региональная программа импортозамещения в Свердловской области уже практически готова.

Генетический центр свиноводства

Центр открывает челябинская агрофирма «Ариант». Компания в течение последнего года планомерно улучшала генетику поголовья своих свиней в сотрудничестве с известным канадским предприятием «Genesis». По контракту канадские партнеры в 2013 году поставили «Арианту» более шести тысяч элитных животных пород ландрас, йоркшир и дюрок. Уральские животноводы с помощью канадских специалистов в этом году занимаются селекцией, снабжая российские фермы животными с отличными генетическими характеристиками. За счет уже созданных племенных репродукторов первого порядка «Ариант» сможет обеспечить животноводческие хозяйства всей России высокопродуктивными животными. Его заказчиками будут агрохолдинг «Мираторг» (Москва), ГК «Агро-Белогорье» (Белгород).

Как сообщил Андрей Аксенов, генеральный директор компании «Ариант», новый генетический центр позволит российскому животноводству повысить продуктивность до мировых стандартов. По его словам, «уже удалось добиться полутраjectory ускорения роста животных за счет селекции, оптимального микроклимата, хороших условий содержания и кормления».

«Российско-канадский проект можно назвать локомотивом развития всего мясного скотоводства», — считает заместитель председателя правительства Челябинской области Иван Феклин. В перспективе создание федерального генетического центра свиноводства на Южном Урале обеспечит национальную безопасность России в области продовольствия.

Растут инвестиции в основной капитал

Объем инвестиций в основной капитал за счет всех источников финансирования в январе — июне 2014 года в Башкортостане составил 97,9 миллиарда рублей, что на 11,3% выше уровня аналогичного периода прошлого года.

Основной объем инвестиций в первом полугодии текущего года направлялся на строительство и модернизацию зданий (без жилых) и сооружений — 36,9% всех инвестиций, что превышает уровень января — июня 2013 года на 6,6%. На строительство жилья с начала этого года направлено 27,8% всех инвестиций.

На протяжении последних нескольких лет Башкортостан стабильно входит в десятку регионов с максимальным экономическим потенциалом и в топ-5 регионов с минимальными экономическими рисками. При поддержке правительственной комиссии по рассмотрению и поддержке приоритетных инвестиционных проектов в республике реализуется порядка 100 крупных проектов.

Уникальная производственная ниша



Губернатор Виктор Басаргин посетил ОАО «Соликамский магниевый завод» (СМЗ), в частности суперсовременный цех по производству титановой губки.

Губчатый титан производства СМЗ покупают во всем

мире. Перспективы своего развития предприятие связывает с выпуском новых продуктов с более глубокой степенью переработки.

«Мы подготовили технико-экономическое обоснование проекта по организации производства уникальных продуктов на основе сплавов редкоземельных металлов (РЗМ), — сообщил генеральный директор СМЗ Сергей Шалаев. — Сегодня ни один гаджет, ни одну микросхему невозможно создать без использования РЗМ. А мы располагаем технологиями их получения. Для реализации нового проекта заводу необходимо войти в федеральную программу по производству редкоземельных металлов».

Глава региона заявил, что власти готовы оказывать в этом содействие: «Магниевый завод переживает непростой период. Задача — помочь предприятию войти в прави-

тельственную программу импортозамещения и занять уникальную производственную нишу».

В Удмуртии создается кластер «Стрелковое оружие»



И.о. главы республики Александр Соловьев с рабочим визитом посетил ОАО «Концерн «Калашников». Концерн сформирован на базе двух ижевских оружейных предприятий: НПО «Ижмаш» и ОАО «Ижевский механический завод», входящих в состав Государственной корпорации «Ростехнологии». «Калашников» выпускает 90% всего отечественного автоматического и 95% снайперского стрелкового оружия. А. Соловьев обсудил с генеральным директором концерна «Калашников» Алексеем Криворучко вопросы развития в Удмуртии территориального кластера «Стрелковое оружие». По мнению Александра Соловьева, в Удмуртии сформированы все предпосылки для создания и развития такого кластера.

«В результате реализации этого проекта будут дополнительно созданы 1310 высокопроизводительных рабочих мест, увеличено количество и расширена номенклатура выпускаемой продукции, обеспечены дополнительные поступления в бюджеты всех уровней», — подчеркнул Александр Соловьев.

«В результате реализации этого проекта будут дополнительно созданы 1310 высокопроизводительных рабочих мест, увеличено количество и расширена номенклатура выпускаемой продукции, обеспечены дополнительные поступления в бюджеты всех уровней», — подчеркнул Александр Соловьев.

Няганская ГРЭС развивается

В сентябре на ГРЭС начинается тестирование систем третьего энергоблока. Его запуск запланирован на декабрь 2014 года. Первый и второй блоки ГРЭС были запущены в 2013 году. «Третий блок мы запустим на год раньше срока. Уже в декабре станция полностью будет введена в эксплуатацию, это позволит не только увеличить энергетические мощности, но и создать новые рабочие места. Сегодня у нас трудятся 156 человек, и еще наберем порядка 200», — сообщил исполнительный вице-президент энергокорпорации «Фортум» Александр Чуваев.

Няганская ГРЭС — крупнейшая в России тепловая электростанция, построенная с нуля в северных широтах. Она будет иметь в своем составе три парогазовых конденсационных энергоблока суммарной мощностью 1250 мегаватт.

В августе Няганскую ГРЭС посетили губернатор ХМАО—Югры Наталья Комарова и врио губернатора Тюменской области Владимир Якушев. Они отметили стратегическое значение Няганской ГРЭС для экономики Западной Сибири и всей страны. «Это первая структура такой мощности на северо-западе округа. Есть планы по продолжению индустриализации северо-запада ХМАО—Югры. Для этого нам понадобятся такие мощности. Это серьезное вливание для обеспечения

надежности всей электроэнергетики Западной Сибири. После полного запуска станции мы будем получать ежегодно более миллиарда рублей налоговых поступлений», — отметила губернатор ХМАО—Югры.



Связующая нить

В Тюменской области запущен продуктопровод протяженностью 1100 километров. Он соединил Пуровский завод по переработке конденсата (ЗПК) компании «НОВАТЭК» на Ямале с промышленной площадкой в Тобольске.

«Этот трубопровод еще крепче связал экономики Тюменской области, Ямала и ХМАО—Югры» — таково мнение врио губернатора Тюменской области Владимира Якушева, принявшего участие в церемонии сдачи объекта, построенного при поддержке всех трех субъектов федерации. По словам В. Якушева, «реализация проекта — это еще одна гарантия того, что нефтехимия в Тобольске будет развиваться, появятся новые рабочие места, нефтехимической продукции станет больше».

Проект придает новый импульс развитию Тобольской промышленной площадки. В рамках расширения газотрак-



ционирующих мощностей предприятия «Тобольск-Нефтехим» компания «СИБУР» увеличила мощности площадки по переработке широкой фракции легких углеводородов с 2,5 миллиона тонн в год в 2007 году до 6,6 миллиона тонн в год в 2014 году. Инвестиции во вторую очередь газотракционирующих мощностей, включая строительство товарно-сырьевых баз, составили 14 миллиардов рублей. Расширение производства позволило создать более 170 рабочих мест.

В Зауралье принята концепция кластерной политики

Правительство Курганской области на своем заседании 12 августа утвердило Концепцию кластерной политики Курганской области на период до 2030 года.

Как сообщил заместитель губернатора — директор департамента экономического развития, торговли и труда Сергей Пугин, концепция обеспечит быстрые темпы экономического роста Зауралья за счет повышения совокупной конкурентоспособности предприятий, образующих кластеры.

Благодаря созданию кластера «Новые технологии арматуростроения» (в него входят ОАО «АК «Корвет», ЗАО «Курганспецарматура», ОАО «Кургансельмаш», ООО «Предприятие «Сенсор», ООО «НПФ «МКТ-АСДМ», ООО «Дельта-технология» при поддержке Курганского госуниверситета) на территории региона будет замкнут технологический цикл по выпуску импортозамещающей трубопроводной арматуры.

Бизнес-идея медицинского кластера (якорное предприятие — РНЦ ВТО имени академика Г.А. Илизарова) предполагает организацию системы оказания медицинской помощи высокого уровня за счет объединения государственных учреждений, производственных предприятий и сервисных компаний.



Дмитрий Рогозин: «Россия реализует план импортозамещения оборонной продукции»

Тема импортозамещения для российского ОПК в последнее время особенно актуальна — в связи с эскалацией конфликта на Украине и угрозой западных экономических санкций. Насколько сложным будет процесс замещения импорта для российской экономики и сколько он займет времени? Какую новую технику осваивают предприятия российского ОПК?

На эти и другие вопросы отвечает вице-премьер Правительства РФ, председатель Военно-промышленной комиссии Дмитрий Рогозин.

— До недавнего времени российская оборонная промышленность могла без особых проблем сотрудничать со смежными предприятиями из стран ближнего зарубежья. Однако последние события на Украине серьезно осложнили это сотрудничество и могут привести к его полному прекращению. Поэтому российские специалисты подготовили план импортозамещения в области производства обычных вооружений. Отечественные предприятия в ближайшее время начнут освоение выпуска различных компонентов, которые ранее поставлялись украинскими организациями.

Этот документ уже готов и согласован с Министерством обороны и Министерством промышленности. Выполнение плана не потребует вложения каких-то сумасшедших денег, хотя из-за разрыва существующих производственных связей выполнение некоторых задач придется сдвинуть по срокам. Прежде всего,

совместно с Россией участвует в продлении сроков эксплуатации ракетного комплекса «Воевода».

Мы не можем позволить радоваться «супостатам», которые считают, что нас поставит хотя бы на одно колено проблема переноса производства. Работы по импортозамещению в сфере ОПК должны уложиться в два-три года максимум.

Россия намерена и далее отстаивать свою позицию и строить политику, исходя из собственных интересов. Реакция зарубежных государств может привести к некоторым трудностям, но это не повод для отказа от планов.

Военно-техническое сотрудничество России с зарубежными государствами имеет интересную особенность. Его прекращение по тому или иному направлению может навредить России, однако последствия для недавнего (или ненадежного) партнера становятся куда более суровыми.



Новейший танк, платформа «Армата»



Бронетранспортер платформы «Курганец»

это коснется нескольких проектов строительства надводных кораблей. В частности, производство газотурбинных двигателей для российского Военно-морского флота в кратчайшие сроки будет переведено с украинского предприятия «Зоря-Машпроект» (Николаев) на НПО «Сатурн» в российском Рыбинске.

С нашими предприятиями до сих пор связано большое количество украинских. В их числе завод «Моторсич» и КБ «Прогресс», которые производят двигатели широкой линейки для нужд вертолето- и авиастроения в России, а также днепропетровские предприятия КБ «Южное» и «Южмашзавод», работающие с Россией по двум программам. Одна из них связана с производством ракеты «Зенит», которая участвует в совместном с Казахстаном проекте «Наземный старт» (стартовый комплекс «Байтерек» на Байконуре). Кроме того, КБ «Южное»

Американские санкции против некоторых российских предприятий не только не помешают, но станут стимулом к их развитию. В этой сфере нет проблем, которые нельзя было бы решить. Санкции со стороны США серьезно затронут лишь одно отечественное предприятие — концерн «Калашников», который поставляет большое количество разного оружия на американский рынок. Прекращение поставок ударит как по доходам предприятия, так и по американским покупателям.

Активно дискутируется в мировых СМИ ситуация вокруг десантных кораблей типа «Мистраль», строящихся во Франции по заказу российского Минобороны. Я сомневаюсь в том, что официальный Париж станет разрывать имеющийся контракт. Прагматичность французского руководства не позволит ему отказаться от выполнения контрактных обязательств. В случае



Пилотажная группа
«Русские витязи»

разрыва контракта Франции придется выплатить крупную неустойку. Кроме того, у российской стороны будет повод потребовать не только деньги, но и построенные в России кормовые части кораблей. России разрыв принесет в 100 раз меньше ущерба, чем Франции. К тому же российские предприятия получили некоторые технологии крупнотоннажной сборки. Если подобные корабли понадобятся российскому флоту, то отечественные предприятия смогут строить их самостоятельно.

Украинская оборонная промышленность, помимо России, сотрудничает с более чем 40 зарубежными странами. Но именно на Россию приходится около 60% экспорта продукции военного назначения. Кроме того, порядка 70% поставщиков, выпускающих комплектующие для нужд украинской оборонки, находятся в России.

В 1991 году после распада Советского Союза Украине достались прекрасный ОПК, современные заводы и самая передовая армия, поскольку это были выдвинутые на запад военные округа. Независимая Украина получила почти 3600 различных предприятий оборонной промышленности, на которых работало около четырех миллионов человек. После 20 лет развала и небрежения советским наследством со стороны украинских властей в 2010 году количество работающих предприятий сократилось примерно до 150, они обеспечивали работой 200 тысяч человек. Почти все эти организации работали в кооперации с российскими коллегами и поставляли в Россию различную продукцию. Теперь судьба украинского ОПК незавидна. Без поставок российских комплектующих украинская промышленность сможет производить лишь несколько типов бронетехники. Собственно украинская продукция в большинстве своем не интересует зарубежных заказчиков (помимо российских



Новый
броневеомобиль
«Тайфун»
КамАЗ-63969»

предприятий). За 23 года независимости страны украинские предприятия ОПК смогли создать лишь несколько совместных проектов с западными партнерами.

Россия уже не первый год реализует Государственную программу вооружения, тесно связанную с модернизацией ОПК. Есть определенные индикаторы, установленные Президентом РФ и его указами. К 2015 году будет осуществлено 30-процентное переоснащение современными видами вооружения, а к 2020 году надо выйти на 70-процентное переоснащение. Министр обороны уже утвердил так называемый парадный ряд вооружений и военной техники, которые будут представлены на параде 9 Мая 2015 года. Эта техника уже сегодня лязгает гусеницами, ездит и стреляет. Идут госиспытания всех платформ российской новой, ультрасовременной бронетехники.

Это, в частности, бронетехника унифицированной платформы «Армата», выпуск которой осваивает Уралвагонзавод. При ее создании использован принцип модульности, одна платформа является основой и тяжелого танка, и тяжелой бронемашин пехоты, и инженерной машины, способной эвакуировать подбитую бронетехнику с поля боя. Вторая платформа, «Курганец», создана на базе Курганмашзавода. Она также предполагает наличие целой серии построенных по модульному принципу бронемашин, в числе которых БТР и БМП. Новую колесную технику платформы «Бумеранг» будут выпускать, в частности, ГАЗ и Арзамасский завод. Вся эта техника относится к следующему поколению бронемашин.

В то же время мы относимся с большим уважением и к лучшим изделиям советской оборонки. Непревзойденный по своим возможностям, по своей мощи танк Т-72 сейчас получает второе дыхание. Не только идет глубокая его модернизация, на базе танка создана совершенно новая машина, в конструкции которой учтен тяжелый опыт городских боев в Грозном. В итоге мы получили боевую машину поддержки танков «Терминатор». На выставке вооружения в Нижнем Тагиле в 2013 году она имела бешеный успех у зарубежных представителей. Российские вооруженные силы также готовятся к закупке этой бронетехники.

Есть успехи и в авиации. Полным ходом идут государственные испытания нового военно-транспортного самолета Ил-476, который более чем на 70% модернизирован по сравнению со своим «отцом», Ил-76. Производство развернуто на Ульяновском авиазаводе. Истребительная авиация представлена очень высокоманевренными современными самолетами Су-30СМ и Су-35С, которые уже были показаны на авиасалоне в Жуковском. Авиазавод в Комсомольске-на-Амуре освоил выпуск перспективных самолетов комплекса фронтовой авиации. Они также проходят свои испытания, двигатель второго поколения для этого самолета обеспечивает ему уникальные маневренные и энергетические возможности.

При модернизации оборонной отрасли учитывается опыт советских времен. Чтобы экономика не надорвалась, российский ОПК выполняет перечень задач, поставленных Президентом России перед Военно-промышленной комиссией в его последнем Послании Федеральному собранию. Планируется к 2020 году полностью реализовать план по внедрению двойных технологий, оборонка должна стать локомотивом развития инноваций в гражданской промышленности. На каждом предприятии мы производим как военную, так и гражданскую технику. Например, в Комсомольске-на-Амуре собирают не только Су-35С, но еще и гражданский лайнер «Сухой Суперджет 100». Предприятие «Иркут» в Иркутской области собирает Су-30СМ, одновременно там развернуто уже несколько галерей сборочного цеха под Як-242, известный как МС-21. И с 2016 года начнется выпуск первых самолетов. Они получат двигатель ПД-14 с тягой в 14 тонн, изготовленный в Перми. Этот агрегат будет использован при выпуске как гражданской, так и военной техники. Сегодня каждое оборонное производство тянет на себе и гражданский сегмент. И я уверен, что за счет оборонки мы вытянем полностью всю промышленность.

Разработка и все производство всего необходимого для нужд российской оборонки будут вестись исключительно на территории Российской Федерации. И это станет мощнейшим стимулом для развития науки — как фундаментальной, так и прикладной, у нее появляется новый смысл существования. Поэтому новейшая Госпрограмма вооружения (ГПВ) на 2016—2025 годы (реализуется также программа вооружения на 2011—2020 годы) станет абсолютно инновационной. Она будет построена исключительно на новых решениях, и станет стимулом для развития Российской академии наук и фундаментальной науки.

Использованы данные
Военно-промышленной комиссии



Сергей Чемезов: «Замещение импорта минимизирует последствия санкций»

Об итогах работы и перспективах машиностроительного и оборонного комплексов России в условиях современных вызовов рассказывает председатель Союза машиностроителей России, генеральный директор корпорации «Ростех» Сергей Чемезов.

— Продолжающийся мировой кризис форсировал переход западных стран к новому технологическому укладу, обострил процессы конкуренции и реструктуризации экономики. Разработанные антикризисные программы направлены в первую очередь на развитие науки, инноваций и реального сектора производства. Структурная перестройка экономики ведущих стран на основе нового технологического уклада продлится еще около пяти лет, после чего страны-лидеры должны вступить в новый цикл экономического роста.

Не миновал кризис и российскую экономику. Рост российского ВВП в 2013 году составил всего 1,3 процента, это худший показатель за последние три года и тревожный звоночек для всего промышленного сообщества. Схожую динамику продемонстрировала и машиностроительная отрасль. В целом объем промышленного производства остался на уровне 2012 года. В этих условиях особо остро стоит задача выработки и принятия эффективных мер по стимулированию промышленного роста.

Перед российской промышленностью, в частности машиностроением и ОПК, стоят сложнейшие задачи — стать конкурентоспособной в новом технологическом укладе и продолжать деятельность в рамках старого. Необходимо не только скорректировать стратегию экономического развития в ответ на изменение экономической ситуации в мире, но и разработать эффективные меры противодействия попыткам политического и экономического давления на Россию. Мы должны быть готовы к искусственному ограничению спроса на российский экспорт со стороны Запада, а также к запрету на импорт отдельных видов высоких технологий и продукции.

Во внешнеэкономической сфере необходимо активнее развивать сотрудничество с теми странами, которые не ставят вопросы политической повестки дня выше взаимной экономической выгоды. Так, сохраняется значительный экономический потенциал расширения партнерства в рамках Таможенного союза и с государствами БРИКС, прежде всего с Китаем, а также со странами Юго-Восточной Азии.

Центральным элементом промышленной политики должно стать импортозамещение, которое позволит в значительной степени минимизировать последствия негативного эффекта от возможных санкций. Это одна из важнейших задач промышленного развития машиностроительного комплекса России, которая напрямую связана с обеспечением экономической безопасности нашей страны.

Главная задача в том, чтобы существенно повысить инвестиционную привлекательность промышленности и, прежде всего, высокотехнологичного машиностроения. Необходимо создать новые механизмы для решения этой задачи в максимально сжатые сроки. Такие механизмы уже заложены в проект Закона «О промышленной политике РФ», в подготовке которого принимали активное участие все наши машиностроительные предприятия и корпорации оборонного комплекса.

Предстоит существенно улучшить инвестиционный и деловой климат, усовершенствовать законодательную базу в промышленной сфере, укрепить инновационную составляющую в деятельности предприятий, решить кадровую проблему, расширить международные связи. Именно эти направления являются основными в деятельности Союза машиностроителей России.

В центре внимания союза такие ключевые задачи, как техническая и технологическая модернизация основных фондов, инновационное развитие и усиление кадрового потенциала. Особый акцент мы делали на повышении производительности труда.

Продолжается активная законодательная работа. Здесь в центре нашего внимания — комплекс важнейших для машиностроения законопроектов в сфере стратегического планирования, совершенствования гособоронзаказа, федеральной контрактной системы, промышленной безопасности, финансирования государственных программ в рамках федерального бюджета.

В последние годы Союз машиностроителей плодотворно сотрудничает с Минобороны России, по предложению которого предприятия ОПК готовятся переходить при выполнении гособоронзаказа к контрактам жизненного цикла. Речь идет о сквозных контрактах на весь период существования вооружения и военной техники — от изготовления до утилизации.

С этим важным изменением связана и другая инициатива оборонного ведомства — внедрение новой системы ремонта и материально-технического обслуживания вооружений и военной техники. Капитальный и средний ремонт полностью будет передан Минобороны в ведение предприятий оборонной промышленности вместе с самими ремонтными организациями.

Обоюдная польза нашего партнерства очевидна. Военное ведомство освобождается от несвойственных ему функций и получает продукцию, соответствующую требованиям современных вооруженных сил. Предприятия ОПК получают долгосрочные стабильные заказы на свою продукцию, а также условия для качественного и своевременного выполнения заданий ГОЗ. Это также даст возможность для ускоренной модернизации и инновационного развития ОПК.

Военные ремонтные заводы, которые войдут в состав интегрированных структур ОПК, получат возможность выполнять задания по ремонту вооружения и военной техники с использованием технологического и производственного потенциала компаний, которые ее произвели. Участие ремонтных заводов в реализации федеральной целевой программы по развитию оборонно-промышленного комплекса до 2020 года в составе промышленных холдингов позволит им использовать бюджетную поддержку для технического перевооружения собственных производственных фондов.

В результате мы решим основную задачу: наши армия и флот будут обеспечены не только конкурентоспособным оте-

Сергей ШОЙГУ, министр обороны РФ:

— Российскому оборонно-промышленному комплексу необходимо добиться максимальной независимости от импортных технологий, комплектующих и технических ресурсов. Без преувеличения скажу, что это — задача государственной важности. И в ее решении нам не обойтись без талантливых ученых, конструкторов, испытателей. Большое значение для развития ОПК имеют также международные выставки.

Экспозиции, которые проходят на базе Нижнетагильского института испытания металлов, — подлинный смотр достижений отечественных производителей технических средств, находящихся на вооружении федеральных силовых ведомств. Выставки в Нижнем Тагиле способствуют деловому сотрудничеству специалистов из разных стран, позволяют аккумулировать передовые идеи, обмениваться мнениями по поводу их практической и реализации.



Сергей ШОЙГУ,
министр обороны РФ

ественным оружием, но и его качественным и своевременным обслуживанием на весь период эксплуатации. Контракты жизненного цикла — это долгосрочные, на несколько десятков лет, финансовые отношения промышленности и военных, которые выходят за рамки привычных отношений заказчика и поставщика.

При передаче ремонтных предприятий от Минобороны в ведение ОПК необходима серьезная документальная юридическая и нормативно-техническая база, которая будет регулировать режим секретности, помогать в решении технических, производственных, финансовых, юридических, социальных и других вопросов. Одна из серьезных проблем — проблема утилизации вооружений. Это очень сложная, затратная и достаточно опасная работа.

Также необходимо учитывать и иные проблемы, прежде всего инфраструктурные, организационные, финансовые и социальные. Очевидно, что ремонтные предприятия, которые будут переданы ОПК, имеют разное технологическое и финансовое состояние. Некоторые из них придется, вероятно, реструктуризировать, а может быть, даже ликвидировать. Это может потребовать разработки и реализации мероприятий по предотвращению соответствующих негативных социальных последствий.

В пользу контрактов жизненного цикла свидетельствует также и международный опыт. Самый массовый военный самолет четвертого поколения, американский F-16, стоит на вооружении в 25 странах, таких самолетов выпущено 4,5 тысячи штук. Секрет его международного успеха в том, что компания «Локхид»

не только продает готовое изделие, но и полностью обслуживает его: ремонтирует, содержит, обучает летчиков и модернизирует по мере необходимости. В итоге министерства обороны многих стран получают готовый пакетный продукт, а «Локхид» зарабатывает на его обслуживании значительные средства, которые сопоставимы с выручкой от продаж новых самолетов.

Высокий уровень доверия общества к Президенту России создает благоприятные условия для решения задач социально-экономического развития страны. Ключевую роль в этом вопросе должно сыграть российское промышленное сообщество, в частности Союз машиностроителей России и Лига содействия оборонным предприятиям. Одним из главных условий экономического роста является развитие промышленного сегмента экономики и, прежде всего, машиностроения и ОПК.

Способствуют развитию отечественного научного и промышленного потенциала, а также выработке эффективного механизма взаимодействия бизнеса и государства такие знаковые события, как международные выставки, которые организует ФКП «Нижнетагильский институт испытания металлов» (НТИИМ). Представляя достижения российского оборонного комплекса в сфере высоких технологий, эти выставки содействуют решению актуальных задач по обеспечению безопасности государства и по инновационному развитию экономики.

Наша страна переживает непростой этап своего экономического развития, который осложняется неблагоприятной политической обстановкой. Однако именно сейчас у нас есть хорошая возможность совершить качественный рывок в развитии, обеспечив долгосрочный экономический рост.



Полигон оборонных технологий России

Нижнетагильский институт испытания металлов (НТИИМ) вносит неоценимый вклад в обеспечение обороноспособности страны. НТИИМ обеспечивает полигонные испытания широкой номенклатуры вооружения, военной техники и боеприпасов на всех этапах их создания — от НИР до серийного производства.

Ежегодные выставки вооружения и военной техники, которые организует НТИИМ, привлекают в страну новых инвесторов и деловых партнеров, обеспечивают продвижение продукции оборонных предприятий РФ на внутренний и внешний рынки.

Об итогах работы и перспективах развития ФКП «НТИИМ» рассказывает его генеральный директор Валерий Руденко.

— Валерий Лукич, НТИИМ был создан на базе Уральского артиллерийского полигона еще в конце 30-х годов XX века. Какие вехи и рубежи в истории его развития можно отметить?

— Уральский артиллерийский полигон, будущий Нижнетагильский институт испытания металлов (НТИИМ), создан в предгрозовом 1939 году. В то время на западных рубежах Советского Союза наращивала мускулы агрессивная нацистская Германия, на восточных — не менее воинственная милитаристская Япония. Такая международная ситуация потребовала ускоренного развития военной промышленности нашей страны.

В соответствии с планом артиллерийского перевооружения Красной армии в 30-е годы прошлого столетия произошла замена артиллерийских орудий калибров от 76 до 305 миллиметров новыми образцами. К ним потребовались и новые боеприпасы, более того, некоторые из артиллерийских систем создавались впервые: противотанковые, авиационные, реактивные.

За 1936—1939 годы производство боеприпасов артиллерии выросло с 1,5 миллиона штук в год до 13,4 миллиона —



РУДЕНКО Валерий Лукич,
генеральный директор ФГУП «НТИИМ»

в 8,9 раза! В дополнение к действовавшим 12 боеприпасным заводам в 1939 году начали строить еще 29. Проблема полигонных испытаний новых орудий и боеприпасов в тот период стала наиболее актуальной. Полигоны под Москвой и Ленинградом уже не справлялись с нарастающим объемом работ. Это и предопределило создание шести новых артиллерийских полигонов, в том числе Уральского. Он был основан в соответствии с Постановлением Совета народных комиссаров от 13 августа 1937 года, уже 1 октября 1939 года на нем прозвучал первый выстрел.

В свое распоряжение полигон получил обширные площади для устройства позиций. Выбор местности был не случайным: здесь имелась возможность создать необходимую для стрельбы просеку (директрису) длиной 15 километров, поблизости расположен «уральский куст» оборонных заводов, также важна была близость к железнодорожной станции и шоссе. Важнейшую роль полигон сыграл в ходе Великой Отечественной войны: здесь проходила испытания продукция 182 заводов, шла сборка боеприпасов для фронта.

В 60-х годах XX века полигон приобрел статус научно-испытательной организации, призванной обеспечить научный



подход к проведению испытаний боеприпасов и предоставить широкий спектр информации о функционировании изделий в условиях боевого применения. Появились новые перспективные направления: авиационные испытания и создание специальной полигонной аппаратуры. Для их обеспечения в 1959 году создана летно-испытательная база, а в 1972 году — специальное КБ измерительной аппаратуры (СКБ ИЗАП).

В связи с сокращением гособоронзаказа и невозможностью проведения конверсии Указом Президента РФ № 762 от 14 июля 1992 года «О боеприпасных полигонах России» НТИИМ объявлен государственным боеприпасным полигоном России, имеющим особое, государственное значение, а его имущество и занятые им участки — исключительно федеральной собственностью. Указ Президента РФ сыграл решающую роль в судьбе полигона и отрасли. НТИИМ обеспечивает полигонные испытания широкой номенклатуры вооружения, военной техники и боеприпасов на всех этапах их создания, от НИР до серийного производства. Получение данных о функционировании испытуемых изделий при натурных испытаниях позволяет сокращать сроки и снижать стоимость создания новых образцов вооружения, повышать их тактико-технические характеристики.

22 октября 1999 года распоряжением Правительства РФ на базе ФГУП «НТИИМ» создан Нижнетагильский государственный демонстрационно-выставочный центр вооружения и военной техники (ГДВЦ В и ВТ).

8 декабря 2005 года ФГУП «НТИИМ» становится федеральным казенным предприятием (ФКП) «Нижнетагильский институт испытания металлов» с правом оперативного управления имуществом. Это позволило сохранить уникальную стендовую базу института, его мобилизационные мощности и кадровые ресурсы.

2 июня 2009 года решением министра обороны и министра промышленности и торговли ФКП «НТИИМ» определено головной организацией по созданию, производству, поставкам и сопровождению эксплуатации полигонных контрольно-измерительных приборов и систем для предприятий промышленности обычных вооружений, боеприпасов и спецхимии Минпромторга России и испытательных полигонов Минобороны России.

30 июня 2009 года ФКП «НТИИМ» обрело статус базовой научной организации регионального Урало-Сибирского центра Российской академии ракетно-артиллерийских наук (РАРАН). Сегодня совместными усилиями решаются задачи взаимодействия предприятий оборонно-промышленного комплекса региона с научными организациями, сохранения и укрепления научного, технического, кадрового потенциала организаций оборонных отраслей промышленности и учебных заведений.

— Каковы основные характеристики и конкурентные преимущества предприятия? Что выделяет НТИИМ в ряду подобных организаций?

— Испытательный комплекс ФКП «НТИИМ» сегодня — наиболее оснащенный полигон страны, работающий в интересах более 100 предприятий. Его боевое поле размером 1,5 на 50 километров — самое большое из ныне используемых в РФ. На ФКП «НТИИМ» функционирует ряд не имеющих аналогов в отрасли испытательных стендов, а СКБ ИЗАП — единственное в России КБ, профессионально работающее в области создания полигонных измерительных систем для обеспечения полигонных испытаний боеприпасов.

Единственная в отрасли летно-испытательная база (ЛИБ) ФКП «НТИИМ» создана для проведения периодических, приемо-сдаточных, типовых и на этапах НИОКР летных ис-



пытаний авиационных средств поражения, взрывательных устройств, радиовысотомеров и т.п. За годы работы, начиная с 21 октября 1959 года, ЛИБ провела более 60 тысяч летных испытаний.

Созданный на базе ФКП «НТИИМ» демонстрационно-выставочный центр вооружения и военной техники (ГДВЦ В и ВТ) стал авторитетной выставочной площадкой для проведения российских и международных выставок и показов продукции военного назначения. На его базе состоялись 23 выставки военной и общепромышленной тематики, в которых приняли участие более 5,5 тысячи предприятий, на них было представлено более 40 тысяч экспонатов, выставки посетило свыше 500 тысяч специалистов. На базе ГДВЦ В и ВТ проведено свыше 70 целевых показов продукции военного назначения в интересах промышленности РФ и ФГУП «Рособоронэкспорт».

— Каковы главные направления деятельности НТИИМ? Ведет ли он собственные разработки?

— Среди основных направлений деятельности ФКП «НТИИМ» — испытания артиллерийского вооружения, боеприпасов и их составных частей, сборка готовых выстрелов



для сухопутной и морской артиллерии калибров от 76 до 152 миллиметров, утилизация боеприпасов; испытания авиационных средств поражения; разработка, производство и поставка различных типов полигонных контрольно-измерительных приборов и систем; проведение выставок вооружения, военной техники, боеприпасов и другой промышленной продукции.

Институт также ведет анализ перспективных технологий и обеспечивает упреждающее развитие межотраслевых инновационных научно-технологических направлений в рамках компетенции предприятия.

В 2001 году ФКП «НТИИМ» возобновило НИОКР по гособоронзаказу, объем которых с тех пор вырос в 14 раз. Они нацелены на создание полигонных измерительных систем нового поколения, не уступающих зарубежным аналогам. Созданы наукоемкие, единственные в России, мощности по производству пьезокварцевых датчиков, крешерных приборов для измерения давления пороховых газов, доплеровских боеприпасных полигонных радаров, бортовой телеметрии.

В настоящее время СКБ ИЗАП выпускает более 20 наименований полигонной измерительной аппаратуры и приборов для предприятий ОПК, а также Госкорпорации «Росатом», Министерства образования и науки РФ, Министерства обороны РФ. Разработано и внедрено в практику более 96 наименований полигонного измерительного оборудования.

Серийно изготавливаемая продукция СКБ ИЗАП в области внутренней баллистики находится на самом высоком уровне. Во всем мире лишь четыре страны (Австрия, Швейцария, Россия и США) выпускают пьезокварцевые датчики для измерения давления пороховых газов. Полигонная измерительная аппаратура для внешнетракторных измерений модернизируется под требования головных разработчиков перспективных боеприпасов, она не уступает зарубежным аналогам.

— Для многих Нижнетагильский полигон ассоциируется, прежде всего, с выставкой вооружения. Как родилась эта идея? Какова отдача выставки для отрасли, региона и страны в целом?

— 90-е годы прошлого столетия для НТИИМ, как и для других предприятий ОПК России, — годы суровых испытаний и борьбы за выживание в условиях отсутствия гособоронзаказа. В 1998 году по инициативе руководства института очередной смотр боевой готовности Уральского полигона, приуроченный к празднованию Дня ракетных войск и артиллерии, был проведен 18 ноября. Он продемонстрировал возможности института по показу в действии военной техники, вооружения и боеприпасов. В смотре принимали участие губернатор Свердловской области Эдуард Россель, представители Росбоеприпасов и РАРАН, директора оборонных предприятий Урала.

С этого момента был дан старт регулярным выставкам вооружения в Нижнем Тагиле. Указом губернатора Эдуарда Росселя местом их проведения был определен город Нижний Тагил, организатором выставки — Нижнетагильский институт испытания металлов. Губернатор и областное правительство держали на контроле все работы по созданию инфраструктуры, оказывали финансовую поддержку. 22 октября 1999 года, в соответствии с распоряжением Правительства РФ, выставочный центр получил статус государственного.

Урал, как крупнейший производитель вооружения и военной техники, остро нуждался в активизации экспортных поставок. Но у ОПК элементарно не хватало денег на дорогостоящее участие в зарубежных международных выставках. Поэтому уральские предприятия организовали демонстрационные показы военной техники на своей территории. Задачи первых выставок состояли в предоставлении возможности предприятиям ОПК заявить о себе, активизировать интерес к своей продукции, фирменной марке, повысить свой авторитет.

Общие цели, объединяющие проводимые выставки, — демонстрация новейших разработок российских и зарубежных производителей вооружения и военной техники, демонстрация боевых и эксплуатационных возможностей военной техники на специальной трассе с препятствиями для освещения инновационного характера развития предприятий российского ОПК.

Организация и проведение таких выставок безусловно благотворно сказываются и на развитии города. В рамках подготовки производятся ремонты дорог, фасадов, инфраструктуры.

— На ваши выставки приезжают представители самых разных стран мира. Как Вы считаете — это по большей части разведчики или все же покупатели? Как НТИИМ развивает международное сотрудничество? Планируете ли его расширение, привлечение большего числа иностранных участников, гостей?

— За 13 лет выставка разрослась, сменив статус «уральская» на «международная». RAE (REA) неизменно вызывает интерес иностранных военных специалистов. Она расценивается многими иностранными участниками как хорошая площадка для проведения переговоров, касающихся не только приобретения военной техники, но и развития сотрудничества в сфере инновационной промышленности. Поэтому с каждым годом уровень организации выставок повышается.

— Какие качественные изменения произошли после того, как главным организатором выставки стала корпорация «Уралвагонзавод»? Как складываются взаимоотношения с руководством УВЗ, города, области, страны?

— В 2013 году генеральным организатором выставки стало ОАО «НПК «Уралвагонзавод». Корпорация обладает значительным потенциалом в сфере привлечения новых участников, его реализация позволила в 2013 году увеличить число экспонентов и участников деловой программы в несколько раз.

Впервые организовано одновременное участие экспонатов сразу нескольких предприятий в каждом из эпизодов демонстрационной программы. В показательных выступлениях впервые приняли участие беспилотные летательные аппараты и системы управления.

Это достаточно ощутимый вклад в организацию выставки, тем более что конкуренция повышается, в течение года подходит около десяти выставок. Потенциал корпорации подкрепляется ее финансовыми возможностями. По итогам 2013 года выставка вошла в число лучших международных салонов, закрепив за собой статус крупнейшей международной выставки сухопутных вооружений в России.

— В этом году институт испытания металлов отмечает свое 75-летие. Планируется ли расширение сферы научно-производственной деятельности?

— Планы ФКП «НТИИМ» напрямую связаны с выполнением задач, стоящих перед промышленностью обычных вооружений, боеприпасов и спецхимии. С учетом реализации грандиозной задачи перевооружения Российской армии, создания новых, высокоэффективных образцов вооружения и боеприпасов НТИИМ ведет реконструкцию испытательных комплексов в рамках Государственной программы развития ОПК.

Только за последние пять лет в НТИИМ создано восемь лабораторий, ведущих исследования в новых направлениях. Совместно с филиалом УрФУ, Нижнетагильским технологическим институтом, ведется создание Центра исследований искусственного интеллекта, робототехники и безлюдных технологий.

— В ОПК существует проблема нехватки и старения кадров. Подготовка кадров — дело не только и не столько вузов, сколько предприятий. Что делает НТИИМ для решения этой проблемы?

— Добиться притока высококвалифицированных специалистов можно, лишь создав систему непрерывного образо-



вания для будущих кадров отрасли. Параллельно с мерами по сохранению уникальных кадров в НТИИМ успешно реализуется программа подготовки молодых сотрудников, основанная на результатах анализа перспективных потребностей в специалистах.

В 2005 году был создан Координационный совет по подготовке кадров для предприятий ОПК Горнозаводского округа. ФКП «НТИИМ» заключило с УГТУ-УПИ (ныне УрФУ) договор о целевом обучении студентов. Был организован целевой набор студентов в Нижнетагильский технологический институт, филиал УрФУ.

В апреле 2010 года первые четыре выпускника пришли работать на предприятие. А в 2011/2012 учебном году по целевому направлению от предприятия было обучено 14 человек.

Для повышения качества подготовки кадров и концентрации лабораторной и приборной базы в 2007 году на территории ФКП «НТИИМ» совместно с НТИ(ф) УрФУ открыт филиал кафедры специального машиностроения. В структуре НТИИМ создан Научно-образовательный центр (НОЦ), который готовит специалистов не только для него, но и для других оборонных предприятий. Для студентов старших курсов лекции здесь читают ведущие сотрудники предприятия.

Такое взаимодействие помогает приблизить обучение к потребностям предприятий, сделать подготовку более целенаправленной и обеспечивает взаимную заинтересованность университета, предприятия и студента.

Стратегическая цель НОЦ — объединение научной, кадровой, опытно-экспериментальной и приборной базы организаций-партнеров для обеспечения высокого научного уровня выполняемых исследований, высокой результативности подготовки научных кадров высшей квалификации, подготовки студентов по научному профилю центра. Концентрация лабораторной базы, разработка современного учебно-методического обеспечения с использованием научного, технологического и производственного опыта высококвалифицированных работников предприятия, а также преподавателей колледжей и вузов позволяют более качественно организовать процесс обучения студентов и переподготовки работников промышленности.

Уникальная особенность НОЦ НТИИМ — вовлеченность высшего руководства и ведущих специалистов института в процесс непрерывного образования и пополнения инженерно-технического состава, а также наличие новейшего оборудования и практико-ориентированных учебных программ.

НОЦ располагает современной аудиторно-лекционной базой. Наличие мультимедийных технологий в аудиториях позволяет вести дистанционное обучение по типу телемостов, демонстрировать сложные процессы, иллюстрирующие теорию физики взрыва, с использованием самой свежей и актуальной информации.

Кроме того, НОЦ имеет собственную комплексную экспериментальную лабораторную базу, в которой представлены лабораторные стенды для проведения работ по специальным курсам. Для научных исследований и решения производственных задач создана лаборатория моделирования испытаний.

Существенную роль играет НОЦ и в подготовке кадров высшей квалификации. Наличие лабораторной базы и привлечение ведущих ученых к научным исследованиям позволяют ускорить темпы подготовки диссертационных работ, их защиту и формирование новых научных школ. Только за последние два года кандидатские диссертации защитили три человека. Четыре молодых работника НТИИМ за представленные научные разработки были удостоены стипендии Президента РФ.

В 2011 году группе инженеров предприятия были вручены две престижные премии — имени Калашникова и имени Черепановых. Следующая актуальная задача — непрерывная переподготовка кадров, в том числе в сфере информатизации, программирования. Для ее решения приобретен суперкомпьютер, этот IT-ресурс эффективно работает одновременно и на исследовательский комплекс, и на научно-образовательный центр.

Имеются успехи в разработке современного учебно-методического обеспечения: изданы трехтомное пособие «Полигонные испытания и измерения», девять методик к лабораторным работам, разработана компьютерная обучающая программа по конструкциям боеприпасов.

— Что делается в сфере профориентации старшеклассников, стимулирования их к получению профильного образования?

— По инициативе ФКП «НТИИМ», Нижнетагильского представительства Ассоциации выпускников УПИ — УрГУ — УрФУ и Горнозаводского территориального отделения Союза промышленников и предпринимателей был создан проект «Инженер 21-го века». Основная задача этого проекта — формирование прочных базовых знаний у школьников 9—11-х классов. «Инженера» уже поддержали целый ряд предприятий Горнозаводского управленческого округа, а также НТИ(ф) УрФУ.

В сентябре 2014 года начнет действовать центр научно-технического творчества (филиал городской станции юных техников). В нем ученики 8—11-х классов будут постигать азы робототехники, радиоэлектроники, технического моделирования, компьютерных технологий и программ.

Все эти меры через несколько лет должны принести первые плоды, и ряды сотрудников института испытания металлов пополнятся новыми талантливыми и перспективными инженерами, которые впоследствии внесут свой вклад в обороноспособность России!

Максим Соколов: «Отрасль готова решить поставленные перед ней задачи»

Всестороннее развитие транспортной системы государства обеспечивает целостность экономического пространства и мощь страны. Без активного транспортного строительства она рассыпается на отдельные регионы. Каковы итоги развития транспортной системы России? Какие крупные инвестиционные проекты транспортного строительства готовятся к реализации? На эти и другие вопросы журнала отвечает министр транспорта РФ Максим Соколов.

— Максим Юрьевич, расскажите об основных итогах и приоритетах развития российской транспортной системы. Что удалось сделать за последние годы?

— Повышение эффективности транспортной системы — необходимое условие полноценного развития регионов и всей страны в целом. Прямой вклад транспорта (без трубопроводного) в экономику страны составляет 5,2 процента, а с учетом генерируемого мультипликативного эффекта — почти 12 процентов.

Инфраструктура транспортного комплекса сегодня — это 86 тысяч километров железнодорожных и 1,3 миллиона километров автомобильных дорог общего пользования, более 100 тысяч километров внутренних водных путей, 7,3 тысячи километров трамвайных и троллейбусных линий, около 500 километров путей метрополитена. Кроме того, это почти 850 миллионов тонн перегрузочных мощностей морских портов, 297 аэродромов, 117 из которых образуют национальную опорную аэродромную сеть. Общая численность занятых в транспортном комплексе (с учетом малого бизнеса) превышает четыре миллиона человек. Транспорт общего пользования обслуживает в сутки около 50 миллионов пассажиров.

За последнее десятилетие объем инвестиций в транспортный комплекс вырос в 2,4 раза. Доля внебюджетных инвестиций увеличилась втрое. Осуществляется реализация инфраструктурных проектов на условиях государственно-частного партнерства.

— Какие крупные инвестиционные проекты реализованы в 2013 году?

— Одним из основных итогов 2013 года является завершение строительства объектов транспортной инфраструктуры в рамках подготовки к проведению крупнейших международных спортивных мероприятий, в их числе Универсиада в Казани и XXII зимние Олимпийские и Паралимпийские игры в Сочи. К Универсиаде введено в эксплуатацию 67 объектов транспортной инфраструктуры, реконструирован международный аэропорт Казань.

В Сочи к Олимпиаде введено 54 объекта. Это около 400 километров дорог, развязок, мостов, эстакад и тоннелей, более 200 километров железнодорожных линий. Построены уникальные инфраструктурные объекты, в их числе совмещенная (автомобильная и железная) дорога Адлер—Красная Поляна, новый дублер Курортного проспекта (в его составе 15 тоннелей и восемь развязок), новый морской порт Сочи с береговой инфраструктурой и Международным центром морских пассажирских и круизных перевозок.

Всего в стране в 2013 году построено и реконструировано более 600 километров автомобильных дорог федерального значения, запланированный уровень был превышен более чем на 30 процентов. Ускорение завершения строек позволило получить дополнительный мультипликативный эффект за счет



СОКОЛОВ
Максим Юрьевич,
министр транспорта РФ

усиления пропускной способности дорожной сети, увеличения средней скорости доставки грузов и пассажиров, уменьшения транспортных издержек.

— Каковы перспективы реализации программ по модернизации крупных железнодорожных магистралей в ближайшие годы?

— В 2014 году отмечается 40-летие с начала строительства Байкало-Амурской магистрали, начинается реализация мероприятий проекта по ее развитию. В 2013 году принято решение о финансировании за счет средств Фонда национального благосостояния РФ проекта по развитию БАМа и Транссиба. В 2015 году будут введены в эксплуатацию 450 километров железнодорожной линии Беркамит—Томмот—Якутск.

Успешно решаются задачи устойчивого функционирования и развития Северного морского пути как национальной транспортной артерии России. Создана и приступила к работе администрация Северного морского пути. Общий объем грузовых перевозок по Севморпути только в 2013 году составил почти четыре миллиона тонн. Завершены работы по созданию четырех арктических базовых пунктов. Первое судно принял строящийся арктический морской порт Сабетта на Ямале. В 2013 году продолжалось строительство четырех линейных дизель-электрических ледоколов. Заложены самый большой в мире ледокол нового поколения, его строительство планируется завершить в 2017 году.

— В последние годы много говорится о строительстве высокоскоростных железнодорожных магистралей (ВСМ), которые обещают сократить время в пути между крупнейшими городами в несколько раз. Какие проекты будут реализовываться в ближайшее время?

— Необходимость организации в России высокоскоростного железнодорожного движения была определена более 25 лет назад. Объединение крупных городов России высокоскоростными магистралями (ВСМ) позволит в значительной мере повысить

мобильность населения и доступность транспортных услуг. Один из этапов организации высокоскоростного движения в России — строительство ВСМ Москва—Казань протяженностью 770 километров с максимальной скоростью движения до 400 километров в час.

В марте 2014 года ОАО «РЖД» провело презентацию проекта, представив его организационно-правовую схему и финансовую модель. Уже оформилось несколько консорциумов, готовых продолжать переговоры о совместной реализации проекта ВСМ в России.

— **Какова сегодня роль Федерального и региональных дорожных фондов в модернизации автодорог?**

— В РФ завершена работа по воссозданию системы дорожных фондов. С 2011 года функционирует Федеральный дорожный фонд, в 2012 году начали действовать региональные дорожные фонды, в этом году созданы муниципальные дорожные фонды.

Дорожная деятельность в 2013 году велась в рамках госпрограммы «Развитие транспортной системы». С учетом остатков ассигнований фонда, перешедших на 2013 год, объем бюджетных ассигнований составил почти 555 миллиардов рублей, в том числе 354 миллиарда — на строительство и реконструкцию автомобильных дорог, 183 — на капитальный ремонт, ремонт и содержание федеральных автодорог, что в 1,4 раза больше, чем в 2012 году.

Практически все показатели (индикаторы) государственной программы дорожного строительства в 2013 году превысили свои плановые значения. В результате завершено строительство почти 605 километров автодорог, что на 150 километров превышает плановый показатель.

За счет субсидий Федерального дорожного фонда введены в эксплуатацию участки и региональных местных дорог общей протяженностью почти 690 километров, в том числе построены подъезды к 226 сельским населенным пунктам, а также продолжено строительство крупных мостов в Великом Новгороде, Самаре, Новосибирске, Красноярске и ряда других объектов.

Несколько слов о формировании и использовании средств Федерального дорожного фонда на ближайшие три года. Объем его финансирования на 2014 год предусмотрен в размере почти 507 миллиардов рублей, на 2015 год — 529,5 миллиарда рублей и на 2016 год — 552,5 миллиарда рублей. Для модернизации дорог будут привлекаться дополнительные источники финансирования. Предусмотрены реализация проектов на основе концессионных соглашений, долгосрочных контрактов жизненного цикла, механизмов проектного финансирования, определение приоритетности проектов и источников их финансирования с учетом гарантий, облигационных займов, средств пенсионных накоплений и Фонда национального благосостояния. В ближайшие три года за счет средств Федерального дорожного фонда планируется построить почти 1,7 тысячи километров федеральных автомобильных дорог и 2,3 тысячи километров — автомобильных дорог регионального и местного значения, в том числе и сельских дорог.

— **Как Вы оцениваете перспективы и эффективность концессий и других механизмов ГЧП в долгосрочных проектах транспортного строительства?**

— Концессии и другие формы государственно-частного партнерства будут активно использоваться. Одна из основных задач на предстоящий период — привлечение частных инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры, путем, прежде всего, заключения контрактов жизненного цикла на строительство и эксплуатацию объектов, перехода на сетевой контракт, развития различных схем ГЧП и механизмов проектного финансирования. В этом направлении есть определенные успехи. Необходимо распространить опыт автомобильных дорог на другие виды транспорта.

— **Что делается для продления срока службы дорог?**

— Активно идут разработка и внедрение инновационных методов, новых технологий, а также материалов и конструкций, таких как геосинтетика, композитные материалы, полимерно-битумные вяжущие. Построено два опытно-экспериментальных полигона с конструкцией дорожной одежды, спроектированной по немецким нормам.

Объемы финансирования работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию федеральных автодорог составили 80 процентов от нормативной потребности. Протяженность федеральных дорог, соответствующих нормативным требованиям, увеличилась по сравнению с 2012 годом на 1700 километров и составила 46,5 процента, что выше плановых значений госпрограммы. К 2020 году мы планируем обеспечить соответствие всех федеральных дорог нормативным требованиям.

— **Как Вы оцениваете перспективы развития транспортной системы страны?**

— В среднесрочной перспективе усилия Минтранса будут сконцентрированы на решении задач, поставленных в указах Президента РФ и основных направлениях деятельности Правительства РФ. В ближайшее десятилетие предстоит удвоить объемы строительства автодорог федерального значения по сравнению с прошедшим десятилетием. За 2014—2016 годы будет построено 1,7 тысячи километров автомобильных дорог федерального значения. Протяженность платных дорог превысит в 2016 году 750 километров. Предстоит ввести в эксплуатацию 1600 километров новых железнодорожных линий в районах нового освоения и главных путей.

Одно из важнейших направлений — реализация инвестиционных проектов по развитию инфраструктуры всех видов транспорта. За последние годы принципиально изменился подход к постановке задач и оценке выполненной работы на основе планов и показателей деятельности. Скользящее трехлетнее планирование взамен однолетнего и переход на программный метод формирования бюджета позволили увязать целевые индикаторы с объемами финансирования и повысить эффек-



тивность использования бюджетных средств. Практически выстроена система стратегического управления.

В 2013 году Правительство РФ одобрило такие основополагающие документы, как Транспортная стратегия на период до 2030 года и Стратегия развития внутреннего водного транспорта на период до 2030 года.

Транспортная отрасль готова решить все поставленные перед ней задачи и достойно ответить на самые непростые вызовы. Результаты нашей работы влияют не только на конкурентоспособность отечественной экономики, но и на качество жизни всех россиян.

Северный широтный ход

Среди крупнейших проектов строительства инфраструктуры транспорта — мегапроект строительства Северного широтного хода на территории Уральского федерального округа.

Создаваемый транспортный коридор общей протяженностью 707 километров должен соединить Северную железную дорогу в районе станции Обская со Свердловской железной дорогой в районе станции Коротчаево. Таким образом будет обеспечен кратчайший транзит углеводородных грузов в западном направлении, а также доставка необходимых для освоения газоконденсатных и нефтяных месторождений грузов в восточном направлении и выход к Северному морскому пути через порт Сабетта.

Мегапроект реализуется с 2007 года, за период с 2007 по 2013 год по нему выполнено работ на 17 миллиардов рублей. За это время построено и введено в эксплуатацию 168,3 километра путей, в том числе 130 главных на 12 перегонах.

Все запланированные на 2013 год объемы работ выполнены на 100%. Инвестиции ОАО «РЖД» в реализацию проекта составили 7,6 миллиарда рублей. В течение 2013 года было уложено 59,9 километра пути, 1203,5 километра кабелей сигнализации, централизации и блокировки, связи, установлено 52 комплекта стрелочных переводов, возведено 16 мостов, удлинено 19 водопропускных труб. Введено в эксплуатацию основных фондов на сумму 5,4 миллиарда рублей, в том числе 41,2 километра главных путей и 20 километров — станционных.



Игорь Холманских,
полпред
Президента РФ
в УрФО:

«Соглашение про-диктовано необходимостью более активного развития инфраструктуры УрФО и особенно северных его территорий. Важно, что оно предусматривает и намерения использовать продукцию предприятий УрФО, так как на нашей территории производится практически вся номенклатура продукции, необходимой для функционирования железных дорог».



Владимир Якунин,
президент
ОАО «РЖД»:

«Сегодня ОАО «РЖД» большое внимание уделяет взаимодействию с субъектами РФ. Это касается стратегии развития железнодорожных сетей России, закупки продукции, создания рабочих мест. Подписанное соглашение носит рамочный характер, но создает платформу для решения конкретных задач, которые ставятся в регионах, как общих, касающихся вывоза продукции, так и индивидуальных, в частности, обсуждаются создание городской электрички

и увеличение объемов пригородных перевозок, планирование модернизации сетей ОАО «РЖД» и инвестиционные программы».



Владимир Якушев,
губернатор
Тюменской области:

«Важный момент соглашения связан с увеличением мощности железных дорог в части грузоперевозок, что продиктовано потребностями экономики, которая с 2005 года в регионе выросла практически в два раза. Речь идет, в частности, о важном проекте — строительства линии Коротчаево—Сургут—Тобольск и далее, с усилением пропускной способности, Тобольск—Тюмень. Эти проекты заложены в подписанном документе. Уверен, что совместными усилиями нам удастся их реализовать».



Наталья Комарова,
губернатор
ХМАО—Югры:

«Самые разные вопросы нашли свое отражение в документе: развитие маршрутной сети и разработка проектов. Соглашение будет наполняться конкретными договорами, например

В 2014 году инвестиционный бюджет ОАО «РЖД» предусматривает выделение 10,2 миллиарда рублей на выполнение проекта. Эти средства позволят обеспечить ввод в эксплуатацию основных фондов на сумму 5,6 миллиарда рублей, в том числе 33,8 километра вторых путей и разъездов на нескольких железнодорожных перегонах, а также базы для хранения инертных грузов на станциях Демьянка и Сургут.

Планируется поэтапно усилить пропускную и провозную способность участка до 66 пар поездов в сутки и увеличить объем перевозок до 40 миллионов тонн к 2016 году. Общая стоимость проекта, предусматривающего строительство с 2007 по 2015 год 392,34 километра главных и станционных путей, в соответствии с обоснованием инвестиций, составляет 41,3 миллиарда рублей.

В феврале 2014 года президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин в рамках своего рабочего визита в Тюмень подписал соглашение о взаимодействии и сотрудничестве в области железнодорожного транспорта с полпредом Президента РФ в УрФО Игорем Холманских, губернатором Тюменской области Владимиром Якушевым, главами ХМАО—Югры Натальей Комаровой и ЯНАО Дмитрием Кобылкиным.

о переводе части локомотивного парка на сжиженный газ. Огромный блок составляют социальные взаимоотношения РЖД и региона, эффективное управление собственностью социального назначения компании, находящейся на территории ХМАО—Югры. Соглашение дает возможность рассматривать и решать конкретные задачи и имеет потенциал в будущем».



Дмитрий Кобылкин,
губернатор ЯНАО:

«Соглашение ОАО «РЖД» с Ямалом закрепляет решение сторон консолидировать усилия в области развития инфраструктуры, в том числе пассажирского комплекса, и практической деятельности по реализации проекта строительства Северного широтного хода. Президент России четко определил приоритеты по развитию Ямала и арктической зоны, созданию необходимой инфраструктуры, в том числе железнодорожной. У всех есть понимание необходимости и важности строительства Северного широтного хода, с последующим выходом железной дороги к арктическому порту Сабетта. Проект станет локомотивом развития новой экономики России».

Безупречная надежность тормозных систем

ОАО МТЗ ТРАНСМАШ — ведущий российский разработчик и производитель тормозных систем и оборудования для железнодорожного подвижного состава, вагонов, локомотивов и метрополитена. Компания постоянно модернизирует производство, осваивает выпуск новых изделий. В этом году она стала лауреатом премии Правительства РФ за успехи в обеспечении высокого качества продукции.

Открытое акционерное общество МТЗ ТРАНСМАШ ведет свою историю с ноября 1921 года. Предприятие успешно выдержало конкуренцию с такими мировыми лидерами, как американская фирма «Вестингауз» и немецкая «Кунце-Кнорр». Благодаря разработкам легендарных отечественных конструкторов Флорентия Казанцева и Ивана Матросова в 20-е годы прошлого столетия на заводе был создан целый ряд приборов: воздухораспределители, краны машиниста и многие другие. Это позволило уже в 1923 году отказаться от закупок иностранного тормозного оборудования, а к 1935 году на автоматическое торможение переведены все грузовые поезда страны.

В 1993 году завод был преобразован в ОАО МТЗ ТРАНСМАШ. В последнее время предприятие сосредоточилось на создании тормозных систем повышенной безопасности с системами диагностики и применением микропроцессорной техники. Сегодня ОАО МТЗ ТРАНСМАШ производит тормозное оборудование для всех типов грузовых и пассажирских вагонов, магистральных и маневровых локомотивов, моторвагонного подвижного состава, скоростных поездов и подвижного состава метрополитена. Обширна номенклатура продукции: завод выпускает воздухораспределители, краны машиниста, устройства блокировки тормозов, электропневматические клапаны автостопа. Тормозными приборами предприятия оснащено свыше 1,5 миллиона единиц техники железных дорог и метрополитенов стран СНГ, Латвии, Литвы, Эстонии, ряда государств Азии, Африки и Латинской Америки.

Практически все разработки сотрудников основанного в 1951 году специального КБ тормозостроения ОАО МТЗ ТРАНСМАШ защищены патентами РФ, Украины, Казахстана, Германии и Польши. Все тормозное оборудование разработано с учетом специфики эксплуатации отечественных железных дорог: большой протяженности, разнообразия климатических условий и температур (от -60 до +60 °С).

Среди разработанных сотрудниками специального конструкторского бюро тормозостроения — серия воздухораспределителей 483А. В конструкции ряда модификаций прибора используются безрезьбовые соединения, что исключает излом подводящих труб, а сам воздухораспределитель устанавливается в разрез магистрального трубопровода. В ходе испытаний в условиях Крайнего Севера и Дальнего Востока они доказали свою высокую надежность.

Для развития тяжеловесного движения на сети дорог конструкторы предприятия создали несколько типов систем распределенного управления торможением поезда (РУТП), предназначенных для управления тормозами грузовых поездов со всеми типами кранов машиниста.

ОАО МТЗ ТРАНСМАШ разрабатывает тормозные системы для установки на магистральные локомотивы. К наиболее масштабным работам в этой области относится создание тормозного оборудования для пассажирского локомотива ЭП20, который выпускает Новочеркасский электровозостроительный завод. Система имеет модульную конструкцию, включая модуль тормозного оборудования Е.300Т, компрессорный модуль Е.300Ф, дисковые тормоза и противоюзную систему БАРС.



Диплом лауреата почетной премии за разработку и производство тормозного пневматического и электропневматического оборудования для подвижного состава генеральному директору ОАО МТЗ ТРАНСМАШ Николаю ЕГОРЕНКОВУ вручает Премьер-министр РФ Дмитрий МЕДВЕДЕВ

Среди других перспективных разработок электропневматический клапан автостопа с дистанционным управлением ЭПК 151Д, кран вспомогательного тормоза локомотива с дистанционным управлением 224Д, краны резервного управления типа 025.

ОАО «РЖД» — основной заказчик продукции завода. Учитывая его требования, ОАО МТЗ ТРАНСМАШ в 2011 году внедрило и сертифицировало систему менеджмента бизнеса на соответствие требованиям международного стандарта железнодорожной промышленности IRIS. В результате удалось создать систему менеджмента бизнеса, ориентированную на постоянные улучшения, особое значение уделяется предотвращению и снижению числа дефектов в цепи поставок.

Открытое акционерное общество МТЗ ТРАНСМАШ — не только головное предприятие по разработке и серийному производству тормозных систем и приборов, но и мощный испытательный полигон. Здесь постоянно модернизируется имеющееся и приобретает новое стендовое оборудование, а также средства измерений и контроля. В экспериментальный комплекс входят две групповые испытательные станции. На одной из них в режиме реального времени имитируется управление по заданной программе и проверяется работа воздухораспределителей грузового поезда. На другой можно проверить воздухораспределители пассажирского поезда длиной 30 вагонов.

Заводу удается воплощать в жизнь новейшие научно-технические разработки, открывая путь серийному производству современной продукции. В наше время растущих скоростей, объемов грузоперевозок и числа пассажиров на железных дорогах надежные тормозные системы — гарантия безопасности.

ОАО МТЗ ТРАНСМАШ

ОАО МТЗ ТРАНСМАШ
125190 Москва, ул. Лесная, д. 28
Телефон (495) 730-37-60
E-mail: info@mtz-transmash.ru
www.mtz-transmash.ru

Рост несмотря ни на что

Челябинский кузнечно-прессовый завод был основан 1 июля 1942 года. Сегодня ОАО «ЧКПЗ» входит в тройку крупнейших поставщиков кузнечной и колесной продукции в СНГ. Завод ведет поставки во все регионы России, а также страны ближнего и дальнего зарубежья.



ГАРТУНГ
Андрей Валерьевич,
генеральный директор
ОАО «Челябинский
кузнечно-прессовый завод»

Кузнечное производство ЧКПЗ первым в России было сертифицировано по системе ISO/TS 16949, все процессы на предприятии организованы в соответствии с принятыми во всем мире стандартами для поставщиков автомобильной промышленности, продукция завода конкурентна не только на отечественном, но и на западных рынках. Клиентами завода являются предприятия автомобильного, железнодорожного, сельскохозяйственного, специального машиностроения, компании топливно-энергетического сектора, строительные организации, лесные хозяйства и т.д.



В кузнечных цехах завода выпускается продукция для автомобильного, железнодорожного, сельскохозяйственного и специального машиностроения, а также комплектующие для топливно-энергетического сектора

ИЗ ПЕРИОДА НЕСТАБИЛЬНОСТИ — С ПРИБЫЛЬЮ

Одно из ключевых преимуществ ЧКПЗ — техническое, которое обеспечивается постоянными инвестициями в модернизацию и техническое перевооружение (порядка 200 миллионов рублей в год), внедрением новых технологий, а главное — лучшими техническими специалистами, которых завод привлекает в том числе из ведущих мировых компаний, а также готовит самостоятельно, в собственном учебном центре.

По итогам первого полугодия 2014 года Челябинский кузнечно-прессовый завод не только сохранил прибыльность, но и добился роста.

По сравнению с аналогичными показателями 2013 года выручка ОАО «ЧКПЗ» в первом полугодии 2014-го выросла почти на 15%. При этом прибыль также увеличилась, хотя и не столь значительно — рост составил порядка 3%. Увеличился и объем отгрузки кузнечной продукции в натуральном выражении, на 46% по отношению к уровню первых двух кварталов 2013 года.

Меньший темп роста прибыли по сравнению с увеличением выручки объясняется, прежде всего, существенными расходами, связанными с реализацией проекта по переводу в Челябинск мощностей кузнечного завода из Рязани. Сегодня большая часть оборудования уже переведена на ЧКПЗ, модернизирована и загружена работой в

три смены. Реализация проекта не в последнюю очередь позволила увеличить отгрузку кузнечной продукции на 40% в первом полугодии и с лихвой перекрыть негативный эффект от спада в экономике.

Как отмечает генеральный директор ЧКПЗ Андрей Гартунг, в нынешних условиях продолжать работать с прибылью — в принципе большое достижение: «Экономика стагнирует, объемы сбыта на всех наших рынках падают — я имею в виду в первую очередь производителей грузовиков и железнодорожных вагонов. При этом цены на металл выросли. Разумеется, сказалась и сложная внешнеполитическая ситуация. Например, еще в 2013 году поставки продукции украинским заказчикам составляли до 30 миллионов рублей в месяц, а в текущем году полностью прекратились из-за остановки этих производств. Хотя вместе с украинскими клиентами ушли и украинские конкуренты, и их заказы в России и ближнем зарубежье мы сейчас активно осваиваем».

На второе полугодие предприятие запланировало гораздо меньший объем затрат, при сохранении существующих объемов производства. «Уже сегодня, исходя из подписанных контрактов, мы можем с уверенностью говорить о дальнейшем росте во втором полугодии, несмотря на крайне неблагоприятную ситуацию в экономике», — отмечает А. Гартунг. По его словам, из периода нестабильности ЧКПЗ сможет выйти, не только сохранив прибыльность, но и значительно обновив свои производственные мощности. В частности, за прошедшие полгода завод ввел в эксплуатацию после модернизации линию прессов с новой индукционной установкой для нагрева заготовок, закалочно-отпускной агрегат, приобретены два лентопильных станка для заготовительного производства, наплавочный роботизированный комплекс для восстановления штампов, несколько обрабатывающих центров и станков с ЧПУ и другое оборудование. Эти меры позволили расширить возможности для выпуска новой, высококонкурентной продукции.

По итогам года компания намерена увеличить объем продаж более чем на 20% по сравнению с показателями 2013 года, сохранив на том же уровне условно-постоянные затраты. Факторов, способствующих росту объемов, несколько. Длительное снижение спроса на кузнечную продукцию привело к банкротству трех из пяти основных конкурентов компании. Кроме того, ОАО «ЧКПЗ» приобрело кузницу в Рязани. Львиная доля заказов закрывшихся предприятий досталась челябинскому заводу, который, в свою очередь, был готов их принять быстро — благодаря тому, что на протяжении нескольких лет интенсивно повышал качество, эффективность и скорость работы.

Сегодня на ЧКПЗ работают сильнейшая инженерная команда, современное производство штампов, оснащенное высокоточными станками, новое оборудование термической обработки, позволяющее повысить стойкость штампов, а значит, производительность и рентабельность. Кроме того, на производительности положительно сказалось значительное сокращение простоев из-за ремонтов, которого добилось собственное ремонтное производство, являющееся на сегодня одним из лучших в мире по ремонту и модернизации кузнечного оборудования. Все это вкуче с солидными кузнечными мощностями, расположенными в Челябинске, Санкт-Петербурге и Рязани, позволяет ЧКПЗ быстро наращивать объемы, удовлетворяя потребности не только отечественных, но и зарубежных заказчиков. Число последних, к слову, также уверенно растет.

Почти все основные рынки сбыта Челябинского кузнечно-прессового завода уже более полугодия демонстрируют снижение активности. Предприятия автомобилестроения, железнодорожного, горного машиностроения, производители трубопроводной арматуры отчитываются о снижении производственных объемов. В то же время

ЧКПЗ удастся увеличивать свою долю на сокращающихся рынках и заключать престижные контракты с зарубежными партнерами.

В частности, недавно завод начал серийные поставки комплектов для «Кнорр-Бремзе КАМА» (совместного предприятия ОАО «КамАЗ» и «Knorr-Bremse AG»). Еще три немецкие компании, производители карданных валов, сделали заявки на освоение продукции и в начале лета получили первые образцы. Кроме того, ведутся переговоры с известным производителем локомотивов, который планирует открывать представительство в России и сейчас ищет местных поставщиков. В качестве опытной партии предусмотрено изготовление порядка 30 наименований продукции.

Хорошие перспективы связаны с новыми отечественными партнерами. Так, недавно начаты серийные поставки производителю комплектующих для инновационных вагонов. Изготовлена и отправлена на испытания первая опытно-промышленная партия запчастей для производителя станков-качалок, используемых в нефтедобыче. В феврале были выпущены опытные партии запчастей для российского машиностроительного холдинга, одного из ведущих поставщиков буровой техники. Кроме того, в разработке находятся порядка десяти наименований продукции для крупного отечественного промышленного концерна, чье имя уже несколько десятилетий известно на весь мир.

НЕПРЕРЫВНАЯ МОДЕРНИЗАЦИЯ

В рамках непрекращающейся модернизации производственных площадей ЧКПЗ один из наиболее высокотехнологичных участков штампового производства пополнился новым оборудованием. Запуск роботизированного наплавочного комплекса значительно расширил возможности участка восстановления штампов.

Это уже второй наплавочный робот, введенный в строй на участке. Теперь в цехе работают три наплавочные машины, из них две — роботизированные, более современные и точные. Опыт внедрения технологии восстановления изношенных штампов методом наплавки показал отличные результаты: снизился расход металла, повысилась скорость подготовки кузнечного производства, на 30—40% возросла

стойкость наплавленной оснастки. У машин, появившихся ранее, было всего два недостатка: ограничения по габаритам — они не могли восстанавливать крупные изделия, — а также, как следствие, невозможность восстанавливать на них все 100% задействованных в работе штампов.

Эффективность наплавки повысилась в том числе благодаря применению технологии электродуговой строжки, которая позволяет тщательно подготовить штамп к наплавке, не прибегая к фрезеровке. Благодаря высокой точности снижается расход металла, требуется меньше механообработки после наплавки. Таким образом, штамповое производство стало более оперативным и экономичным.

Расширены возможности и кузнечного производства. В одном из цехов запустили после модернизации закалочный агрегат. Обновление печи позволит существенно экономить ресурсы — теперь она расходует на 30% меньше газа. Закалочный бак агрегата оснащен системами, позволяющими значительно улучшить качество закалки: системой сбивания паровой рубашки и системой охлаждения закалочной среды. Диапазон рабочих температур печи существенно расширен: 350—700 °С.

Модернизацию проводили совместно с приглашенными иностранными специалистами. Чтобы добиться в процессе термообработки необходимых характеристик, в печи были установлены новые горелки, новая система управления, система дымоудаления и рекуператор. В результате улучшений работа печи соответствует современным мировым стандартам. Для ЧКПЗ это открывает новые перспективы. В частности, планируется начать сотрудничество с крупнейшим концерном в США, который готов заказывать в Челябинске комплектующие для производства трубопроводной арматуры.

ПРОЕКТЫ НА ПЕРСПЕКТИВУ

Продукцию ОАО «ЧКПЗ» будут использовать для строительства одного из стратегически важнейших объектов для России и Европы — газопровода «Южный поток». Переговоры с новым клиентом начались весной. Компания — производитель оборудования для газопроводов заказала крупную партию фланцев высокого давления: они в большом количестве требуются при строительстве ряда объектов «Южного потока», а также новой ветки «Северного потока». Первые поставки уже были успешно осуществлены. Качество продукции клиента удовлетворило, и с ЧКПЗ подписаны новые контракты.

Еще один перспективный заказ топливно-энергетической отрасли завод выполняет для крупного месторождения с высоким содержанием сероводорода, расположенного в Оренбургской области. Специально для этой заявки был освоен новый материал. Технологическое освоение производства особых фланцев, изготовление и отправка опытно-промышленной партии прошли успешно.

СЕРТИФИКАЦИЯ

В начале года Челябинский кузнечно-прессовый завод прошел аудит на предмет соответствия требованиям ISO 9001, ISO/TS 16949 и ISO 14001. В течение нескольких дней аудиторы проверяли кузнечное, колесное, штамповое и другие производства завода.

Впервые сертификацию по стандарту ISO/TS 16949 ЧКПЗ прошел в конце 2008 года, а по ISO 9001 — в 2006-м, и с тех пор ежегодно подтверждает соответствие требованиям стандарта. Новый сертификат выдают раз в три года, но и в промежутках между ресертификациями на заводе проходят наблюдательные аудиты.

По итогам всех проверок получены положительные заключения. В следующий раз аудиторы посетят Южный Урал в конце текущего года, чтобы подтвердить ресертификацию по ISO/TS 16949 — самому строгому из упомянутых стандартов. Не исключено, что еще раньше на ЧКПЗ придет комиссия для сертификации по международному стандарту железнодорожной промышленности IRIS. ■



Развитая логистическая система обеспечивает точность поставок

ОАО «ЧКПЗ»
454012 г. Челябинск, ул. Горелова, 12
Телефон (351) 259-45-50
www.chkpz.ru

Вагоны будущего

На Международной выставке «Иннопром-2014», состоявшейся в июле в Екатеринбурге, неожиданно широко были представлены различные типы вагонов — для трамваев, метро и скоростных электричек. Сразу несколько предприятий экспонировали образцы своей продукции, как в натуральную величину, так и в виде моделей. В их числе — завод «Уралтрансмаш» (НПК «Уралвагонзавод»), компания «Трансмашхолдинг», СП «Городские транспортные решения» и «Уральские локомотивы» (Группа СНАРА).



Трамвай нового поколения 71-410 R-1 завода «Уралтрансмаш» (НПК «Уралвагонзавод»)

«ТРАМВАЙ ДАРТА ВЕЙДЕРА»

Изюминкой «Иннопрома» стала новейшая разработка Уралтрансмаша (НПК «УВЗ»), городской трамвай нового поколения 71-410 R-1 (Russia one). Из-за своего космического дизайна он уже получил прозвища «трамвай Дарта Вейдера» и «айфон на колесах». В самом деле, выполненный из черного стекла и композитных материалов, вагон выглядит просто фантастически, как трамвай из будущего.

По словам Николая Кирноса, начальника трамвайного производства завода «Уралтрансмаш», это первый вагон полностью российской разработки. В составе низкопольного по всей длине трамвая — от трех до пяти сочлененных секций и две кабины, поэтому ему не требуется разворотного путевого кольца. Энергоэффективное оборудование вагонов трамвая с эффектом рекуперации по техническим характеристикам в разы превосходит аналоги. Новый трамвай вполне способен конкурировать с продукцией известных производителей «Alstom» и «Siemens», которые выпускают трамваи для европейских городов. Первый вагон выйдет на обкатку в Волгограде в 2015 году, в этом же году планируется начать серийный выпуск трамваев.

Вместимость R-1 в разных конфигурациях составит от 190 до 270 человек, количество сидячих мест — 28—50. И в салоне, и в кабине будет установлена система кондиционирования, трамвай оснастят GPS- и ГЛОНАСС-навигаторами. Водитель сможет контролировать внешнюю и внутреннюю обстановку с помощью семи HD-камер наблюдения, четырех внешних и трех внутренних.

Власти Екатеринбурга уже проявили интерес к инновационному транспорту. Парк трамваев в Екатеринбурге давно нуждается в обновлении, что особенно актуально в преддверии проведения матчей чемпионата мира по футболу в 2018

году. По требованиям ФИФА перевозка пассажиров должна производиться низкопольным транспортом, доступным для маломобильных групп населения. Предполагается, что городские власти возьмут в лизинг как минимум 50 новых трамваев.

Уралтрансмаш освоил выпуск трамваев еще в 90-е годы XX века, сегодня завод выпускает вагоны 405, 407 и 409-й серий. В этом году он выполняет заказы на изготовление 86 трамваев этих серий (в 2013 году собран 51 трамвай). Тем временем на заводе подготовлен к выпуску трамвай следующей модели 71-405-11 с опцией автономного хода.

ТРЕНДЫ РАЗВИТИЯ ОТРАСЛИ

Среди основных трендов развития мирового трамваестроения — энергоэффективность, сочлененность в одном поезде нескольких вагонов, современный дизайн. Трамвай — транспорт для социальной сферы, он должен быть максимально комфортным для всех социальных групп пассажиров, в том числе пенсионеров и инвалидов. В этой связи большое значение имеет низкопольность вагонов, что обеспечивает удобство входа-выхода. Вагоны должны иметь модульную конструкцию, желательно — состоять из российских комплектующих. Таким образом повышается их ремонтпригодность, вагоны становятся более интересны для эксплуатационников, трамвайных парков. И большинству этих требований отвечают трамваи, представленные на «Иннопроме».

Свой низкопольный односекционный трамвай представила в Екатеринбурге компания «Транспортные системы» (ЗАО «Трансмашхолдинг»). По словам представителя компании Оксаны Чуприной, он построен в 2014 году с использованием запатентованных поворотных эластичных низкопольных тележек. Их применение обеспечивает высокий уровень плав-

ности хода и полную совместимость трамваев с уже существующей в российских городах инфраструктурой. Опытный образец уже «накатал» по Москве более 200 километров. До конца 2014 года компания «Транспортные системы» планирует построить десять односекционных низкопольных трамваев и создать опытный образец трехсекционного трамвая.

Прототип вагона метрополитена в натуральную величину экспонировало на «Иннопроме» СП «Городские транспортные решения», среди учредителей которого Группа СИНАРА и компания «САФ» (Испания). По словам генерального директора СП, вице-президента Группы Синара Юрия Осинцева, предприятие специализируется на проектировании и производстве вагонов метрополитена, трамваев, легких поездов, скоростных трамваев. В новом вагоне применены лучшие мировые технические решения, в частности, в ходовой части используются системы самодиагностики. Входные двери расширены на 25 сантиметров, сиденья можно поднимать, что увеличивает объем вагона, все это особенно актуально для мегаполисов в часы пик. Созданы все условия для комфорта и безопасности, используются системы видеонаблюдения и климат-контроля. Срок службы вагонов вдвое больше обычного. Сборка будет производиться на предприятиях Группы СИНАРА. В ближайших планах СП — участие в конкурсе на поставку вагонов метро для Московского метрополитена.

УРАЛЬСКАЯ «ЛАСТОЧКА»

Еще одна новинка вагоностроения — знаменитая скоростная электричка «Ласточка», созданная Группой СИНАРА совместно с концерном «Siemens». К ее выпуску завод «Уральские локомотивы» в Верхней Пышме приступил в мае 2013 года. По заданию РЖД разработан проект новой модификации локомотива. В конструкцию электропоезда, изготовленного компанией «Siemens» для Олимпиады-2014 в Сочи, был внесен ряд существенных изменений (около 20—40% по разным узлам). Уральская «Ласточка» рассчитана на большой пассажиропоток и предназначена для эксплуатации в крупных мегаполисах на магистралях с постоянным током. Локомотив значительно превосходит ранее произведенные европейские образцы по мощности, параметрам безопасности и надежности в эксплуатации. По сравнению с немецким аналогом «Ласточка» — более мощная машина, способная при частых остановках быстрее набирать скорость. Электропоезд адаптирован к российским климатическим условиям: может работать в диапазоне температур от -40 до +40 °С. Компоновка зон входа-выхода в вагонах поезда учитывает различную высоту российских посадочных платформ (200, 1100 и 1300 миллиметров). Также в конструкцию «Ласточки» внесены изменения, повышающие уровень комфорта пассажиров и учитывающие потребности людей с ограниченными возможностями.

30 мая 2014-го первый российский скоростной электропоезд покинул заводские ворота и отправился на испытания и сертификацию. В 2014 году «Уральские локомотивы» планируют выпустить первые девять пятивагонных электропоездов, а в 2015 году — еще 33 состава. В соответствии с соглашением между РЖД, Группой СИНАРА и концерном «Siemens AG» до 2020 года на «Уральских локомотивах» будут изготовлены 1200 вагонов электропоезда «Ласточка».

ЗАМЕЩЕНИЕ ИМПОРТА

Среди тенденций последнего времени — активное освоение выпуска импортозамещающей продукции. Например, новый трамвай Уралтрансмаша почти полностью состоит из отечественных комплектующих (исключение — «гармошки» из Германии и двери из Австрии).

В трамвае Трансмашхолдинга доля отечественных комплектующих составила около 80%.

В ходе выпуска «Ласточки» глубина локализации уже составила 62%. Планируется достичь в 2017 году показателя в 80%.

Сегодня вокруг завода в Верхней Пышме уже сформирован кластер, в который входит более 100 российских поставщиков узлов и компонентов, способных работать по международным стандартам, адаптировать технологии к потребностям заказчика и российским условиям. Постепенно число поставщиков будет увеличено до 150. Так, НПО «САУТ» (Екатеринбург) производит систему безопасности поезда, «Сименс Электропривод» (Санкт-Петербург) выпускает электроприводы для «Ласточки», Выксунский металлургический комбинат (Выкса, Нижегородская область) поставляет колесные пары.

По словам генерального директора завода Александра Салтаева, «в ходе реализации проекта мы тщательно отбирали российских поставщиков комплектующих для электропоезда, анализировали их работу, и сегодня пришли к пониманию, что большую часть комплектующих для нашей новой разработки, следующего в линейке межрегионального электропоезда, мы можем получить от российских производителей».

К сожалению, никак не была представлена на «Иннопроме» продукция старейшего и крупнейшего в России производителя трамваев, Усть-Катавского вагоностроительного завода (Усть-Катав, Челябинская область), который выпускает трамваи с 1901 года. Более 50 лет на предприятии действует специальное КБ по проектированию трамвайного подвижного состава, которое разработало около 20 моделей трамвайных вагонов. Завод установил мировой рекорд по количеству произведенных вагонов одной модели: 14 991 вагон модели КТМ-5М (71-605). В последние годы он освоил выпуск частично низкопольных односекционных вагонов 71-623, которые уже поступили на испытания в российские города. С 2011 года ФГУП «Усть-Катавский вагоностроительный завод» входит в структуру ГКНПЦ имени Хруничева (Роскосмос), поскольку производит также узлы для ракетных двигателей и специальную технику. В последнее время идут переговоры о передаче вагоностроительного производства предприятия в состав НПК «Уралвагонзавод», но окончательного решения еще не принято.



Вице-президент Группы СИНАРА Юрий ОСИНЦЕВ и региональный директор компании «САФ» Хуан Хосе ГАРСИА в салоне нового вагона метро, который будет выпускать СП «Городские транспортные решения» (Группа СИНАРА)

Население российских мегаполисов неуклонно растет, как и мобильность всех групп населения. Городской транспорт, в частности вагоны трамваев и метро, не молодеет: по оценкам экспертов, степень изношенности парка трамваев в стране составляет около 85%. Трамвайный парк в России, по разным оценкам, составляет около десяти тысяч вагонов, а это огромный рынок. Вагоностроительные предприятия прямо заинтересованы в получении крупных заказов для обновления как городского, так и пригородного транспорта. Уральские машиностроители вовремя уловили тренд. Они предлагают на рынке инновационную продукцию и готовы к выполнению новых муниципальных заказов.

«Для пользы заводов и облегчения сил трудящихся»

1 августа в России отметили 180-летие со времени создания тагильским мастеровым Ефимом Черепановым и его сыном Мироном первого отечественного паровоза.

НАЦИОНАЛЬНАЯ ГОРДОСТЬ

Черепановы происходили из приписных крестьян Выйского завода, были крепостными заводчиков Демидовых. Ефим с раннего возраста помогал отцу в работе на медеплавильном заводе, в мастерских выйских умельцев изучал на практике заводское дело и в совершенстве освоил его. В 1806 году его назначили «плотинным учеником», а через год — плотинным. Пребывая в этом звании, он в 1820 году построил свою первую паровую машину, которая заменяла труд двух рабочих. В подготовке чертежей и строительстве ему помогал сын Мирон.

В 1821 году Ефим Черепанов командирован в Англию, чтобы выяснить причину падения спроса на демидовское железо за границей. Там он, осмотрев металлургические заводы и медные рудники, понял, что уральские заводы отстают технически. В 1822 году Ефим назначен главным механиком, а Мирон — механиком всех тагильских заводов. В 1825 году Черепановы были направлены в Швецию изучать водоподъемные машины, после чего они построили паровые машины для откачки воды на рудниках и шахтах всего округа.

Механическое заведение Черепановых, устроенное на Выйском заводе в нескольких километрах от Нижнего Тагила, обслуживало всю нижнетагильскую группу демидовских заводов. Черепановы были русскими пионерами в машиностроении. Они создали станки: токарные, винторезные, строгальные, сверлильные — и построили по собственным проектам машины для производства гвоздей, штамповальные установки и другие механизмы.



Модель первого русского паровоза Черепановых

Заслуги Ефима Алексеевича в деле строительства паровых машин были отмечены серебряным кубком, украшенным 12 турмалинами, и серебряной медалью «За полезное» на анненской ленте.

Вершиной технического творчества уральских мастеров было создание в 1834 году первого русского паровоза и дороги для него. В «Горном журнале» сообщалось, что «сухопутный паровоз, ими устроенный, ходит в обе стороны по нарочно приготовленным на длине 400 сажень колесопроводам и возит более 200 пудов тяжести со скоростью от 12 до 15 верст в час».



Ефим и Мирон ЧЕРЕПАНОВЫ

Работу по созданию паровых машин на тагильских заводах продолжил племянник Ефима Черепанова Амос.

Черепановы внесли большой вклад в развитие техники машиностроения и русского железнодорожного транспорта. Вся деятельность замечательных тагильских механиков была, по словам Ефима Черепанова, направлена на то, чтобы «неослабно заводить машины... для пользы заводов и для облегчения сил трудящихся». Имена механиков Черепановых и их творения составляют национальную славу России. В ноябре 1956 года на центральной площади Нижнего Тагила был установлен памятник творцам первых русских паровозов работы скульптора А. Кондратьева и архитектора А. Сотникова.

2014 год отмечен еще одной юбилейной датой, связанной с Черепановыми: исполнилось 240 лет со дня рождения Ефима Алексеевича.

ВО СЛАВУ ИЗОБРЕТАТЕЛЕЙ

На Урале традиции Черепановых продолжают жить и развиваться.

В Нижнем Тагиле работает историко-технический музей «Дом Черепановых». Экспозиция рассказывает о жизни и деятельности Ефима и Мирона Черепановых. В коллекции музея есть вещи, принадлежавшие Черепановым: личная печать Ефима Алексеевича, выполненная из яшмы, и ваза, украшенная розовыми турмалинами и дарственной надписью.

Согласно указу губернатора Свердловской области от 30 мая 1997 года, создан Региональный общественный фонд имени Черепановых и принято решение о присуждении премии и медали имени Черепановых. Первое присуждение этой престижной премии состоялось в Нижнем Тагиле в августе 1997 года, и с тех пор она вручается ежегодно за индивидуальные достижения и разработки, получившие практическую реализацию или давшие экономический, социальный или другой эффект.

В 2014 году вручение премии Регионального общественного фонда имени Черепановых уже в третий раз проходило на Международной промышленной выставке «Иннопром» в Екатеринбурге. 10 июля награду получили 17 человек. Конкурсная комиссия Регионального общественного фонда имени Черепановых присудила премию 13 инженерам за индивидуальные достижения и одну премию творческому коллективу в составе четырех человек, представляющему ЗАО «ИскраУралТел».

Лауреаты премии-2014:

- главный энергетик ОАО «НПК «Уралвагонзавод» имени Ф.Э. Дзержинского Георгий Бедрик;
- начальник отдела металлургических печей ОАО «КУМЗ» Владимир Штиглиц;
- начальник управления связи филиала ООО «Газпром трансгаз Екатеринбург» Дмитрий Кондратьев;
- начальник производственного отдела автоматизации «Газпром трансгаз Екатеринбург» Владимир Куприянов;
- главный инженер рудоуправления ОАО «Ураласбест» Юрий Хижняков;
- заведующий лабораторией доменного производства и металлизации ОАО «Уральский институт металлов» Александр Чернавин;
- ведущий конструктор ОАО «НПП «Старт» имени А.И. Яскина Вячеслав Иванов;
- начальник конструкторского отдела приводов и систем управления ОАО «Уральский научно-технологический комплекс» Алексей Рабек;
- начальник технического управления ЕВРАЗ НТМК Максим Фомичев;



Точная копия изобретения Черепановых на праздновании 180-летия первого российского паровоза в Москве

- директор Волчанского механического завода — филиала ОАО «НПК «Уралвагонзавод» имени Ф.Э. Дзержинского Владимир Брусов;
 - заместитель главного конструктора по техническому развитию ООО «Уральское конструкторское бюро вагоностроения» ОАО «НПК «Уралвагонзавод» имени Ф.Э. Дзержинского Александр Пранов;
 - заместитель начальника цеха радиоэлектронного производства приборов ФКП «Нижнетагильский институт испытания металлов» Николай Протасов;
 - инженер-конструктор второй категории ФКП «Нижнетагильский институт испытания металлов» Алексей Лебедев.
- Творческий коллектив от ЗАО «ИскраУралТел»:
- руководитель проекта, директор отдела разработки программного обеспечения Никита Уржумцев;
 - инженер-программист отдела разработки программного обеспечения Елена Стаюхина;
 - инженер-программист отдела разработки программного обеспечения Антон Бук;
 - инженер-программист отдела разработки программного обеспечения Александр Устинов.

За успешную работу по пропаганде инженерной деятельности на предприятии и в учебных заведениях медаль имени Черепановых присуждена начальнику патентного бюро технического управления ЕВРАЗ НТМК Юрию Исупову.

Дипломы и медали заслуженным производственникам вручил председатель правительства Свердловской области Денис Паслер. Он обратился ко всем собравшимся:

— Вы представляете инженерный корпус Урала — одно из самых мощных и профессиональных объединений страны. И это вы доказываете своими трудолюбием и высокой ответственностью. Будущее страны во многом зависит от таких специалистов, как вы, ведь главный производственный ресурс современности — это квалифицированные специалисты. Для меня сегодня честь вручить каждому из вас эту медаль.

Кроме того, Денис Паслер отметил, что среди лауреатов премии немало молодых специалистов, а это значит, что инженерную отрасль Урала ждут динамичное развитие и успех.

Знаки отличия — не единственное, чем будут отмечены лауреаты премии. Каждое имя впишут в книгу «Инженеры Урала». К настоящему времени вышло в свет три тома. Энциклопедия содержит около 9500 статей о видных и выдающихся инженерах, которые внесли заметный вклад в становление и развитие техники Урала и страны в XVIII—XXI веках и представляют все области, республики и автономные округа Большого Урала: Башкортостан и Удмуртскую Республику, Пермский край, Курганскую, Оренбургскую, Свердловскую, Тюменскую и Челябинскую области, Ханты-Мансийский и Ямало-Ненецкий автономные округа.

В первое воскресенье августа (3 августа в 2014 году) в России отмечается День железнодорожника. С профессиональным праздником работников и ветеранов Свердловской железной дороги поздравил губернатор Свердловской области Евгений Куйвашев:

«Железнодорожный транспорт играет важнейшую роль в социально-экономическом развитии России. Он обеспечивает самый надежный и востребованный способ перевозки пассажиров и грузов, связывает в единое целое самые отдаленные уголки страны. Для уральцев День железнодорожника — особо почитаемый праздник, поскольку именно наши земляки, нижнетагильские мастера, инженеры-самоучки Ефим и Мирон Черепановы изобрели, собрали, поставили на рельсы первый русский паровоз. В этом году их изобретению, первому русскому паровозу, исполняется 180 лет».

ОТ ПАРОВОЗА ДО «САПСАНА»

1—3 августа 2014 года в Москве на опытно-экспериментальном кольце ОАО «ВНИИЖТ» в Щербинке проходили праздничные мероприятия, посвященные 180-летию первого российского паровоза.

В формате статической и динамической экспозиции вниманию зрителей были представлены паровозы, сконструированные и построенные в России.

Праздничные мероприятия начинались с театрализованного представления с демонстрацией российских паровозов. Зрители увидели весь путь отечественного паровозостроения: от точной модели-копии паровоза Черепановых до последнего пассажирского паровоза ПЗ6-0251, построенного в августе 1956 года.

Также вниманию зрителей были представлены паровозы серий Ов, Эу, Су, Л, ЛВ, Эр, СО, 9П. Машинисты паровозов предстали в одежде и форме соответствующих исторических периодов. Динамический показ сопровождался короткими театральными зарисовками на тему создания первого паровоза, участия паровозов в Великой Отечественной войне.

По окончании представления все гости смогли принять участие в демонстрационной поездке по опытно-экспериментальному кольцу ВНИИЖТ на высокоскоростном электропоезде ЭВС-1 «Сапсан» нового образца.

Гостей ждала также поездка на ретропоезде, сопровождаемая небольшой экскурсией, которую провели опытные и уже полюбившиеся многим туристам экскурсоводы «РЖД Тур».

Первый вокзал Владивостока
был сдан в эксплуатацию
13 ноября 1897 года



Строительство транзитного коридора Сибирь— Европейская Россия

Летом 1894 года началось строительство Уральской соединительной ветви Транссибирской магистрали — железнодорожной линии Екатеринбург—Челябинск.

Линия Екатеринбург—Челябинск строилась, прежде всего, с целью соединить изолированную до того от остальной сети Уральскую горнозаводскую железную дорогу, основной ход которой шел по линии Пермь—Екатеринбург—Тюмень, со строящейся Транссибирской магистралью и тем самым с остальной сетью российских железных дорог.

После длительных дебатов было решено строить дорогу от Екатеринбурга по западному склону Урала через Северский, Полевской, Верхнеуфалейский и Кыштымский заводы. Отмечалось, что рельсовый путь от Екатеринбурга, «служа, прежде всего, по мере возможности горнопромышленным нуждам, удовлетворяет в то же время транзиту сибирских грузов и не обходит главные центры Урала». Дорога сооружалась по тем временам быстро, в 1896 году по ней уже открылось движение. В ноябре того же года она была присоединена к Уральской железной дороге.

Строительство сети железных дорог на Урале имело важнейшее значение для развития экономики региона и всей страны. Во второй половине XIX века уральские заводы производили более 70% российского чугуна, железа и меди, однако ввиду отсутствия развитого транспортного сообщения продукция не выдерживала конкуренции. Все это вело к невосполнимым потерям для экономики России, вынужденной ввозить из-за рубежа продукцию, которую можно было производить у себя в избытке и по более низким ценам.

В результате строительства веток Екатеринбург—Пермь, Екатеринбург—Тюмень и Екатеринбург—Челябинск разрозненные очаги рудодобывающей, топливной и металлургической промышленности Урала были сведены в единый хозяйственный узел. Кроме того, создание железнодорожного сообщения позволило решить проблему продовольственного снабжения развивающегося региона, так как обеспечить себя продуктами собственного производства на малопригодных для сельского хозяйства землях Урал не мог. Наконец, был создан просторный транзитный коридор через Екатеринбург для активизировавшегося движения товаров из Сибири в Европейскую Россию и обратно.

Последовательность сооружения Транссибирской магистрали

— 31 мая (19 мая) 1891 года в десять часов утра в районе Куперовской Пади города Владивостока был проведена церемония торжественной закладки дороги и совершен молебен по этому случаю, с участием наследника престола Российской империи цесаревича Николая Александровича (будущий император Николай II).

— Вокзал Челябинска, линия Миасс—Челябинск. 97 верст (103 километра). Начало работ — 4 марта (20 февраля) 1891 года. Открытие рабочего движения — 1892 год (сдача в эксплуатацию и начало регулярного сообщения в сентябре).

— Вокзал Каинска (ныне Барабинск). Западно-Сибирская линия. 1328 верст (1417 километров). Маршрут: Челябинск—

Курган—Петропавловск—Омск—река Обь. Начало работ — 19 (7) июля 1892 года. Открытие рабочего движения — 27 (15) октября 1895 года. Сдача в эксплуатацию и начало регулярного сообщения — 13 (1) октября 1896 года.

— Вокзал Екатеринбурга. Уральская соединительная ветвь. 225 верст (240 километров). Маршрут: Екатеринбург—Челябинск. Начало работ — лето 1894 года. Открытие рабочего движения — 13 (1) декабря 1895 года. Сдача в эксплуатацию и начало регулярного сообщения — 22 (10) ноября 1896 года.

— Первый вокзал Владивостока. Уссурийская линия. 717 верст (765 километров). Маршрут: Владивосток—Никольск-Уссурийский—Графская—Хабаровск. Начало работ — апрель 1891 года. Открытие рабочего движения — 27 (15) октября 1897 года. Сдача в эксплуатацию и начало регулярного сообщения — 13 (1) ноября 1897 года.

— Вокзал Иркутска. Средне-Сибирская линия. 1715 верст (1830 километров). Маршрут: река Обь—Ачинск—Красноярск—Зима—Иркутск. Начало работ — май 1893 года. Открытие рабочего движения — 28 (16) августа 1898 года. Сдача в эксплуатацию и начало регулярного сообщения — 13 (1) января 1899 года.

— Порт Байкал. Байкальская ветвь. 64 версты (68 километров). Маршрут: Иркутск—Байкал. Начало работ — 13 (1) сентября 1896 года. Открытие рабочего движения — 2 ноября (21 октября) 1898 года. Сдача в эксплуатацию и начало регулярного сообщения — 13 (1) января 1900 года.

— Восточный подход к КВЖД. 110 верст (117 километров). Маршрут: Никольск-Уссурийский—Пограничная. Начало работ — 1897 год. Открытие рабочего движения — январь 1899 года. Сдача в эксплуатацию и начало регулярного сообщения — 13 (1) января 1900 года.

— Паром-ледокол «Байкал». Паромная железнодорожная переправа. Маршрут: Байкал—Мысовая, с 1903-го до Танхой. Начало строительства парома-ледокола «Байкал» — 1895 год. Сдача в эксплуатацию и начало регулярного сообщения — 24 апреля (7 мая) 1900 года.

— Станция Урульга. Забайкальская линия. 1036 верст (1105 километров). Маршрут: Мысовая—Верхнеудинск—Чита—Сретенск. Начало работ — 23 (11) апреля 1895 года. Открытие рабочего движения — 18 (6) января 1900 года. Сдача в эксплуатацию и начало регулярного сообщения — 14 (1) июля 1900 года.



Строительство Амурского моста

— Китайский разъезд. Западный подход к КВЖД. 324 версты (346 километров). Маршрут: Китайский разъезд—Маньчжурия. Начало работ — 1897 год. Открытие рабочего движения — 23 (10) февраля 1901 года. Сдача в эксплуатацию и начало регулярного сообщения — 25 (12) октября 1901 года.

— Вокзал Харбина. Китайско-Восточная и Южно-Маньчжурская линии. 2377 верст (2536 километров). Маршрут: Маньчжурия—Харбин—Пограничный, Харбин—Чанчунь—Порт-Артур. Начало работ — 9 сентября (28 августа) 1897 года. Открытие рабочего движения — 3 ноября (21 октября) 1901 года. Сдача в эксплуатацию и начало регулярного сообщения — 14 (1) июля 1903 года.

— Вокзал Слюдянки. Кругобайкальская линия. 244 версты (260 километров). Маршрут: Байкал—Слюдянка—Мысовая. Начало работ — конец 1899 года. Открытие рабочего движения — 1 октября (18 сентября) 1904 года. Сдача в эксплуатацию и начало регулярного сообщения — 29 (16) октября 1905 года.

— Амурская линия с ветвями. 2096 верст (2236 километров). Маршрут: Куэнга—Зилово—Алексеевск—река Амур, Бочкарево—Благовещенск, Рейново—Рухлово, ветвь на Кивду. Начало работ — 1907 год. Начало регулярного сообщения до реки Амур — 23 (10) марта 1915 года.

— Амурский мост. Менее трех верст (около трех километров). Начало строительства — 25 (12) августа 1913 года. Сдача в эксплуатацию и начало сквозного регулярного сообщения от Санкт-Петербурга до Владивостока по территории России — 18 (5) октября 1916 года.



Железнодорожный вокзал станции Челябинск — начальный пункт первого этапа Транссиба

Дорога с будущим

Байкало-Амурская магистраль отметила круглую дату: масштабный проект стартовал 40 лет назад. На стройку века, как ее тогда называли, приехали тысячи специалистов со всего Советского Союза. Железная дорога прокладывалась в суровых условиях тайги, вечной мерзлоты и болот.

Идея строительства дороги была выдвинута впервые в 80-е годы XIX века. В 1888 году в Русском техническом обществе обсуждался проект постройки тихоокеанской железной дороги через северную оконечность Байкала, после чего в июле — сентябре 1889 года под руководством полковника Н. Волошинова велись глазомерная съемка и обследования на маршрутах от реки Ангары через Байкальский и Северо-Муйский хребты в долину реки Муя и между реками Бия и Черный Урюм — как раз в тех местах, где сейчас пролегла трасса БАМа.

Изыскатели, учитывая сложные физико-географические условия и слаборазвитую экономику, сделали вывод о громадных трудностях и непомерных расходах при прокладке дороги. Был выбран южный вариант трассы в районе озера Байкал.

1906 год. В России вновь обсуждается идея «Второго Транссиба». В 1911 году на маршрутах Иркутск—Жигалово, Тироть—Жигалово, Тулун—Усть-Кут, Тайшет—Усть-Кут вели изыскания партии инженеров П. Михайловского и И. Афонина, продолженные под руководством П. Михайловского по распоряжению правительства в 1914 году. В районе реки Амур также в то время велись обследования трассы с целью прокладки железнодорожного пути от золотодобывающих приисков в районе реки Бодайбо, обеспечения связи этих районов с Транссибирской магистралью. Инициатива исходила от частных лиц и предпринимателей.

Однако идея сооружения второй широтной железнодорожной магистрали через северную оконечность озера Байкал в дореволюционный период и вплоть до 30-х годов XX века не получила практического разрешения.

условное название Байкало-Амурской магистрали. В 1931-м были проведены рекогносцировочные изыскания на участке Бам (Бамовская)—Тында.

В 1932 году вышло Постановление СНК СССР «О строительстве Байкало-Амурской железной дороги», в соответствии с которым было создано Управление строительства БАМа, были развернуты проектно-изыскательские работы и началась прокладка дороги. Впервые на картах появляется станция Бам (на Транссибе). Определено генеральное направление трассы БАМа с опорными пунктами Тайшет, север Байкала, Тындинский, Ургал, Комсомольск-на-Амуре, Советская Гавань. Начато строительство линии Бам—Тындинский (позднее — Малый БАМ).

К осени стало ясно, что основной проблемой строительства стала нехватка рабочих рук. При официально установленном количестве работников в 25 тысяч человек удалось привлечь только 2,5 тысячи. В результате вышло второе постановление СНК СССР, по которому строительство БАМа было передано особому управлению ОГПУ. В 1933 году проложены небольшие рокадные линии Транссибирской магистрали к намечавшейся трассе БАМа: Бам—Тында, Волочаевка—Комсомольск-на-Амуре, Известковая—Ургал.

В 1937 году организован БАМ-проектстрой в городе Иркутске, где в 1937—1942 годах были составлены проектные задания и технические проекты по участкам: Тайшет—Братск, Усть-Кут—Нижнеангарск, Тында—Зея—Нора, Ургал—Комсомольск-на-Амуре—Советская Гавань (порт Ванино). В 1938 году началось строительство западного участка от Тайшета до Братска, а в 1939 году — подготовительные работы на восточном участке от Комсомольска-на-Амуре до Советской Гавани.



В 30—50-е годы прошлого века Тайшет был базой строительства линии до Усть-Кута

В 1924 году Совет труда и обороны СССР утвердил перспективный план строительства железных дорог страны. В бумагах впервые обозначены контуры будущего «Второго Транссиба».

В 1926 году Отдельный корпус железнодорожных войск начал проводить топографическую разведку будущей трассы БАМа. Материалы были использованы в 1930 году при разработке предложений правительству о прокладке второго широтного пути через Сибирь. Тогда дорога впервые получила

В 1940—1941 годах построен первый подход к магистрали — участок Бам—Тында, который в 1942 году по решению Государственного Комитета Обороны был разобран, звенья пути и мостовые фермы переданы для рокадной дороги вдоль реки Волги, необходимость в которой появилась в связи с оборонной Сталинграда. В 1941 году строительство продолжалось на направлении Волочаевск—Комсомольск-на-Амуре с целью соединения с Транссибирской магистралью. В 1942

Фото: ИТАР-ТАСС

году проложена еще одна соединительная линия Известково—Ургал.

В мае 1943 года Государственный Комитет Обороны принимает решение о строительстве железной дороги Комсомольск-на-Амуре—Советская Гавань.

Восточный участок дороги введен в эксплуатацию в 1945 году и сыграл существенную роль в доставке грузов во время войны с Японией.

Прокладка западного участка Тайшет—Лена велась в 1946—1951 годах. В 1947 году открылось движение на линии Тайшет—Братск. Введен в эксплуатацию участок Комсомольск-на-Амуре—Советская Гавань (442 километра), в 1951 году — участок Известковая—Ургал (340 километров); в июле 1951 года прошли первые поезда от Тайшета до станции Лена (город Усть-Кут). Это ускорило строительство Братской ГЭС и крупных промышленных объектов в Братске и Усть-Илиме; в 1958 году сдан участок Тайшет—Лена (692 километра). С введением его в эксплуатацию строительство магистрали было приостановлено до 1967 года, когда вышло Постановление Совета министров СССР «Об усилении изысканий БАМа». Начались масштабные изыскательские работы и корректировка линии, разработка технико-экономических обоснований.

5 апреля 1972 года началось строительство современного БАМа (на станции Бам отсыпаны первые кубометры грунта в железную дорогу Бам—Тындинский).

В 1974 году вышло Постановление «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали», после чего развернулись работы на БАМе: всего предстояло построить 4200 километра. В апреле 1974 года был создан Всесоюзный ударный комсомольский отряд имени XVII съезда ВЛКСМ — первый из таких отрядов на этой стройке.

14 сентября 1975 года было уложено «серебряное» звено линии Тында—Чара, а в декабре 1975 года прошел первый поезд от Усть-Кута до поселка Звездный. В ноябре 1976 года был сдан во временную эксплуатацию участок Бам—Тында, а 1979 году введен в эксплуатацию участок Тында—Беркакит (220 километров). В октябре 1979 года первый рабочий поезд прибыл в Северобайкальск по ветке, проложенной в обход Байкальского тоннеля. В 1980 году начато движение по участку Комсомольск-на-Амуре—Березовка (199 километров). В июле 1980 года организуется Байкало-Амурская железная дорога с местонахождением Управления дороги в городе Тында. В 1981 году введены в эксплуатацию 556 километров путей, в 1982 году — 303 километра, в 1984-м — 136 километров. 29 сентября 1984 года состоялась «золотая» стыковка на разъезде Балбухта, когда встретились восточное и западное направления строительства БАМа, продвигающиеся навстречу друг другу десять лет. 1 октября 1984 года были уложены «золотые» звенья БАМа на станции Куанда, в этот день на ней был торжественно открыт монумент Славы, посвященный строителям БАМа.

27 октября 1984 года на митинге в городе Тында состоялось официальное открытие сквозного движения поездов по всей Байкало-Амурской магистрали.

Но и после укладки последнего «золотого» звена трасса железной дороги не приобрела свои окончательные очертания. Еще строился 15-километровый тоннель под Северо-Муйским хребтом, который должен был стать самым длинным тоннелем в СССР. Вместо него поезда переходили через хребет по длинному перевальному обходу. На обходе не было тоннелей, но крутизна подъемов на нем достигала 40%, что означало перепад высот в четыре метра на каждые 100 метров пути. По действующим нормативам движение пассажирских поездов на таких уклонах запрещалось, поэтому со стороны Северобайкальска они доходили до станции Ангаракан, а со стороны Тынды — до станции Окусикан. Расстояние между этими станциями — примерно 20 километров — пассажиры преодолевали на автомобилях-вахтовках по грунтовой дороге.

В 1989 году вступил в строй новый обход. Его длина составляла 61 километр, и на нем было уже два тоннеля, а также необычно высокие виадуки с двухъярусными опорами, включая знаменитый Чертов мост — виадук в крутом повороте на уклоне через долину реки Итыкыт.

Главной особенностью нового обхода была крутизна подъемов не более 18%. Теперь пассажиры могли ездить по обходу без ограничений. Он эксплуатируется до сих пор.

В 1986 году введен в эксплуатацию участок Ларба—Усть-Нюкжа (206 километров). В этом же году был электрифицирован участок Лена—Нижнеангарск (943 километра), в 1987-м — участок Нижнеангарск—Новый Уоян (179 километров), в 1988 году — участок Новый Уоян—Ангаракан (102 километра), построен участок Новая Чара—Тында. В 1989 году введены в эксплуатацию и электрифицированы обход Северо-Муйского тоннеля, участки Тында—Ургал и Нижнеангарск—Новая Чара, электрифицирован участок Ангаракан—Таксимо (102 километра).

В 1989 году был подписан акт Государственной комиссии о приемке в постоянную эксплуатацию последних перегонов БАМа. Вся магистраль передана железнодорожникам (МПС СССР).



Усть-Кут — отправная точка прокладки магистрали

В течение 1979—1989 годов магистраль была поэтапно введена в постоянную эксплуатацию по пусковому комплексу, а ряд линий — в полном проектом объеме.

Строительство главного хода велось с шести направлений: от станции Лена на восток; от станции Тында на восток и запад; от станции Комсомольск-на-Амуре на запад; от станции Новый Ургал на запад и восток. Наряду с прокладкой железнодорожных линий строились жилые поселки, культурные центры, учреждения бытового обслуживания, создавались промышленные предприятия. Широко применялись мощная техника и рациональные методы труда, разрабатывалась специальная технология с учетом природных условий. При строительстве земляного полотна на участки, расположенные вблизи карьеров, еще до укладки пути завозился щебень для первого слоя балласта автомобилями-самосвалами. Балластировка велась сразу вслед за укладкой рельсошпальной решетки, что позволило сохранить земляное полотно, увеличить скорость движения поездов и обеспечить безопасный пропуск тяже-



Строительство в поселке Звездном

лых грузоподъемных кранов и платформ со строительными материалами. При возведении искусственных сооружений применены прогрессивные конструкции (гофрированные металлические водопропускные трубы, столбчатые опоры мостов вместо свайных, козловые устои, унифицированные бетонные блоки, фундаменты опор из железобетонных цилиндрических столбов), а также способы навесного монтажа, продольной надвигки пролетных строений. В сложных инженерно-геологических условиях велась проходка Байкальско-Северо-Муйского, Кодарского и других тоннелей БАМа. Трудности проходки тоннелей, затягивавшие прокладку трассы, обусловили необходимость строительства обходов, которые обеспечили движение на время пробивки тоннелей. Временные обходы были сделаны у Байкальского (разъезд Даван), Северо-Муйского (разъезд Окусикан), Кодарского тоннелей. Разработаны оригинальные сейсмостойкие обделки тоннелей, методы водопонижения, закрепления обводненных зон и тектонических разломов.

Большой вклад сделан строителями БАМа в науку о вечной мерзлоте. Был найден способ сохранения вечномерзлых грунтов с помощью термосвай (жидкостных систем охлаждения). Впервые были разработаны и осуществлены способы управления тепловым режимом с использованием конструкций из сортированного камня, а также с применением пенопласта и геотекстиля. При электрификации участков БАМа найдены нетрадиционные методы сооружения продольных линий электропередачи.

БАМ обеспечивает хозяйственное обслуживание территории общей площадью 1,5 миллиона квадратных километров. В мировой практике нет примеров эксплуатации построенных участков железной дороги с одновременным продолжением строительства. Первоочередными задачами для дороги при постепенном вводе ее в эксплуатацию стали разработка и практическое внедрение методов организации перевозочного процесса в сложных технологических и природно-климатических условиях.

На дороге разработана технология обращения тяжеловесных поездов, определены максимальные весовые нормы поездов с тем, чтобы полностью использовать мощность четырехсекционного тепловоза 4ТЭ10С (8760 кВт), изготовленного специально для работы в условиях дороги. Для повышения весовой нормы поездов проведены различные мероприятия по формированию и отправлению только полновесных и полносоставных поездов, сокращению порожнего пробега вагонов. Выбраны оптимальные весовые нормы поездов на всех участках дороги, составлены режимные карты вождения поездов, определены тягово-эксплуатационные характеристики новых тепловозов 4ТЭ10С.

При сооружении магистрали и притрассовых дорог строители за десять лет осуществили земляные работы на площади более 570 миллионов квадратных метров, перекинули через реки и водотоки около 4200 мостов и труб, уложили пять тысяч километров главных и станционных путей, построили десятки железнодорожных станций, возвели жилые дома общей площадью свыше 570 тысяч квадратных метров, открыли новые школы, больницы, детские сады и ясли.

БАМ пролегает по территории Иркутской, Читинской, Амурской областей, Бурятии и Якутии, Хабаровского края. Трасса дороги пересекает 11 полноводных рек, таких как Лена, Верхняя Ангара, Витим, Зея, Буряя, Амур, семь горных хребтов: Байкальский, Северо-Муйский, Степовой, Туранский, Кодарский, Дуссе-Алинский и Тукурингский; более тысячи километров пути проложено в районах вечной мерзлоты, высокой сейсмичности. На трассе дороги пробито восемь тоннелей общей длиной 25,3 километра, построено 142 моста (длиной более 100 метров), более 200 железнодорожных станций и разъездов, четыре основных локомотивных депо в Нижнеангарске, Тынде, Зейске и Ургале, свыше 60 городов и поселков.

После начала политических и экономических преобразований интерес государства к БАМу резко упал. Журналисты повесили на него ярлык «Дорога в никуда» и сделали из БАМа символ эпохи застоя. Правда была в том, что, строившийся как высоконагруженная магистраль, БАМ на практике оказался малодейственным по классификации МПС участком с грузонапряженностью менее восьми пар поездов в сутки.

Однако сегодня, несмотря на обилие постановлений, все больший интерес к региону БАМа, богатому ценными природными ресурсами, начинают проявлять коммерческие структуры, и железная дорога — ключевое звено в любой программе их освоения. Еще один проект, который позволит загрузить дорогу на



27 октября 1984 года на митинге в городе Тында состоялось официальное открытие сквозного движения по всей Байкало-Амурской магистрали

проектную мощность, — соединение острова Сахалин с материком. Тогда именно БАМ станет кратчайшим путем, по которому должен пойти весь поток транзитных грузов из Японии в Европу. 4 января 1992 года вышло Постановление Правительства РФ «О мерах по завершению строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали и сооружению железнодорожной линии Беркакит—Томмот—Якутск». В июле 1996 года коллегия МПС приняла решение о разделе Байкало-Амурской железной дороги: восточный участок передан Дальневосточной железной дороге, западный — Восточно-Сибирской.

16 июня 1997 года вышло Постановление Правительства РФ № 728 «О первоочередных мерах по экономическому стимулированию экономического развития зоны Байкало-Амурской железнодорожной магистрали», 19 января 1999 года — Постановление Правительства РФ № 481 «Вопросы хозяйственного освоения зоны Байкало-Амурской железнодорожной магистрали».

Все это не позволяет назвать БАМ дорогой без будущего, и не случайно работы по строительству Северо-Муйского тоннеля не были свернуты даже в самые тяжелые для экономики России времена.

Строительство тоннеля через хребет заняло более 25 лет. Первый поезд по тоннелю прошел 21 декабря 2001 года, но в постоянную эксплуатацию тоннель был принят только 5 декабря 2003 года. Общая длина горных выработок тоннеля — 45 километров; вдоль всей его длины проходит выработка меньшего диаметра, используемая для откачки воды, размещения инженерных систем и доставки технического персонала. Вентиляция обеспечивается тремя вертикальными шахтными стволами. Безопасность прохождения поездов через тоннель обеспечивают, помимо прочего, системы сейсмического, радиационного контроля. Для поддержания микроклимата в тоннеле на обоих его порталах установлены специальные ворота, открываемые только для прохождения поезда. Инженерные системы тоннеля управляются специальной автоматизированной системой,

разработанной в Конструкторско-технологическом институте вычислительной техники Сибирского отделения Российской академии наук

Датой окончательного завершения строительства Байкало-Амурской магистрали может считаться 5 декабря 2003 года, когда было открыто движение по Северо-Муйскому тоннелю. По своей протяженности (15,343 километра) он является самым длинным в России и пятым в мире. По условиям строительства тоннель не имеет аналогов: вечная мерзлота, обилие подземных вод, осыпи, обвалы, тектонические разломы.

В 2007 году правительство одобрило план, согласно которому предусматривается строительство «капиллярных» веток к месторождениям полезных ископаемых. Также ранее было принято решение о строительстве переправы в виде Сахалинского тоннеля или моста. В 2009 году началась реконструкция участка Комсомольск-на-Амуре—Советская Гавань (Дальневосточная железная дорога) со строительством нового Кузнецовского тоннеля, ее планируют завершить в 2016 году. Данные работы позволят повысить скорость движения поездов, что повлечет за собой усиление пропускной и провозной способности, а также дадут возможность увеличить весовую норму поездов на участке с 3600 до 5600 тонн.

В настоящее время социально-экономический потенциал БАМа полностью не раскрыт. Эксплуатация этой магистрали не приносит ОАО «РЖД» прибыли. Главная причина сложившейся ситуации — медленное освоение прилегающих территорий. Из запланированных девяти территориально-производственных комплексов, которые должны были обеспечить загрузку БАМа, реализован только один — в Нерюнгринском угольном бассейне.



Железнодорожно-автомобильный мост через Амур — самый длинный мост на БАМе

— реконструкция 85 мостов, трех тоннелей, 650 километров земляного полотна, а также другие.

Данная программа была активно использована при разработке положений Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года. В стратегии прогнозируется увеличение объемов перевозок на БАМе в два-три раза за счет роста промышленного производства, освоения ряда месторождений, строительства железнодорожной линии на Якутск и развития Ванино-Совгаванского транспортного узла. Также планируется специализация БАМа для пропуска тяжеловесных поездов, а Транссиба — для пропуска специализированных контейнерных и пассажирских поездов. Лимитирующим звеном БАМа сейчас становится участок Комсомольск-на-Амуре—Советская Гавань.

Программой «Железнодорожный транспорт» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010—2015 годы)» предусматривается:

— строительство новой железнодорожной линии Томмот—Кердем—Якутск (Нижний Бестях) общей протяженностью 450 километров;

— проектирование новой железнодорожной линии Селехин—Ныш общей протяженностью 582 километра.

Для ликвидации данного барьерного звена компанией ОАО «РЖД» разработан проект «Реконструкция участка Оунэ—Высокогорная со строительством нового Кузнецовского тоннеля». Проект включает в себя непосредственно сооружение нового тоннеля, а также необходимое развитие железнодорожных участков, расположенных на линии Комсомольск-на-Амуре—Советская Гавань. Реализация проекта позволит к 2020 году увеличить грузопотоки на восточных участках БАМа до 50 миллионов тонн в год. Согласно Стратегии-2030, будет построено 13 новых железнодорожных линий общей протяженностью около семи тысяч километров. Это в первую очередь такие грузообразующие линии, как Лена—Непа—Ленск, Хани—Олекминск, Новая Чара—Апсатская, Новая Чара—Чина, Шимановская—Гарь—Февральск, Улак—Эльгинское месторождение. Строительство последней ветки уже идет полным ходом, его осуществляют частные инвесторы.

В целом комплекс БАМа призван решать пять важных задач общегосударственного масштаба:

— открыть доступ к природным ресурсам огромного региона;

— обеспечить транзитные перевозки по кратчайшему расстоянию (сократить перепробег грузов в среднем на 500 километров);

— создать кратчайший межконтинентальный железнодорожный маршрут Восток—Запад, проходящий на протяжении десяти тысяч километров по российским железным дорогам;

— обеспечить движение в случаях форсмажорных ситуаций на Транссибе;

— стать опорным стержнем хозяйственного освоения обширной территории (около 1,5 миллиона квадратных километров), богатой запасами ценного минерального сырья, топливно-энергетическими, лесными ресурсами.



Северо-Муйский тоннель строился намного дольше любого другого объекта БАМа — он был сдан в эксплуатацию только в 2003 году, с опозданием на 16 лет. Сегодня это самый крупный железнодорожный тоннель в России

Байкало-Амурская магистраль — одна из крупнейших железнодорожных магистралей в мире. Наряду с Транссибирской магистралью БАМ служит вторым сквозным выходом России к Тихому океану. Являясь самым коротким железнодорожным путем к портам Тихого океана, в Южную Якутию и другие регионы страны, БАМ сокращает расстояние, преодолеваемое при перевозке пассажиров и грузов до Приморья, Владивостока и Находки, более чем на 200 километров, до Ванино — почти на 500 километров, Якутии — на 600 километров, а для пассажиров и грузов, которые следуют на Сахалин, Камчатку и в Магадан, — на тысячу километров.

ОАО «РЖД» была разработана Стратегическая программа развития Байкало-Амурской магистрали до 2020 года, которой предусматривается значительный объем работ:

— строительство и восстановление 91-го развезда;

— строительство 800 километров вторых главных путей;

— оборудование около 700 километров железнодорожных линий автоматической блокировкой;

— удлинение и строительство 171 приемоотправочного пути;

— приобретение около 750 грузовых локомотивов и около 11 тысяч единиц грузовых вагонов;

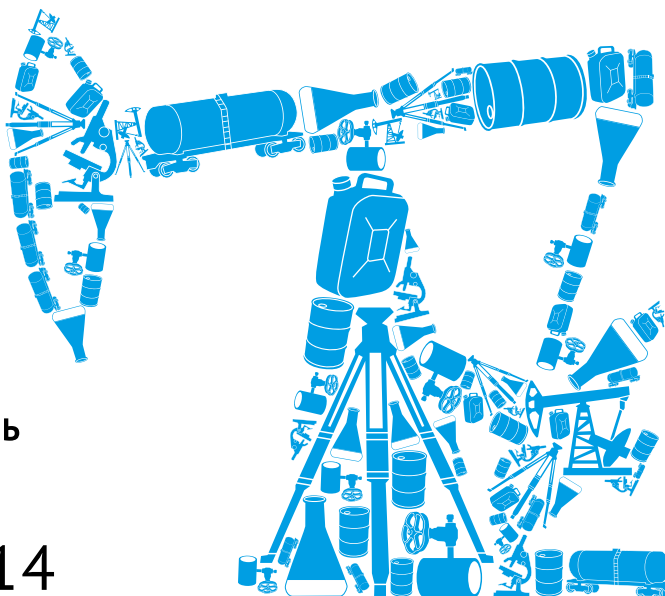


16-я межрегиональная выставка
технологий и оборудования для
нефтяной, газовой и химической
промышленности

спецраздел выставки
ПРОМЫШЛЕННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

14-17 октября 2014

НЕФТЬ И ГАЗ. ХИМИЯ



в рамках выставки

II ПЕРМСКИЙ НЕФТЕГАЗОВЫЙ ФОРУМ



Генеральный партнёр выставки:
Группа предприятий
ОАО «ЛУКОЙЛ»
в Пермском крае

Официальная поддержка:
Правительство Пермского края
Администрация города Перми
Торгово-промышленная палата
Пермского края



ВЫСТАВОЧНЫЙ ЦЕНТР
ПЕРМСКАЯ ЯРМАРКА

Место проведения
Специализированный
выставочный комплекс
«Пермская ярмарка»

614077, Россия, Пермь,
бульвар Гагарина, 65
(+7 342) 262-58-58
www.expoperm.ru

Время работы выставки
14 октября: 12.00-18.00
15-16 октября: 10.00-18.00
17 октября: 10.00-15.00

Одна из тенденций — рост перевозок

О развитии транспортной инфраструктуры в Пермском крае рассказывает заместитель председателя правительства региона Олег Демченко.



ДЕМЧЕНКО
Олег Васильевич,
заместитель председателя
правительства
Пермского края

АВТОДОРОЖНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ

На сегодняшний день протяженность автомобильных дорог общего пользования в Пермском крае составляет 28 944 километра. На дороги с твердым покрытием приходится 68,8% протяженности автомобильных дорог общего пользования, или 19 912,4 километра, 7989,1 километра этих дорог — с усовершенствованным покрытием (цементобетонные, асфальтобетонные). Из них: федеральные дороги — 431,9 километра, региональные — 3146,9 километра.

По территории Пермского края проходит транспортный коридор Северо-Запад—Сибирь (Санкт-Петербург—Котлас—Сыктывкар—Пермь—Ханты-Мансийск—Томск).

В соответствии с Транспортной стратегией Российской Федерации до 2030 года планируется завершить формирование скоростного транспортного коридора «Северо-Западная хорда» — за счет строительства и реконструкции скоростной автомобильной дороги Екатеринбург—Пермь—Киров—Галич—Кострома—Ярославль—Углич—Торжок—Великие Луки (отход на границу Латвии и границу Беларуси).

В настоящее время вся дорожно-хозяйственная деятельность в Пермском крае осуществляется за счет средств дорожного фонда.

На строительство и реконструкцию из средств регионального бюджета было выделено: в 2011 году — 670 миллионов рублей, в 2012 году — один миллиард рублей, в 2013 году — 1,9 миллиарда рублей.

Если в 2012 году не было введено ни одного объекта, то в 2013 году в Пермском крае реконструировано и введено в эксплуатацию 28,371 километра автомобильных дорог регионального значения, в том числе: участок автомобильной дороги Пермь—Березники протяженностью 11,25 километра; участок автодороги «Восточный обход города Перми» протяженностью 5,8 километра, построена транспортная развязка в двух уровнях; участки автомобильной дороги Пермь—Березники протяженностью 11,321 километра с устройством дополнительных полос в сторону подъема.

Капитально отремонтировано 27,45 километра автомобильных дорог регионального значения, что на 59% больше, чем в 2012 году (17,2 километра).

Отремонтировано 221,4 километра автомобильных дорог регионального значения, что на 114% больше, чем в 2012 году (103,6 километра).

Доля дорог регионального значения в нормативном и допустимом состоянии по сравнению с 2012 годом выросла на 2,4% и составила 57,01%.

На сегодняшний день требуется проведение ремонта 652 километров региональных дорог и капитального ремонта 176 километров дорог регионального значения.

Сеть автомобильных дорог является важнейшим фактором развития экономики Пермского края. Ее эффективное функционирование и устойчивое развитие являются необходимыми условиями экономического роста, обеспечения целостности Пермского края, повышения уровня и улучшения условий жизни населения.

В прошлом году удалось продвинуться в улучшении состояния федеральных автодорог, в том числе за счет обеспечения опережающего финансирования. В 2013 году на реконструкцию третьего пускового комплекса участка км 13—км 33 дороги Пермь—Екатеринбург в дополнение к выделенным ранее 600 миллионам рублей было привлечено полмиллиарда рублей; все эти средства освоены. В 2014 году Федеральным дорожным агентством выделено 2,1 миллиарда рублей, и идет работа по



Восточный обход Перми, км 9—км 18

опережающему привлечению еще 500 миллионов. Ввод третьего пускового комплекса запланирован на октябрь. В 2014 году приступили к реконструкции участка дороги км 33—км 47 общей стоимостью шесть миллиардов рублей, срок ввода — 2018 год.

За последние три года построено и реконструировано около 48 километров автомобильных дорог регионального значения. Для Пермского края все проекты строительства и реконструкции важны с точки зрения развития. Можно выделить несколько ключевых, это:

— ввод в эксплуатацию участка автомобильной дороги Пермь—Березники» км 25—км 37 протяженностью 11,25 километра;



Схема реконструкции шоссе Космонавтов в Перми

— ввод в эксплуатацию участка автомобильной дороги «Восточный обход города Перми» км 9—км 18 протяженностью 5,8 километра, со строительством транспортной развязки в двух уровнях;

— ввод в эксплуатацию обхода поселка Полазна протяженностью 6,5 километра.

Основными приоритетами государственной политики Пермского края на ближайшие три года являются улучшение транспортно-эксплуатационного состояния сети автомобильных дорог, усиление пропускной способности опорной сети автомобильных дорог, а также укрепление транзитного потенциала на основных направлениях транспортных коридоров.

В 2014—2020 годах планируется построить и реконструировать 32,5 километра автомобильных дорог и 616 погонных метров искусственных сооружений. Главными проектами на ближайшие годы являются:

— завершение реконструкции Восточного обхода города Перми. Это реконструкция двух участков км 18—км 23 и км 0—км 9, со строительством двух транспортных развязок в двух уровнях, на пересечении с Бродовским трактом и на примыкании Соликамского тракта;

— реконструкция участка шоссе Космонавтов от моста через реку Мулянка до аэропорта Большое Савино протяженностью 8,3 километра;

— реконструкция участков автомобильной дороги Пермь—Березники км 20—км 22 и км 22—км 25, с началом строительства мостового перехода через реку Чусовая;

— реконструкция участка дороги Березники—Соликамск км 292—км 313 общей протяженностью 20,5 километра;

— строительство объездной дороги поселка Куеда Пермского края с путепроводом через железную дорогу;

— строительство транспортной развязки на км 19+500 автомобильной дороги Пермь—Усть-Качка на подъезде к терминалу аэропорта Большое Савино;

— строительство автомобильной дороги «Обход города Чусового»;

— строительство мостового перехода через реку Вильва на участке км 141—км 143+500 автодороги Кунгур—Соликамск в Чусовском районе. Ориентировочная протяженность моста с подходами составляет 7,9 километра;

— строительство второй очереди моста через реку Чусовая, расположенного на автодороге Пермь—Березники, протяженностью 1,5 километра.

В течение двух лет планируется реконструировать 16 мостовых переходов, капитально отремонтировать — 31. Таким образом, за 2014—2015 годы все аварийные мосты будут приведены в нормативное состояние.

В 2013 году начали наводить порядок в дорожном хозяйстве. С 2014 года станет нормой принцип, согласно которому строящая дорогу организация гарантирует сохранение качества дороги на срок не менее пяти лет и отвечает за него рублем. Разрабатываются механизмы общественного контроля над состоянием дорог.

За последние три года в муниципальных образованиях края:

— построены и введены в эксплуатацию два транзитных моста — в городе Кунгуре через реку Ирень и в городе Соликамске через реку Усолка;

— закончены работы на двух транзитных объектах в Кунгуре: выполнен капитальный ремонт муниципальной автомобильной дороги от подъезда № 1 к Кунгуру до автодороги Кунгур—Соликамск (по улицам Ленский тракт, Байдерина, Гагарина) и муниципальной автомобильной дороги Кунгур—Соликамск км 0—км 2 (улицы Гагарина, Гребнева, Коммуны);

— начата реконструкция первого участка дороги Красновишерск—Вая в Красновишерском муниципальном районе.

В 2013 году из краевого бюджета направлено 3,1 миллиарда рублей в муниципалитеты — на 600 миллионов рублей больше, чем в 2012 году. На эти средства проведен ремонт 708 километров дорог и 592 тысяч квадратных метров дворовых территорий. За последние годы достигнут рост доли автодорог местного значения, соответствующих нормативам, на 1,8% — до 47,5%.

В 2014 году на муниципальном уровне планируются: продолжение реконструкции автодорог в Красновишерском районе, что позволит освоить новые объемы лесозаготовок — более полумиллиона кубических метров в год, а также в Добрянском районе; завершение очередного этапа реконструкции улицы Героев Хасана в Перми. Кроме того, за счет федеральных средств будет реконструирована дорога в Юсьвинском районе.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ И ГРУЗОВ

На территории Пермского края перевозка пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении осуществляется двумя пригородными компаниями — ОАО «Пермская пригородная компания» (90% от объема перевозок) и ОАО «Содружество» (10% от объема перевозок).

В бюджете Пермского края на 2014 год предусмотрены средства на предоставление субсидии, которая возмещает доходы, недополученные вследствие регулирования тарифов, действующих при осуществлении перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении, в объеме свыше 333,793 миллиона рублей, что позволит обеспечить безубыточный уровень работы пригородных компаний.

В соответствии с заключенными договорами на осуществление перевозок пассажиров на 2014 год субсидии перечисляются регулярно и в полном объеме.

Маршрутная сеть на территории Пермского региона сформирована (в соответствии с действующим расписанием курсирует 99 пригородных электропоездов), согласована с главами муниципальных районов и городских округов края, действующее расписание максимально удовлетворяет потребность населения в перевозках. Сокращение маршрутов не планируется.

Пригородными компаниями регулярно проводятся социологические опросы пассажиров пригородных электропоездов о качестве услуг, которые они предоставляют. Количество

перевезенных пассажиров в сравнении с 2013 годом увеличилось на 2,83%, что говорит о повышении привлекательности пригородных пассажирских перевозок.

Начиная с 3 февраля 2014 года на одном из самых востребованных направлений Пермского края ежедневно курсирует пригородный поезд «Кунгурский экспресс». Время в пути следования составляет один час 35 минут (обычный поезд преодолевает расстояние от Перми до Кунгура за два часа семь минут). Маршрут включает пять промежуточных станций: Бахаревка, Мулянка, Кукуштан, Ергач, Иренский. За пять месяцев 2014 года пригородным железнодорожным транспортом перевезен 2 548 391 пассажир.

Проводится работа по реконструкции пассажирских платформ. В 2013 году на развитие инфраструктуры на территории Пермского края Свердловской дирекцией пассажирских обустройств выделено 114,132 миллиона рублей. В 2014 году инвестиционной программой ОАО «РЖД» на проведение мероприятий по приведению состояния пассажирских платформ в соответствие требованиям Правил технической эксплуатации (ПТЭ) предусмотрено 170,9 миллиона рублей.

В рамках модернизации железнодорожной инфраструктуры реализуются проект «Создание транспортно-пересадочного узла на базе железнодорожного вокзала Пермь-II с обустройством прилегающей территории», проект реконструкции вокзала станции Чусовская, завершено строительство второго этапа вокзала на станции Кизел, проведена реконструкция островной платформы на станции Шумково, построена пассажирская посадочная платформа на остановочном пункте «48-й километр», кроме того, осуществлен капитальный ремонт вокзала и платформ на станции Кунгур, текущий ремонт платформ ряда станций и остановочных пунктов (станции Сюзьева, Мысы, Вогулка, Кишерть).

Проведена реставрация кровли железнодорожного вокзала Пермь-I. В настоящее время осуществляются мероприятия по укреплению и гидрозащите фундамента. На 2015 год запланировано открытие зала ожидания.

Развиваются грузовые перевозки. На территории Пермского края 831 предприятие осуществляет перевозку продукции по Свердловской железной дороге. За шесть месяцев 2014 года объем погрузки по Пермскому региону увеличился на 11,3% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составил 112 272 тонны в сутки. Объемы перевозок за январь — июнь 2014 года в целом соответствуют заявленным планам на текущий год.

С начала года сохраняется рост объемов погрузки минеральных удобрений, руды, кокса, промышленного сырья.

Основные грузоотправители Пермского края сосредоточены в Соликамско-Березниковском и Осенцовском промышленных узлах.

ОАО «Российские железные дороги» организованы координационные советы, в рамках работы которых рассматриваются меры по улучшению транспортного обслуживания экономики и населения регионов. В их заседаниях принимают участие субъекты Российской Федерации, собственники и операторы подвижного состава и представители бизнеса.

Привлечение Пермского края входит в состав регионального и Уральского межрегионального координационных советов, участвует в мероприятиях по снятию инфраструктурных ограничений в работе железнодорожного транспорта.

В целях решения вопросов развития транспортной инфраструктуры Осенцовского промышленного узла в министерстве транспорта и связи Пермского края создана рабочая группа с участием представителей министерства, Свердловской железной дороги и грузоотправителей промышленного узла.

Продолжается совместная практическая работа по оптимизации логистических схем управления во взаимодействии с грузовладельцами и операторами подвижного состава, целями которой являются уменьшение числа встречных перемещений



Пригородный поезд «Кунгурский экспресс» ежедневно курсирует на одном из самых востребованных направлений Пермского края

порожнего подвижного состава и увеличение количества двоярных операций.

Кроме того, на территории Пермского края компанией ОАО «МХК «ЕвроХим» реализуется новый проект по строительству Усольского калийного комбината, весь объем готовой продукции которого (около двух миллионов тонн в год) планируется отгружать железнодорожным транспортом.

РАЗВИТИЕ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

Общее состояние развития пассажирских перевозок воздушным транспортом характеризуется динамикой роста пассажиропотока международного аэропорта Пермь: (2011 год — 875 тысяч пассажиров, 2012 год — 994 тысячи пассажиров, 2013 год — 1,15 миллиона пассажиров, первое полугодие 2014 года — 569 тысяч пассажиров).

Из новых маршрутов, открытых в последние годы, следует отметить маршруты, связавшие город Пермь с центрами субъектов Российской Федерации, входящих в Приволжский федеральный округ (Уфа, Киров, Казань, Нижний Новгород, Ульяновск, Самара).

В 2013 году по данным маршрутам было отправлено из Перми 7,5 тысячи пассажиров, а только за шесть месяцев текущего года — около шести тысяч пассажиров.

Кроме вышеуказанных маршрутов, субсидируемых за счет средств федерального и регионального бюджетов, в 2014 году открыты маршруты Пермь—Сыктывкар и Пермь—Челябинск, субсидируемые только за счет средств федерального бюджета.

Предоставление субсидий позволило снизить цены на авиабилеты, что стало фактором успешного запуска новых региональных рейсов.

С 24 июня текущего года выполняются авиаперевозки по маршруту Пермь—Симферополь—Пермь. Правила продажи билетов и порядок субсидирования полетов в город Симферополь и в обратном направлении установлены федеральными нормативными правовыми документами и закреплены в договорах авиаперевозчиков с Федеральным агентством воздушного транспорта.

Авиаперевозки из Перми в Симферополь и в обратном направлении выполняет авиакомпания «Ямал».

Дальнейший рост пассажиропотока аэропорта Пермь, как следствие открытия новых маршрутов и увеличения количества рейсов на действующих маршрутах, невозможен без решения вопроса о строительстве нового аэровокзала. Для выполнения этой задачи ведется разработка проекта строительства аэровокзала и проекта реконструкции мест стоянок и рулевых дорожек аэродрома федерального значения Пермь.

Планируется, что до конца 2014 года разработка вышеуказанных проектов будет завершена, что позволит провести процедуру выбора инвестора и приступить непосредственно к строительству нового аэровокзала.

«Все, что сделано, — это результат стабильности»

Итоги развития транспортной отрасли Удмуртии за первое полугодие 2014 года подводит министр транспорта и дорожного хозяйства Удмуртской Республики Виктор Вахромеев.



ВАХРОМЕЕВ
Виктор Павлович,
министр транспорта
и дорожного хозяйства
Удмуртской Республики

На сегодняшний день транспортная отрасль республики представлена автомобильным, железнодорожным, воздушным, городским электрическим и внутренним водным видами транспорта. Предприятиями транспорта общего пользования в январе — июле 2014 года перевезено 1035,4 тысячи тонн грузов, что меньше, чем в аналогичный период 2013 года, на 7%. Объемы перевозки пассажиров предприятиями транспорта общего пользования составили 115 миллионов человек, или 96,5% к январю — июлю прошлого года.

позволит определять фактические расходы как бюджета, так и перевозчиков, предоставляющих право бесплатного проезда.

Большое значение для экономики региона и для населения имеет железнодорожный транспорт. Перевозочную деятельность железнодорожным транспортом осуществляют три пригородные железнодорожные компании: ОАО «Содружество», ОАО «Волго-Вятская пригородная компания» и ОАО «Пермская пригородная компания».

Электрический транспорт в республике представлен МУП «ИжГорЭлектроТранс». На предприятии начато промышленное производство вагонов марки Т-3К-Иж, а также разработан инвестпроект «Производство трамвайного вагона путем рестайлинга и модернизации вагона «Татра», с возможностью выпуска не менее десяти вагонов в год.

19 августа при участии врио главы Удмуртской Республики Александра Соловьева состоялся торжественный выпуск на линию первых двух модернизированных вагонов.

Высокие темпы роста производственных показателей сохраняются в сфере воздушных перевозок, осуществляемых республиканской авиакомпанией «Ижавиа». В 2013 году предприятие впервые перешагнуло рубеж в 200 тысяч перевезенных пассажиров, а судя по динамике 2014 года, к декабрю их число составит уже 250 тысяч. Одновременно с этим на 26,4% выросли объемы перевозки грузов. За счет собственных средств ОАО «Ижавиа» приобретено десять единиц наземной техники, четыре из которых уже в строю. География полетов



МУП «ИжГорЭлектроТранс» осуществляет модернизацию трамваев на собственном производстве. 19 августа при участии врио главы Удмуртской Республики Александра СОЛОВЬЕВА состоялся торжественный выпуск на линию первых двух модернизированных вагонов

ОБНОВЛЕНИЕ И МОДЕРНИЗАЦИЯ

Ключевой элемент транспортной системы республики — автомобильный транспорт, на его долю приходится более половины общего объема перевозок грузов и до 60% общего объема перевозок населения.

В данном сегменте рынка активно используются современные технологии и применяются новые формы работы с пассажирами: внедрена система мониторинга, обеспечивающая безопасность перевозки пассажиров; автобусы оснащены спутниковой навигационной аппаратурой системы ГЛОНАСС; внедрены автоматизированный учет и контроль движения транспорта; работает электронная система оплаты проезда пассажиров. В настоящее время на уровне правительства Удмуртской Республики активно прорабатывается вопрос внедрения электронной транспортной карты льготника, что

ОАО «Ижавиа» включает в себя 15 рейсов на регулярной основе в города России и ближнего зарубежья и 12 рейсов на чартерной основе, в весенне-летний период осуществляются авиаперевозки в южных направлениях. В перспективных планах предприятия — продолжение работ по созданию международного сектора, завершение модернизации имеющегося парка воздушных судов, осуществление мероприятий по подготовке к эксплуатации нового типа воздушного судна.

СОЦИАЛЬНЫЙ АСПЕКТ

Транспортная отрасль республики является социально ориентированной. Так, за первое полугодие текущего года из республиканского бюджета выделено:

— автомобильный транспорт: на меры социальной поддержки отдельных категорий граждан (предоставление



Аэропорт Ижевска

бесплатного проезда) — 126,4 миллиона рублей, на покрытие убытков, понесенных в процессе пригородных автоперевозок пассажиров, — 5,4 миллиона рублей;

— железнодорожный транспорт: на компенсацию потерь в доходах в связи с предоставлением льготного проезда обучающимся в пригородном сообщении — свыше 10,4 миллиона рублей, на компенсацию убытков, вызванных государственным регулированием тарифов, — свыше 28,8 миллиона рублей.

ПРОГРАММЫ ПОДДЕРЖКИ

Решению проблем в транспортной отрасли способствуют действующие в республике целевые программы.

За период действия РЦП «Комплексное развитие пригородного и городского транспорта в Удмуртской Республике на 2010—2014 годы» автопредприятиями приобретен 91 автобус с аппарелью для перевозки маломобильных категорий граждан. Закупаемые перевозчиками автобусы соответствуют современным экологическим требованиям Евро-4.

На реализацию мероприятий подпрограммы развития рынка газомоторного топлива республиканской целевой программы «Эффективность и развитие энергетики в Удмуртской Республике (2014—2020 годы)» предусмотрено финансирование в размере 99,6 миллиона рублей, в том числе из федерального бюджета — 92,4 миллиона рублей, из республиканского бюджета — 7,2 миллиона рублей. В настоящее время переоборудовано 11 автобусов и закуплено 35 автобусов на газомоторном топливе.

В рамках реализации ведомственной целевой программы «Комплексное развитие авиационных перевозок в Удмуртской Республике на 2013—2015 годы» продолжается действие пилотного проекта региональных авиаперевозок в Приволжском федеральном округе. Благодаря 50-процентной компенсации стоимости билета за счет федерального и регионального бюджетов для граждан стали доступны перелеты в Киров, Самару, Нижний Новгород. На указанные цели из бюджета Удмуртской Республики к 1 августа направлено 7,37 миллиона рублей.

Также весомой мерой господдержки является предоставление льгот по налогу на имущество предприятиям, реализующим инвестпроекты. В республике реализуются четыре таких проекта с объемом инвестиций около 846,9 миллиона рублей. Всего в процессе их реализации в бюджет поступило 315,4 миллиона рублей налоговых платежей, сумма льгот на имущество при этом составила 31,4 миллиона рублей.

НА СТРАЖЕ ИНТЕРЕСОВ ПАССАЖИРА

Важные составляющие деятельности министерства транспорта и дорожного хозяйства Удмуртской Республики:

— совершенствование нормативно-правовой базы. За первое полугодие 2014 года в сфере транспорта разработано и утверждено пять постановлений правительства Удмуртской Республики, направленных на обеспечение стабильной работы отрасли;

— осуществление контроля в области организации обслуживания населения Удмуртской Республики автомобильным транспортом. Во избежание нарушений требований безопасности, прав и интересов граждан, а также причинения неудобств пассажирам при осуществлении перевозок по пригородным и междугородным межмуниципальным автобусным маршрутам осуществлено 140 инспекторских проверок, по итогам которых принято 30 решений о возбуждении административных дел;

— организация и контроль деятельности в области таксомоторных перевозок на территории Удмуртии. В текущем году стало возможным подать заявление на получение разрешения на данный вид перевозок в многофункциональные центры (МФЦ) всех городов республики. Налажено взаимодействие с Управлением Федеральной налоговой службы, Управлением ГИБДД Министерства внутренних дел по Удмуртской Республике;

— совместно с ОАО «Ижевское производственное объединение пассажирского автотранспорта» — работа по обеспечению транспортного обслуживания граждан, вынужденно покинувших территорию Украины и прибывших в Удмуртскую Республику;



Открытие конференции «Перспективы использования газомоторного топлива в Российской Федерации и Удмуртской Республике». Переход общественного транспорта на газомоторное топливо — один из приоритетов развития транспортной отрасли в Удмуртии

— в условиях повышенного риска террористической угрозы самое пристальное внимание вопросам обеспечения безопасности и антитеррористической защищенности.

Тем самым Удмуртия поддерживает общероссийские тренды развития транспортной системы: безопасность, технологичность, конкурентоспособность. Общественный транспорт республики работает устойчиво и в полной мере обеспечивает платежеспособный спрос населения и экономики на транспортные услуги. Регион занимает лидирующее положение по оказанию услуг пассажирских перевозок среди субъектов РФ и в перспективе ожидает эффективного и динамичного развития транспортной отрасли.

Перспективы транспортного машиностроения Зауралья

Курганская область традиционно считается сельскохозяйственной, но при этом имеет развитую промышленность, в регионе широко представлены предприятия транспортного машиностроения. Область производит в общероссийском объеме около 35% малых коммунальных и строительных и 30% пожарных машин, 40% автобусов среднего класса, 35% автомобильных прицепов.



ТАТАРЕНКО
Алексей Александрович,
заместитель губернатора
Курганской области —
директор департамента
промышленности, транспорта,
связи и энергетики

Курганский автобусный завод более полувека является визитной карточкой Зауралья. В начале 90-х годов прошлого столетия на заводе были достигнуты самые высокие в мире темпы сборки: здесь производилось в год до 20 тысяч капотных автобусов «КАвЗ-3976» и его модификаций. Сегодня ООО «КАвЗ» специализируется на выпуске автобусов среднего класса — городских и междугородных (от восьми до десяти метров) и городских низкопольных. Группа «ГАЗ», в состав которой входит Курганский автобусный завод, по автобусам среднего класса занимает 80% рынка, более половины из них производится на Курганском автобусном заводе. Завод выпускает автобус «КАвЗ-4238-72 CNG» с двигателем, работающим на сжатом природном газе (междугородный, пригородный, для перевозки детей). Природный газ позволяет эффективно переходить на стандарт Евро-5 без модернизации производства. Данная машина была с успехом продемонстрирована на выставке «Коммерческий транспорт», которая проходила в сентябре прошлого года в московском «Крокус-Экспо». При создании автобуса применено много новаторских конструкторских решений. «КАвЗ-4238-72 CNG» имеет независимую переднюю

пневмоподвеску, пневморычажную заднюю подвеску, передние дисковые тормоза. Автобус оснащен системой автоматического пожаротушения, камерами заднего вида и обзора салона. При высоких экологических характеристиках автобус имеет эффективные экономические показатели: сниженные эксплуатационные расходы за счет низкой стоимости газового топлива, высокий сбалансированный ресурс кузова и силового агрегата.

ОАО «Варгашинский завод противопожарного и специального оборудования» также является визитной карточкой Зауралья. Завод производит пожарные автоцистерны, автолестницы, пожарные автомобили специального назначения на шасси «КАМАЗ», «Урал», «ЗИЛ», «ГАЗ» и «IVECO-АМТ» — свыше 50 моделей. В производственных активах предприятия есть эксклюзивные машины, предназначенные для работ в суровых климатических условиях Крайнего Севера (до -60 °С), для



Транспортная машина ТМ-140

тушения пожаров в труднодоступных тоннелях и мегаполисах с плотной застройкой, где необходима высокая маневренность, а также аэродромные автомобили — быстрые, мощные, снабженные шестью пеногенераторами, обеспечивающими ширину покрытия минимум восемь метров. Для сочинской Олимпиады завод



Продукция ОАО «Старт»

подготовил уникальную модель техники («Тяни-толкай») — это машина с двумя кабинами для тушения пожаров в тоннелях, ее особенность — шасси с реверсивным движением вперед и назад с одинаковой скоростью.

В соответствии с международными стандартами работает ОАО «Шадринский автоагрегатный завод», выпускающее теплообменники, при этом оно постоянно укрупняет и модернизирует производственную базу, осваивает выпуск новых изделий. В настоящее время номенклатура выпускаемых изделий составляет более 150 наименований. Наибольшую долю в структуре продаж составляют радиаторы. Выпускаемая на предприятии продукция поставляется на конвейеры головных автомобильных заводов («КамАЗ», АЗ «Урал», «МАЗ», «ГАЗ», «ПАЗ», «ЗИЛ», «УАЗ», «ЛиАЗ», «КавЗ» и других) и рынок запасных частей. Она неоднократно завоевывала награды на конкурсах «100 лучших товаров России», «Всероссийская марка (III тысячелетие). Знак качества XXI века» и была отмечена дипломами международных выставок. Принципиально новым для ОАО «ШААЗ» стал проект организации цеха по ремонту и модернизации маневровых тепловозов, который в первую очередь рассчитан на обслуживание подвижного состава предприятий УГМК, где эксплуатируются более 140 маневровых тепловозов. Модернизация тепловозов дает возможность улучшить технико-экономические показатели их работы: увеличить ресурс двигателя до 30%, снизить количество вредных выбросов в атмосферу, также при этом улучшаются условия работы машиниста.

ОАО «Завод Старт» (город Далматово) специализируется на производстве и реализации транспортных автоцистерн на широком ассортименте разновидностей шасси отечественного и зарубежного производства. Накоплен огромный опыт в изготовлении высококачественных емкостей любых объемов с использованием передовых технологий, позволяющий внедрять в производство уникальные, не имеющие аналогов решения и выпускать любое нестандартное оборудование по желанию заказчика. Изготовленные в его цехах емкости зарекомендовали себя только с положительной стороны при работе в России и странах ближнего и дальнего зарубежья, обеспечив заводу отличную репутацию и широкую известность.

ОАО «Курганский завод дорожных машин» — завод коммунальной техники, в строю уже более 70 лет. За этот срок его продукцию узнали даже в самых отдаленных уголках родной страны, а также за рубежом. Курганские машины использовались при строительстве дорог и аэродромов почти в 50 странах! ОАО «Кургандормаш» является официальным партнером многих известных компаний, производящих спецтехнику: ОАО «КамАЗ», АМО «ЗИЛ», ОАО «МАЗ». Благодаря тесному сотрудничеству с заводами, выпускающими автомобильные шасси, Кургандормаш предлагает широкий ассортимент техники на базе шасси «КамАЗ», «ГАЗ», «ЗИЛ», «Урал», «МАЗ». Предприятие разработало и выпустило более 400 моделей и модификаций



Пожарный автомобиль «Тяни-толкай»

различной дорожно-строительной и коммунальной техники. Мощности завода дают возможность отгружать до тысячи единиц техники в год, причем предприятие осуществляет не только серийное производство машин, но и выпуск продукции, которая отвечает персональным пожеланиям заказчиков.

Несмотря на то что ОАО «Курганмашзавод» является одним из лидеров оборонно-промышленного комплекса России, предприятие производит не только военную технику, но и широкий спектр продукции гражданского назначения, в том числе автомобильные прицепы (доля выпуска в общем объеме «гражданки» составляет 25%). На Курганмашзаводе в рамках выполнения государственного оборонного заказа реализуется проект «Создание новых моделей специальной и гражданской техники, компонентной базы двойного назначения, техническое перевооружение мощностей для их производства». Также



Продукция ЗАО «ТД «Курганские прицепы»

на предприятии производят гусеничный плавающий вездеход «Транспортная машина ТМ-140», являющийся машиной высокой проходимости. По ряду технических причин производимое базовое шасси является принципиально новым и существенно отличается от машин данного назначения. Комплекс технических и эргономических решений позволяет эксплуатировать машину длительное время в автономном режиме в различных климатических условиях при температурах окружающего воздуха от -40°C до $+40^{\circ}\text{C}$.

Также автоприцепы (в том числе специализированные: для перевозки снегоходов, катеров, гидроциклов, автомобилей, автоцистерн) производятся ЗАО «Торговый дом «Курганские прицепы». С момента образования предприятие прошло значительный путь развития: от торгующей фирмы до самостоятельного производителя прицепов. В настоящее время оно является лидером по объемам производства в России.

ООО «Курганский завод нестандартного оборудования», созданное на базе опытного завода Курганского экспериментально-конструкторско-технологического института автомобильной промышленности, имеет замкнутый технологический цикл, начиная с выпуска заготовки и заканчивая покраской готовых изделий. Налажено производство плавающего гусеничного вездехода (с двух-, пяти- и восьмиместной кабиной). Предприятие располагает широким спектром производственного оборудования, которое позволяет изготовить почти любые оборудование, узлы и детали по техническим заданиям предприятий-заказчиков. Конструкторско-технологическое подразделение предприятия осуществляет собственные разработки в сфере промышленного машиностроения.



«Кав3-4238-72 CNG» междугородный на газомоторном топливе

Акцент на автоматизацию

Об основных направлениях развития транспортной инфраструктуры Тюменской области редакции журнала «Большой Урал» рассказал начальник Главного управления строительства региона Сергей Шустов.

В регионе эффективно реализуется государственная программа «Развитие транспортной инфраструктуры в Тюменской области», в рамках которой обеспечивается доступность услуг автомобильного и федеральных видов транспорта, что позволяет сохранить тарифы для населения на социально доступном уровне: автомобильный транспорт — 85%, воздушный — 5%, железнодорожный — 40%, водный — 2% от экономически обоснованного тарифа. Также программой ежегодно предусматриваются средства на возмещение расходов перевозчиков, связанных с перевозкой льготных категорий граждан автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом.

Повысить качество обслуживания населения транспортными организациями позволяют субсидии на компенсацию части расходов по приобретению нового транспорта. Для обеспечения безопасности перевозки пассажиров и повышения мастерства водителей ежегодно проводится областной конкурс профессионального мастерства водителей.

Одной из приоритетных задач является развитие информационно-коммуникационных технологий на транспорте. В Тюмени и Заводоуковске внедрена автоматизированная система оплаты проезда, которая позволяет провести оптимизацию маршрутной сети и, как следствие, сократить расходы перевозчиков. В течение двух ближайших лет планируется внедрить данную систему в Тобольске, Ишиме, а также в Тобольском и Ишимском районах.

Также в Тюменской области ведется внедрение автоматизированной системы диспетчеризации, осуществляющей

контроль над исполнением перевозчиками своих обязанностей. Это позволяет повысить уровень транспортного обслуживания населения.

В Тюмени система внедрена в 2011 году — она позволила увеличить количество выполняемых перевозчиками рейсов, особенно в вечерние часы.

В целях повышения уровня транспортного обслуживания расписание движения автомобильного транспорта Тюмени размещено в Интернете и в приложениях для мобильных устройств. Планируется размещение онлайн-табло на всех остановочных пунктах городов, а также на автовокзалах и автостанциях.



ШУСТОВ
Сергей Викторович,
начальник Главного
управления строительства
Тюменской области





В настоящее время разрабатывается программа по обеспечению доступности этого вида услуги для всех жителей юга области и расширению ее функциональных возможностей, таких как расчет времени прибытия автобуса на остановочный пункт в режиме онлайн, прогнозирование времени нахождения в пути с учетом дорожной обстановки.

В областном центре ведется планомерное внедрение автоматизированной системы управления дорожным движением, которая позволяет сократить транспортные задержки на перекрестках (оптимизация режимов работы светофорной сигнализации), повысить среднюю скорость движения

групп населения, в том числе устройство пандусов и лифтов, предусматриваются пешеходные пути с возможностью проезда механических инвалидных колясок (понижение бордюрного камня).

В целях повышения доступности всех видов транспорта для населения правительством Тюменской области ведется планомерная работа по обновлению парка подвижного состава, в том числе и с учетом доступности для маломобильных групп населения.

В настоящее время планомерно ведется масштабная реконструкция аэропорта Рошино. В результате реконструкции Тюменская область получит современный, удобный для



транспортных средств на перегонах между перекрестками (уменьшение длины очередей, ожидающих разрешающего сигнала светофора), улучшить экологическую ситуацию в городе вследствие уменьшения его загрязнения отработавшими газами двигателей (сокращение остановок транспортных средств, повышение средней скорости движения).

В целях улучшения качества транспортного обслуживания населения правительством Тюменской области выделяются средства на строительство и реконструкцию транспортной инфраструктуры.

В течение последних трех лет построены новые здания Вагайской, Нижнетавдинской, Викуловской и Сорокинской автостанций. В настоящее время ведется строительство нового здания Уватской автостанции.

При проектировании объектов учитываются мероприятия по обеспечению их доступности для маломобильных

пассажиров и отвечающий международным требованиям воздушный комплекс.

Существенно — с 250 до 800 пассажиров в час — усилится пропускная способность аэропорта Рошино. Площадь аэровокзала увеличится почти в четыре раза и составит свыше 25 тысяч квадратных метров, повысится уровень комфорта и безопасности пребывания пассажиров в аэропорту.

Важным направлением является развитие аэропортовой и аэродромной инфраструктуры в Тобольске. В настоящее время правительством Тюменской области прорабатывается инвестиционный проект строительства нового аэропортового комплекса с аэродромом (класса В) в этом городе. Строительство объекта планируется осуществить с применением механизма государственно-частного партнерства при условии предоставления адресной субсидии Министерством транспорта Российской Федерации.

Развитие транспорта «поднимет» социальную сферу

О реализации программ по развитию транспортной системы ХМАО, перспективных инвестиционных проектах в данной сфере рассказывает директор департамента дорожного хозяйства и транспорта Ханты-Мансийского автономного округа — Югры Алексей Вторушин.



ВТОРУШИН
Алексей Михайлович,
директор департамента до-
рожного хозяйства
и транспорта
Ханты-Мансийского
автономного округа — Югры

ПРИОРИТЕТНЫЕ ПРОГРАММЫ

9 октября 2013 года постановлением правительства региона № 418-п утверждена государственная программа «Развитие транспортной системы Ханты-Мансийского автономного округа — Югры на 2014—2020 годы».

Мероприятия госпрограммы направлены на реализацию транспортной политики в Югре. Целью программы является создание современной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей повышение доступности и безопасности услуг транспортного комплекса для населения автономного округа.

Программа состоит из восьми подпрограмм:

— «Обеспечение деятельности органов государственной власти в сфере транспортного обслуживания населения и дорожного хозяйства ХМАО—Югры»;

— «Автомобильный транспорт»;

— «Гражданская авиация»;

— «Водный транспорт»;»

— «Железнодорожный транспорт»;

— «Дорожное хозяйство»;

— «Обеспечение деятельности органов государственной власти по осуществлению регионального государственного надзора в сфере безопасности при использовании тракторов, самоходных машин, других видов техники, аттракционов, контроля над осуществлением перевозок пассажиров легковым такси»;

— «Создание условий для широкого применения композитных материалов в транспортной инфраструктуре».

Общий объем финансирования программных мероприятий составляет свыше 111,264 миллиона рублей, в том числе: бюджет автономного округа — свыше 53,721 миллиарда рублей; бюджет Томской области — свыше 241,113 миллиона рублей; местные бюджеты — свыше 607,633 миллиона рублей; средства, выделенные по программе «Сотрудничество», — свыше 25,493 миллиарда рублей; иные внебюджетные источники — свыше 31,44 миллиарда рублей.

Кроме того, 28 ноября 2013 года распоряжением правительства автономного округа № 621-рп одобрена Схема развития дорожного сервиса на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения ХМАО—Югры.

В ходе реализации схемы развития дорожного сервиса на региональных и межмуниципальных автомобильных дорогах Югры предусматривается создание 174 новых объектов дорожного сервиса, в том числе пяти комплексов дорожного сервиса и 28 многопливных автозаправочных станций.

Схема также предусматривает порядок создания объектов дорожного сервиса, перспективные места их размещения, требования к мощности (вместимости) и архитектурно-художественному оформлению (стилизация, цветовая гамма).

ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ

Перечень наиболее важных инвестиционных проектов автономного округа утвержден постановлением регионального правительства от 27 декабря 2013 года № 569-п «О бюджете Ханты-Мансийского автономного округа — Югры на 2014 год и на плановый период 2015 и 2016 годов». В данный перечень входят и проекты в транспортной сфере:

— строительство двух мостовых переходов через реку Обь в Сургутском и Октябрьском районах;

— развитие аэродромного комплекса в городе Нижневартовске;

— реконструкция аэропорта в поселке городского типа Березово Березовского района;

— реализация комплексного проекта по созданию 37 автозаправочных станций в соответствии со схемой развития дорожного сервиса на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения.

Кроме того, распоряжением правительства автономного округа от 6 июня 2014 года № 321-рп утвержден перечень автомобильных дорог (участков автодорог) общего пользования регионального или межмуниципального значения Ханты-Мансийского автономного округа — Югры и искусственных дорожных сооружений на них, на создание (проектирование, строительство) и обеспечение функционирования которых заключаются контракты жизненного цикла, в том числе:

— автодорога Приобье—Игрим—Березово в Октябрьском и Березовском районах;

— автодорога Игрим—Саранпауль в Березовском районе;

— автодорога Тюмень—Нижняя Тавда—Междуреченский—Урай—Нягань—Приобье, участок Куминский—граница ХМАО—Югры в Кондинском районе, VII пусковой комплекс (до границы с Тюменской областью);

— автодорога Югорск—Советский—Верхний Казым—Надым, участок Андра—Верхний Казым—Надым (до границы ХМАО—Югры), км 475 (Сосновка)—км 434 в Белоярском районе (до границы с ЯНАО);

— автодорога Коммунистический—Уньюган в Советском и Октябрьском районах;

— автодорога Октябрьское—Горнореченск, участок Октябрьское—Большие Леуши в Октябрьском районе.

Реализация указанных инвестиционных проектов на территории автономного округа окажет существенное влияние на социальную сферу, будет в значительной мере стимулировать развитие экономики, повысит инвестиционную привлекательность как Югры, так и Российской Федерации в целом.

Важно сохранить социально значимые перевозки

В Ямало-Ненецком автономном округе автомобильный транспорт является важным инструментом достижения социальных и экономических целей. О развитии автотранспортной сферы в регионе редакция журнала «Большой Урал» рассказал директор департамента транспорта и дорожного хозяйства ЯНАО Дмитрий Варакин.



ВАРАКИН
Дмитрий Александрович,
директор департамента
транспорта и дорожного
хозяйства Ямало-Ненецкого
автономного округа

Деятельность автомобильного транспорта имеет для автономного округа большое значение. Автотранспорт сегодня задействован при реализации региональных стратегических проектов, таких как строительство автомобильной дороги Сургут—Салехард, участок Надым—Салехард, который проходит в одном коридоре с Северным широтным ходом Обская—Салехард—Надым—Пангоды—Новый Уренгой—Коротчаево, а также проектов по развитию производства сжиженного природного газа (СПГ) на территории полуострова Ямал и иных.

В ЯНАО автомобильный транспорт представлен различными транспортными предприятиями и индивидуальными предпринимателями, осуществляющими перевозки пассажиров и грузов на коммерческой основе. В 2013 году в регионе перевезено 26,8 миллиона пассажиров и 12,6 миллиона тонн грузов. За шесть месяцев 2014 года перевезено девять миллионов человек и 5,6 миллиона тонн грузов.

Основные направления развития транспортного комплекса региона определены Стратегией развития Ямало-Ненецкого автономного округа до 2020 года. В соответствии со стратегией цель развития системы автотранспорта в регионе — обеспечение эффективного транспортного обслуживания населения путем повышения качества и доступности предоставляемых услуг по перевозке пассажиров с одновременным созданием условий для устойчивой и безопасной работы предприятий пассажирского транспорта.

Одна из важных задач, которые стоят перед правительством региона, — это сохранение и развитие социально значимых перевозок пассажиров автомобильным транспортом в городском сообщении. В 2013 году муниципальные автотранспортные предприятия в регионе перевезли 17,8 миллиона пассажиров, что составляет 66,1% от всех пассажирских перевозок автотранспортом. Общая сумма дотаций, направленных из бюджетов всех уровней на компенсацию льготного проезда и покрытие убытков от перевозок пассажиров общественным автомобильным транспортом по установленным тарифам, составила 756,2 миллиона рублей. Это позволило удерживать низкую стоимость проезда в городских автобусах региона, которая в среднем составила 18 рублей.

В последние несколько лет наблюдается снижение объемов перевозок пассажиров от 1 до 5% в год. Это связано с ростом количества автомобилей в личном пользовании граждан, уменьшением пассажиропотока вследствие перераспределения объемов перевозок пассажиров между общественным автомобильным и личным транспортом.

Правительством ЯНАО утверждена Стратегия социальной интеграции инвалидов. Одна из основных задач стратегии — обеспечение доступности для инвалидов объектов социальной инфраструктуры, в том числе транспорта. Чтобы инвалиды получили возможность быть независимыми и всесторонне участвовать во всех аспектах жизни, общественный пассажирский транспорт должен стать доступным и быть приспособлен к их нуждам.

Для обновления автобусных парков муниципальных автотранспортных предприятий закупаются автобусы, при этом упор делается на низкопольные модели автобусов, адаптированные для потребностей маломобильных групп населения. Данные автобусы оборудованы откидным мостом (аппарелью) для заезда в салон инвалидной коляски. Информация, обозначающая адаптированное транспортное средство, размещается на транспортных средствах в виде пиктограмм. В салонах автобусов имеются специальные места для крепления инвалидных колясок. На сегодняшний день в регионе за счет субсидий из окружного бюджета приобретен 41 такой автобус.

Большое внимание уделяется повышению уровня безопасности дорожного движения на автотранспорте. В 2013 году в округе зарегистрировано 667 дорожно-транспортных происшествий, что на 10,1% меньше, чем за соответствующий период 2012 года, в первом полугодии 2014 года — 273 дорожно-транспортных происшествия, что на 5,9% меньше, чем за соответствующий период 2013 года.

На снижение затрат на ликвидацию последствий аварий, уменьшение ущерба имуществу и здоровью людей направлено действие Федерального закона от 28 декабря 2013 года № 395 «О государственной автоматизированной информационной системе «ЭРА-ГЛОНАСС».

Система «ЭРА-ГЛОНАСС» будет решать задачи по повышению безопасности дорожного движения за счет оборудования транспортных средств устройствами вызова; автоматическому формированию и передаче сообщений о дорожно-транспортных происшествиях в систему-112 и службы экстренного реагирования; обеспечению голосовой связи между пострадавшими в дорожно-транспортном происшествии и оператором службы-112; фильтрации ложных вызовов; анализу информации и формированию оперативной и аналитической отчетности о дорожно-транспортных происшествиях и мероприятиях по ликвидации их последствий.

Сегодня на предприятиях транспорта автономного округа внедрена система мониторинга управления транспортом, применяется аппаратура спутниковой навигации. Также, для контроля над режимами труда и отдыха водителей, на транспортные средства, осуществляющие междугородные пассажирские перевозки и перевозки опасных грузов, устанавливаются контрольные устройства (тахографы) аналогового и цифрового типа.

Связующее звено между Европой и Азией

Развитие транспорта для Среднего Урала имеет особое значение, во многом определяя перспективы региона как активного участника международного сотрудничества. О ходе модернизации транспортного комплекса региона рассказывает министр транспорта и связи Свердловской области Александр Сидоренко.



СИДОРЕНКО
Александр Михайлович,
министр транспорта и связи
Свердловской области

АВТОТРАНСПОРТ

На территории Свердловской области зарегистрировано 1360 перевозчиков, которые осуществляют перевозки пассажиров в городском, пригородном и междугородном сообщении 8500 автобусами. Автобусы ежедневно выполняют более 65 тысяч рейсов в междугородном сообщении, более 450 тысяч в пригородном сообщении и более 1200 тысяч в городском сообщении. Ежегодный объем перевозок автомобильным транспортом составляет 260 миллионов пассажиров.

Обслуживаемая сеть междугородных и пригородных (межмуниципальных) маршрутов регулярных автомобильных перевозок состоит из 564 маршрутов общей протяженностью 54 840 километров.

Все муниципальные образования, имеющие автодороги соответствующей категории (первая-четвертая), связаны с областным центром междугородным и пригородным автобусным сообщением.

На территории региона действует 53 автовокзала (автостанции), из них 18 в государственной собственности, 17 — в муниципальной, 18 — в частной.

Международное автобусное сообщение налажено с Казахстаном и Кыргызстаном, межрегиональное сообщение — с Тюменской, Челябинской, Курганской областями, Пермским краем, Башкортостаном, Татарстаном, ХМАО.

В регионе создана и введена в действие постановлением областного правительства от 14 марта 2012 года № 259-ПП «Региональная навигационно-информационная система транспортного комплекса Свердловской области на базе технологий ГЛОНАСС и ГЛОНАСС/GPS». Система установлена в центре обработки данных областного правительства. На сегодняшний день ГБУСО «Оператор электронного правительства» взаимодействует с 21 оператором навигационной деятельности, работающим в регионе, более чем 800 организациями — собственниками транспортных средств. По состоянию на 31 января 2014 года в системе зарегистрировано 3948 транспортных средств (460 школьных автобусов, 984 единицы дорожной техники, 1237 автобусов, осуществляющих междугородные перевозки, 681 автобус, осуществляющий пригородные перевозки).

В реестр маршрутов единой сети регулярных пассажирских перевозок на территории Свердловской области, созданной в

результате научно-исследовательской работы по обследованию пассажиропотоков на автомобильном и железнодорожном транспорте пригородных (межмуниципальных) и междугородных маршрутов регулярного сообщения, включен 31 маршрут, в отношении четырех маршрутов проведены конкурсы на право заключения договоров на обслуживание маршрутов регулярных пассажирских перевозок, в отношении 13 проводятся конкурсные процедуры.

ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

За последнее десятилетие в международном аэропорту Кольцово Екатеринбурга были введены современные пассажирские терминалы с пропускной способностью восемь миллионов пассажиров в год, комфортабельный конференц-отель, новый грузовой терминал, внедрены услуги кейтеринга, реконструирована первая взлетно-посадочная полоса, внедрены новейшие технологические системы, модернизирована техническая база. В перспективе планируются реконструкция и расширение перрона, увеличение числа мест стоянок самолетов, оснащение аэродрома техническими средствами и современным оборудованием.

Пассажиропоток аэропорта динамично растет. Так, по итогам 2013 года аэропорт Кольцово обслужил порядка 4,3 миллиона человек. Всего из аэропорта Кольцово в 2013 году выполняли рейсы 57 авиакомпаний, что на 5% больше, чем в 2012 году. География полетов в 2013 году включала 121 направление.

Объем обработанных грузов и почты в аэропорту Кольцово в 2013 году составил 27,8 тысячи тонн, что на 7,4% выше уровня 2012 года. Объем отправленной и прибывшей через Кольцово почты увеличился на 18%, что связано в том числе и с открытием в ноябре 2013 года места международного почтового обмена (ММПО) Почты России. ММПО в Кольцово — первый объект на Урале, способный обрабатывать федеральную и международную почту общим объемом до 25 тысяч писем и до 1,6 тысячи бандеролей и посылок в сутки. Для аэропорта ввод данного объекта стал очередным шагом в реализации стратегии формирования грузового хаба и дальнейшего развития отношений с иностранными почтовыми администрациями.

В долгосрочной перспективе на прилегающей к перрону и грузовому комплексу Кольцово территории предполагается строительство отдельного здания Автоматического сортировочного центра и ММПО.

2013 год для аэропорта Кольцово отмечен приходом новых перевозчиков, среди которых итальянская авиакомпания «Alitalia», национальный перевозчик Азербайджана «Azal». Также рейсы из Кольцово начали выполнять российские авиаперевозчики по программе развития регионального авиасообщения: «Оренбуржье», «ИрАэро», «Ижавиа», «Саратовские авиалинии», «Якутия» и другие.

Инвестиционная программа аэропорта Кольцово с общим бюджетом 4,998 миллиарда рублей (внебюджетные источники) предусматривает мероприятия, направленные преимущественно на реконструкцию и усовершенствование обслуживающей инфраструктуры аэропортового комплекса.

Принято Постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2013 года № 1242 «О предоставлении

субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории РФ и формирование региональной маршрутной сети РФ». Сформированы требования к определению перечня субсидируемых маршрутов, определены «узловые аэропорты», в число которых включен международный аэропорт Кольцово.

Также из Кольцово авиакомпанией «Уральские авиалинии» осуществляются социально значимые субсидируемые полеты в город Симферополь (Республика Крым).

МЕТРОПОЛИТЕН

С вводом станций «Ботаническая» (декабрь 2011 года) и «Чкаловская» (июль 2012 года) завершилось строительство первой линии Екатеринбургского метрополитена. Эксплуатационная длина линии в двухпутном исполнении составляет 12,7 километра, на ней расположено девять станций. Техническая скорость поезда — 46,8 километра в час, скорость сообщения — 39,3 километра в час, максимальная скорость движения электропоездов — 80 километров в час, интервал движения в часы пик — четыре минуты. Время движения от конечной станции «Проспект Космонавтов» до конечной станции «Ботаническая» составляет 19 минут, частота движения — 15 поездов (по четыре вагона) в час.

В 2013 году было перевезено 52,4 миллиона человек. Ежедневно услугами метро пользуются около 180 тысяч пассажиров. Доля метро в общегородских перевозках составляет 20%.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

Область занимает второе место среди всех субъектов РФ по объемам грузов, отправленных со станций Свердловской железной дороги, обеспечивая почти 4,5% объемов погрузок российских железных дорог. Екатеринбургский железнодорожный узел — один из крупнейших транспортных узлов России.

Для обеспечения пассажирских перевозок на магистрали работают 47 вокзалов, 418 станций. Создаются условия для комфортного путешествия: повышается качество обслуживания, вводятся в эксплуатацию новые вагоны повышенной комфортности.



Стратегические направления в развитии инфраструктуры железнодорожного транспорта на территории Свердловской области — это реализация генеральной схемы развития Екатеринбургского железнодорожного узла, строительство третьего главного пути на участке Косулино—Богданович—Тюмень (усиление Транссиба), реализация проекта высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва—Нижегород—Казань—Екатеринбург (проект ВСМ-2).

Участок Казань—Екатеринбург, охваченный проектом ВСМ-2, включен в новую редакцию Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года и может стать прорывным для развития российско-китайского сотрудничества в рамках разрабатываемого проекта строительства ВСМ по маршруту Москва—Пекин.

ДОРОЖНОЕ ХОЗЯЙСТВО

В 2013 году на Среднем Урале построено 19,4 километра и реконструировано десять километров автодорог регионального значения, выполнены работы по ремонту 105,422 километра, капитальному ремонту 61,107 километра, ремонту и капитальному ремонту 37,681 километра автодорог общего пользования в сельской местности в рамках программы «Уральская деревня». Введены автодороги между сельскими населенными пунктами: Никольский—Ясьва (3,2 километра), Чирок—Бородинка (7,3 километра), Гари—Таборы на участке поворот на Антоновку—Чеур (8,9 километра), завершены реконструкция и строительство шести искусственных сооружений. В декабре прошлого года завершена реконструкция участка дороги Карпинск—Кытлым (десять километров) за счет субсидий из федерального бюджета, предоставленных в 2012 году в сумме 300 миллионов рублей.

В 2013 году муниципальным образованиям Свердловской области было предоставлено пять миллиардов рублей субсидий и иных межбюджетных трансфертов на дорожное хозяйство, в том числе: Екатеринбург по подпрограмме «Столица» — 2,97 миллиарда рублей (59% от общего объема), городу Нижний Тагил — 1,07 миллиарда рублей (21% от общего объема). В 2013 году в Нижнем Тагиле проведена реконструкция автомобильной дороги по улице Индустриальной на участке от улицы Фестивальной до улицы Циолковского. За счет средств областного бюджета в 2014 году завершено строительство транспортной развязки в Екатеринбурге на пересечении улицы Московской и Объездной дороги.

На период до 2020 года в соответствии с государственной программой Свердловской области «Развитие транспорта, дорожного хозяйства, связи и информационных технологий Свердловской области до 2020 года» предусмотрены строительство и реконструкция 206,6 километра автодорог регионального значения. В текущем году планируется завершить строительство и реконструкцию 21,4 километра автодорог регионального значения и восьми километров автодорог местного значения, кроме того, будет выполнен ремонт и капитальный ремонт 210 километров региональных дорог.

Госпрограммой предусмотрены строительство и реконструкция 134,9 километра дорог до 46 сельских населенных пунктов с численностью жителей 10 846 человек, на данные цели будет направляться ежегодно не менее 5% средств Дорожного фонда Свердловской области.

На 2014 год запланирован ввод в эксплуатацию автодорог, связывающих сельские населенные пункты с сетью дорог с твердым покрытием: Исеть—Сагра, Голубковское—Гаранинка, а также завершение реконструкции подъезда к деревне Багышково, строительство автодороги Рычково—Ельничная, подъездов к деревне Бурмакина, поселку Боровской и деревне Непейна.

На период 2014—2020 годов предусмотрены строительство и реконструкция 23 мостовых сооружений, находящихся в неудовлетворительном состоянии.

По подпрограмме «Столица» Екатеринбург будут предоставлены субсидии на строительство и реконструкцию улично-дорожной сети в районе Центрального стадиона в рамках подготовки к чемпионату мира по футболу 2018 года.

Также в рамках подпрограммы «Столица» к 2020 году предусмотрено завершение строительства автодороги вокруг города на участке Пермь—Екатеринбург—подъезд к Екатеринбург от автодороги «Урал», которое, наряду со строительством транспортной развязки на пересечении улицы Московской и Объездной дороги на Среднем кольце, позволит перераспределить транзитные транспортные потоки и значительно усилить пропускную способность улично-дорожной сети.

В связи с предъявлением современных требований к автодорогам, обусловленным грузонапряженностью и интенсивностью движения, в дорожном хозяйстве Свердловской области внедряются и массово применяются передовые технологии.

От рядового СМУ до мощного треста

ОАО «Уралметаллургмонтаж 2» («УММ 2») — ведущее предприятие Уральского региона в сфере промышленного строительства. За 72 года своей истории оно прошло путь от рядовой монтажной конторы до мощного строительного треста. В рыночную эпоху компания успешно развивается под руководством Павла Неганова.

В августе 2014 года руководитель отметил свое 55-летие.

Сегодня компания «Уралметаллургмонтаж 2» активно участвует в строительстве и модернизации действующих предприятий металлургии, нефтехимии, ТЭК, машиностроения и стройиндустрии. Среди постоянных партнеров «УММ 2» — комбинат «Уралэлектромедь» и другие предприятия УГМК.

Нынешнее ОАО «УММ 2» ведет свою историю с 1942 года, оно было создано как монтажная контора медеплавильного завода в Красноуральске. В 1948 году предприятие переехало в Верхнюю Пышму. И с тех пор комбинат «Уралэлектромедь» и второе строительно-монтажное управление треста «Уралметаллургмонтаж» (ныне — «УММ 2»), можно сказать, неразлучны. Компания постоянно ведет строительство, капитальные и текущие ремонты, реконструкцию, модернизацию объектов комбината «Уралэлектромедь» и других предприятий УГМК.

В 1990—2000 годах специалисты «УММ 2» построили новейший цех медной катанки, комплекс газоочистных сооружений, каркасы административного здания и здания Ледового дворца в Верхней Пышме. В рамках реконструкции комбината сдали в эксплуатацию цех горячего цинкования, выполнив монтаж здания, технологического оборудования и трубопроводов. В Кировградском филиале комбината, на площадке «Производство полиметаллов», смонтировано технологическое оборудование отделения брикетирования.

В 2012 году «УММ 2» завершило строительство первой очереди нового цеха электролиза меди. В ходе реализации проекта компания смонтировала 1700 тонн металлических и железобетонных конструкций каркаса цеха, а всего в общей сложности с монтажом оборудования и трубопроводов — около десяти тысяч тонн. Сейчас сотрудничество продолжается — идет строительство второй очереди цеха электролиза меди.

Кроме того, «УММ 2» на условиях генерального подряда участвовало в реконструкции ОАО «СУМЗ», ОАО «Гайский ГОК», ОАО «Святогор», ОАО «Металлургический завод им. А.К. Серова», ООО «Башкирская медь» и других предприятий УГМК.

Среди постоянных партнеров «УММ 2» также ведущие компании базовых отраслей промышленности России, в их числе Трубная Металлургическая Компания, «Газпром», «Евраз-Холдинг», «СУАЛ-Холдинг», «ЛУКОЙЛ», предприятия энергетического комплекса.

Среди конкурентных преимуществ «УММ 2» — мощная современная производственно-техническая база, большой парк строительной техники, хорошая репутация компании в России и за рубежом. Производственные подразделения расположены в Екатеринбурге, Полевском, Нижнем Тагиле, Верхней Пышме, Ревде, Заречном и других городах. В арсенале компании — более 100 единиц строительной техники, техника для перевозки негабаритных и тяжеловесных грузов, современные металлообрабатывающие инструменты и сварочное оборудование.

Возможности промбазы в Екатеринбурге и завода по производству металлоконструкций в Асбесте позволяют изготавливать сварные металлоконструкции, емкости и



НЕГАНОВ
Павел Владимирович,
председатель совета
директоров
ОАО «Уралметаллургмонтаж 2»

Из биографии руководителя

Павел Владимирович Неганов родился 18 августа 1959 года в Томске. В 1982 году окончил УПИ, специальность — «Инженер-строитель». В 1976—1977 годах работал геодезистом, в 1982—1986 годах — в Пермском строительном-монтажном управлении треста «Уралстальконструкция». С 1986 года трудится в ОАО «Уралметаллургмонтаж 2» (Екатеринбург), прошел все ступени карьерной лестницы: был мастером, прорабом, начальником монтажного участка, заместителем начальника управления. Когда на базе СМУ было создано акционерное общество «Уралметаллургмонтаж 2», стал сначала коммерческим, а затем и генеральным директором компании. Ныне — председатель совета директоров ОАО «Уралметаллургмонтаж».

Под руководством Неганова компания выросла в одну из ведущих в регионе, динамично развивающихся комплексных технологических организаций по монтажу металлоконструкций, оборудования и трубопроводов. «УММ 2» осваивает новые направления работы и внедряет современные технологии строительства.

Павел Владимирович — почетный строитель России (2005), почетный выпускник УГТУ-УПИ. Отмечен знаком «Строительная слава» Российского союза строителей.

нестандартное оборудование. В составе компании действует пункт аттестации сварщиков, ведущих монтажные работы на объектах, подведомственных Ростехнадзору РФ, а также лаборатория неразрушающих методов контроля металла и сварных соединений.

О высоком качестве работы предприятия свидетельствуют не только награды и международные сертификаты, но и такой важный критерий, как взаимодействие с заказчиками. Благодаря эффективно выстроенной системе отношений постоянные партнеры десятилетиями верны компании, а новых клиентов удовлетворяет подход специалистов «УММ 2» к поставленным задачам. Все это в комплексе означает, что у компании впереди новые интересные проекты и успешные решения нестандартных и важных задач!



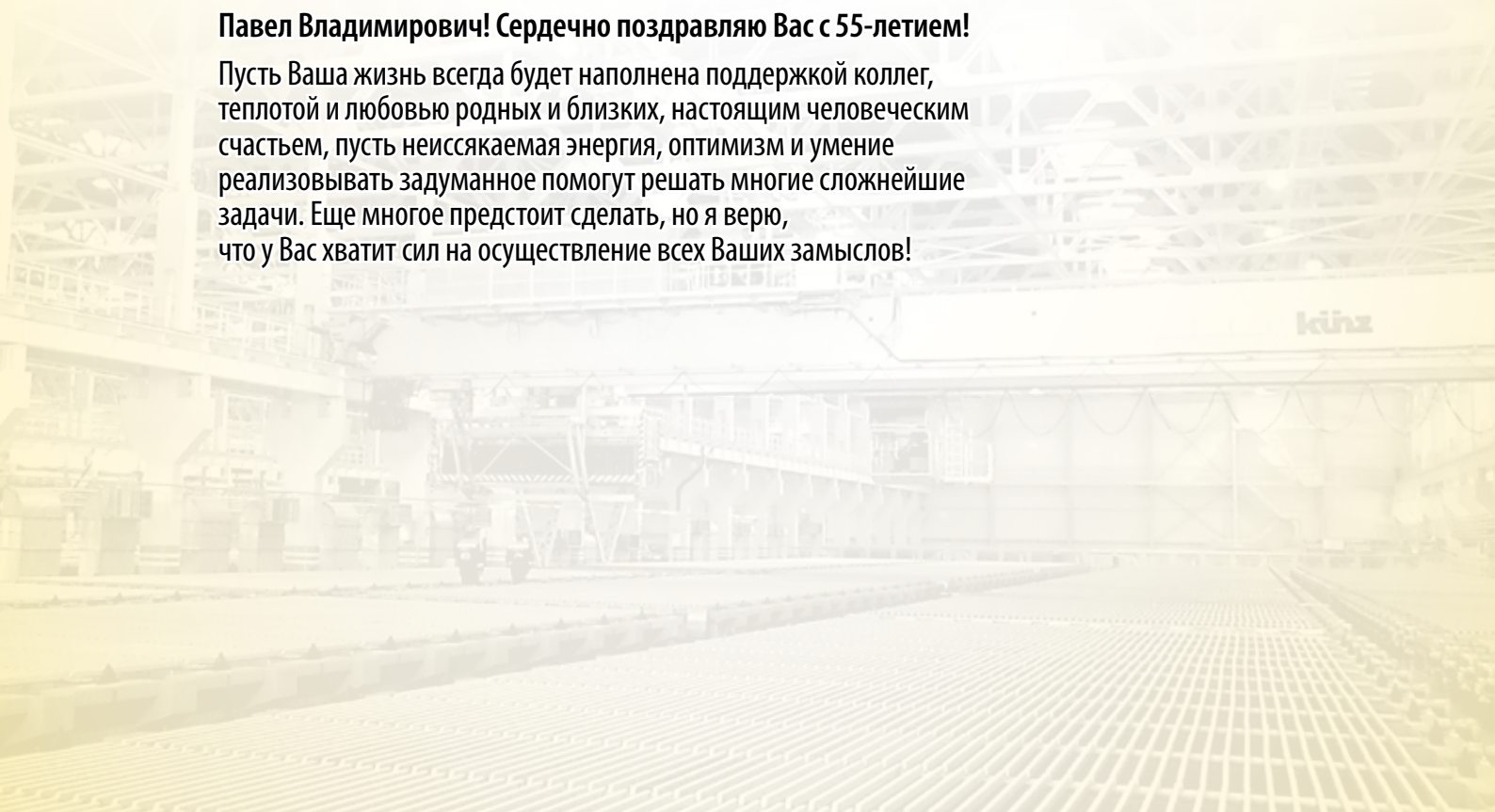
**ЕРЫПАЛОВ
Сергей Евгеньевич,**
директор
по капитальному
строительству
и инвестициям
ООО «УГМК-Холдинг»

Бренд «УММ 2» узнаваем и востребован, и это не случайно: за этим названием стоят солидный опыт и качественно проведенные работы по монтажу сложного технологического оборудования и металлоконструкций, высококлассные мастера своего дела, которыми многие годы эффективно управляет Павел Неганов.

Постоянное профессиональное совершенствование, умение контролировать ситуацию, мыслить оперативно — вот качества, которые отличают Павла Владимировича как руководителя. Его энергия, целеустремленность, доброжелательность и готовность к конструктивному диалогу, уверенность в своих силах снискали заслуженное уважение коллег и друзей.

Павел Владимирович! Сердечно поздравляю Вас с 55-летием!

Пусть Ваша жизнь всегда будет наполнена поддержкой коллег, теплотой и любовью родных и близких, настоящим человеческим счастьем, пусть неиссякаемая энергия, оптимизм и умение реализовывать задуманное помогут решать многие сложнейшие задачи. Еще многое предстоит сделать, но я верю, что у Вас хватит сил на осуществление всех Ваших замыслов!



«Обеспечиваем прозрачность бюджетного процесса для жителей региона»

История министерства финансов Свердловской области берет свое начало 1 августа 1919 года. Наиболее глубокие преобразования финорганы пережили в последнее десятилетие XX века.

ПО ПУТИ ПРЕОБРАЗОВАНИЙ

Так, в начале 90-х годов прошлого века отдел госдоходов был преобразован в государственную налоговую инспекцию по Свердловской области. В 1992 году учреждено Федеральное казначейство, призванное обеспечить реализацию новой системы контроля над движением бюджетных средств. В 1998 году на базе главных контролеров-ревизоров в качестве территориальных органов Министерства финансов Российской Федерации образовано контрольно-ревизионное управление. В 90-е годы XX века финансовое управление облисполкома преобразовано в финансовое управление администрации Свердловской области, в 1996 году оно стало департаментом финансов правительства области, а в 1998 году — министерством финансов Свердловской области. Появились новые функции, связанные с развитием областного рынка ценных бумаг и лицензированием отдельных видов деятельности.

Начало нового века ознаменовалось кардинальными реформами в экономической и финансовой системах: в 1998 году были приняты Налоговый и Бюджетный кодексы РФ. А с 1 января 2004 года обеспечен 100-процентный переход на казначейское исполнение областного бюджета.

ОПЫТ СРЕДНЕГО УРАЛА ВОСТРЕБОВАН

На торжественном заседании, приуроченном к 95-летию со дня основания министерства финансов Свердловской области, более 70 работников бюджетно-финансовой сферы региона получили высокие награды — благодарности министра финансов РФ, почетные грамоты губернатора Свердловской области и многие другие.

Поздравляя финансистов, председатель правительства Свердловской области Денис Паслер отметил высочайший профессиональный уровень сотрудников министерства, а также уточнил, что по целому ряду позиций регион неизменно входит в число лидеров среди субъектов Российской Федерации.

8 сентября 1802 года император Александр I своим высочайшим манифестом образовал в России Министерство финансов. Сегодня этот день в РФ отмечается как профессиональный праздник работников финансовых органов.

«Опыт Среднего Урала в сфере дополнительной мобилизации доходов бюджета признан инновационным и заимствован другими регионами. Кроме того, бюджет Свердловской области является одним из самых открытых для широкой общественности. Уверен, и в будущем вы успешно справитесь со всеми поставленными задачами и вызовами времени», — отметил Денис Паслер.

Как отметила министр финансов Галина Кулаченко, «постоянно меняющиеся экономические условия, новации законодательства диктуют нам новые вызовы. Мы успешно внедряем принципы программно-целевого планирования бюджета, совершенствуем методику финансирования гос-



На торжественном заседании председатель правительства Свердловской области Денис ПАСЛЕР поздравляет министра финансов Галину КУЛАЧЕНКО с 95-летием финансовой системы региона

5 августа Галина Кулаченко была назначена на должность заместителя председателя правительства, отвечающего за финансово-экономический блок, в состав которого вошли министерства финансов и экономики. При этом она сохранила пост главы министерства финансов.

заданий, развиваем межбюджетные отношения, формы и методы осуществления финансового контроля. При этом, что немаловажно, обеспечиваются открытость и прозрачность бюджетного процесса для жителей нашего региона. В этом году мы создали Общественный совет, куда вошли не только представители научного сообщества и общественных организаций, но и ветераны отрасли». Многие специалисты минфина являются обладателями ученых степеней. А финансовую систему всей Свердловской области составляют 73 финансовых органа муниципальных образований — это 1265 специалистов.

По словам почетного гостя праздника Марии Серовой, занимавшей должность министра финансов Свердловской области с 2004 по 2009 год, «основа работы современного финансиста — это способность к глубокому анализу и умение видеть тенденции и динамику. На мой взгляд, уральские финансисты в полной мере обладают такими способностями».

ЛИДЕР В УрФО

19 августа Центром прикладной экономики был опубликован рейтинг субъектов Российской Федерации по уровню открытости бюджетных данных за 2014 год, составленный по результатам первого и второго этапов. По результатам второго этапа Свердловская область сохранила ведущие позиции: подтвердила первое место среди субъектов, входящих в состав Уральского федерального округа, и поднялась с десятого на девятое место среди субъектов РФ. Итоговый рейтинг за 2014 год будет составлен по завершении четырех этапов в декабре 2014 года.

Системообразующий банк региона

Филиал банка ВТБ в Екатеринбурге — одно из ведущих кредитных учреждений Свердловской области. Благодаря долгосрочным кредитам банка предприятия системообразующих отраслей экономики Урала имеют возможность проводить модернизацию производства и осваивать выпуск инновационной продукции. Об итогах работы и перспективах развития нашему журналу рассказала управляющий филиалом ВТБ в Екатеринбурге Наталья Алемасова.



АЛЕМАСОВА
Наталья Владиславовна,
управляющий филиалом
банка ВТБ в Екатеринбурге

— Наталья Владиславовна, вы возглавляете филиал ВТБ в Екатеринбурге уже более года. На какой уровень сегодня вышел банк, каков размер кредитного портфеля, какую долю рынка он занимает?

— Кредитный портфель нашего филиала на 1 июля 2014 года составил 46,4 миллиарда рублей, это более чем на 12 миллиардов рублей превышает аналогичный показатель начала года. Наша доля на рынке кредитования Свердловской области — около 6 процентов. На начало 2013 года результаты были скромнее: портфель около 20 миллиардов рублей и доля рынка — 3 процента.

Значительный прирост, на мой взгляд, обусловлен более активной позицией ВТБ на финансовом рынке региона и, конечно, значительными улучшениями кредитной процедуры. Теперь она позволяет финансировать более широкий спектр клиентов и принимать решения оперативно, в том числе на уровне филиала.

Объем заявок на кредиты от действующих и потенциальных клиентов банка в Свердловской области на начало 3-го квартала составлял более 11 миллиардов рублей.

— Какова доля крупных корпораций и среднего бизнеса в общей структуре кредитов?

— В кредитном портфеле банка (по данным на 1 июля) около 32 миллиардов рублей приходится на крупный бизнес, остальное — средний. Портфель займов клиентов среднего бизнеса за полугодие вырос на 4 миллиарда рублей.

В числе наших постоянных клиентов системообразующие предприятия Среднего Урала: «РМК», «УГМК», «НТМК», «УВЗ», «УОМЗ», «УЭХК», «Уральские авиалинии» и другие. Новые клиенты — это Высокогорский ГОК, транспортная компания «Лорри», компания «Бергауф».

— Насколько сказывается текущая экономическая ситуация в стране на банковской сфере региона?

— В период спада в экономике предприятия стараются сохранить производство и все свободные средства расходуют на текущие нужды. Как правило, они либо «сжимают» свой кредитный портфель, либо ищут более дешевые ресурсы и рефинансируют займы под более низкий процент и/или стараются изменить срок кредита.

Банк ВТБ, к слову, имеет возможность предоставлять значительные кредитные средства на цели рефинансирования. Еще один наш «конек» — инвестиционные займы на длительный срок — до 10 лет. На территории РФ немного кредитных учреждений, которые могут предложить оптимальные условия соотношения «цена — качество — трудозатраты по получению ссуды».

В юрисдикцию филиала банка ВТБ в Екатеринбурге входят офисы, которые находятся на территории Свердловской, Челябинской, Курганской и Тюменской областей, а также ХМАО—

Югры. Сервисные функции дополнительных и операционных офисов ВТБ в этих регионах (бухучет, например) берет на себя филиал в Екатеринбурге. Цель — максимальное сокращение трудозатрат на неклиентские задачи. С точки зрения бизнеса все операционные офисы самостоятельны и имеют свои точки принятия решений. В целом, несмотря на ситуацию в экономике и в банковской сфере, результаты ВТБ на Урале хорошие.

— Какие банковские продукты и услуги пользуются наибольшим спросом?

— Самый массовый продукт банка — расчетно-кассовое обслуживание, оно активно развивается и не связано с кредитными рисками. В первом полугодии 2014 года нашу базу по этому направлению в регионе пополнили 145 новых предприятий и организаций, большая часть из них — средний бизнес с годовой выручкой от 300 миллионов рублей. Оборот по текущим и расчетным счетам корпоративных клиентов в филиале составил в первом полугодии 2014 года 374,5 миллиарда рублей.

Мы предлагаем широкий спектр услуг удаленного доступа: «Клиент-банк», «Интернет-банк», «Мобильный клиент». Все это делает услуги РКО банка ВТБ востребованными и современными с технической точки зрения.

— Каковы перспективы и приоритеты развития филиала ВТБ в Екатеринбурге?

— В этом году утверждена новая стратегия развития Группы ВТБ. Среди приоритетных направлений — обслуживание среднего регионального бизнеса, поскольку именно он оказывает существенное влияние на формирование доходной части бюджета регионов. В этом сегменте наш банк намерен увеличивать и долю рынка, и число клиентов. Кроме того, стоит задача увеличения комиссионного дохода: доля этого показателя должна составить не менее 30 процентов от общей доходной массы.

Плановые показатели на 2014 год достигнуты филиалом уже в первом полугодии. Наша задача до конца года — сохранить темп и постепенно увеличивать кредитный портфель на 2—3 процента в месяц. ■

Группа ВТБ — ведущая российская финансовая группа, предоставляет широкий спектр финансово-банковских услуг в России, СНГ, Западной Европе, Северной Америке, Азии и Африке.

В России банковские операции осуществляет материнский Банк ВТБ и дочерние банки, в том числе ВТБ24, Банк Москвы и «Лето Банк». Дочерние финансовые организации Группы предоставляют услуги на рынке ценных бумаг, страхования, лизинга, факторинга или иные услуги финансового характера. Основной акционер ВТБ — Правительство РФ, которому в лице Федерального агентства по управлению госимуществом принадлежит 60,9% акционерного капитала.

«Испытываю гордость за то, что работаю с такими людьми»

Сентябрь для работников финансовых органов Челябинской области богат на события. 8 сентября отмечается профессиональный праздник — День финансиста, а 22-го — день образования финансовой системы региона, которой исполняется 95 лет. О том, как она преобразовывалась с течением времени, о задачах, которые стоят сегодня перед южноуральскими финансистами, рассказывает Андрей Пшеницын.



ПШЕНИЦЫН
Андрей Вадимович,
министр финансов
Челябинской области

— Андрей Вадимович, расскажите кратко об истории развития финансового дела на Южном Урале.

— Отсчет истории финансовой системы на Южном Урале мы ведем с 22 сентября 1919 года. Этим числом датируется решение Революционного комитета Челябинской губернии об организации в его структуре финансового подразделения.

Конечно, это не значит, что до этого времени финансовой системы на Урале не существовало. В XIX веке здесь действовали различные учреждения Министерства финансов России и смешанные специализированные организации, так называемые податные присутствия по разным налогам. Еще ранее управление казенными деньгами осуществлялось уполномоченными на то государевыми людьми на основе царских указов и грамот.

Но революция 1917 года подвергла все российские государственные институты кардинальным преобразованиям. Построение финансовых отношений в стране началось, можно сказать, заново. Процесс шел очень сложно. Кроме революции была еще и Гражданская война. Поэтому только после ухода белогвардейцев и установления власти Советов, во второй половине 1919 года в Челябинской губернии стали создаваться централизованные структуры, заведующие финансами при новой власти.

Главная проблема тогда состояла в абсолютном отсутствии кадров, которые оказались эвакуированы во время войны. Их собирали по всей стране. Специалисты были буквально на вес золота. На время работы в финансовом управлении мужчины даже были освобождены от армии. Особенностью того периода можно назвать то, что перед властью стояла задача взять финансы под тотальный контроль. Поэтому финансовым органам были отданы ранее разрозненные функции — и налоговые, и кредитные, и казовые, и бюджетные.

Первые два десятилетия велись активные административные и ведомственные преобразования. Губернский финансовый отдел стал окружным, затем — районным, затем — областным. На каждом этапе менялись его задачи и функции.

Примечателен конец 50-х годов прошлого столетия, когда шла административно-хозяйственная реформа страны. Челябинская область была разделена на промышленную и сельскохозяйственную зоны. И в каждой из них до 1964 года действовал свой финансовый орган.

Нэп, военные 40-е годы, перестройка и 90-е годы — все это периоды, когда вместе со всей страной финансисты мобилизовывали силы и перестраивались на новые принципы работы.

Новейшая история финансов началась в 2000-х. Только за последние 15 лет, в течение которых я работаю в этой сфере, произошло много серьезных преобразований. В первую очередь сформировалось современное бюджетное законодательство — основа нашей работы. И оно до сих пор продолжает совершенствоваться. Например, 15 лет назад в стране был только один законодательный акт о финансовых основах на двух страницах. С 2000 года начал действовать Бюджетный кодекс объемом уже больше 100 страниц. Причем за эти 15 лет в него внесено более 100 изменений. И сейчас на выходе уже новая редакция кодекса, в формировании которой, кстати говоря, Челябинская область принимает активное участие.

— Какой опыт реформирования есть у системы региональных финансов?

— Финансы области — та сфера, которая участвовала и продолжает участвовать в «экспериментах» очень активно. Еще в начале 2000-х годов Челябинская область одна из первых в стране реализовывала совместный проект Минфина РФ и Мирового банка реконструкции и развития по реформированию региональных финансов. Мы не просто участвовали, но и стали одним из трех регионов — победителей этого проекта.

Конечно, это нам очень многое дало. Тогда все рождалось в обсуждениях, в дискуссиях, многое мы испытали на своем опыте. Проект, безусловно, был успешным. По его итогам Челябинская область получила грант. Но главное было не это, а возможность находиться в лидерах реформирования. Уже в то время мы имели возможность заниматься вопросами, практика решения которых только впоследствии получила законодательное оформление и распространилась на всю страну. Это, в частности, вопросы бюджетирования, ориентированного на результат, управления государственным долгом, организации государственных закупок, внедрения международных стандартов бюджетного учета и многие другие.

За последние 15 лет было очень много глобальных преобразований, которые сильно повлияли на развитие бюджетной системы Южного Урала. Помимо названного это также внедрение казначейской системы исполнения бюджета, разграничение полномочий между уровнями власти, первый этап муниципальной реформы, переформатирование сети бюджетных учреждений и многие другие новшества.

Считаю, что мы достаточно успешно под них перестраиваемся. Начиная с 2009 года Челябинская область входит в

десять лучшим регионов по качеству управления финансами. Мы стремимся прочно удерживать высокую планку. Нужно понимать, что это непросто. Такие позиции — это результат работы финансистов всех уровней, в том числе тех, кто работает в отраслевых министерствах, в муниципалитетах, а также результат взаимодействия органов власти в целом. Потому что мало какие вопросы касаются исключительно бюджетной системы. Основной спектр вопросов имеет отраслевой характер. Например, реформа бюджетных учреждений. У минфина области нет подведомственных учреждений. Все подведомственные учреждения относятся к конкретной отрасли — образованию, здравоохранению, культуре. Но они напрямую связаны с финансами. И только совместная работа специалистов на всех уровнях помогает успешно решать актуальные задачи, по-новому выстраивать финансовые механизмы, чтобы происходящие перемены только позитивно отразились на качестве оказания услуг жителям нашей области.

— Андрей Вадимович, как удается в условиях ограниченных ресурсов удовлетворять потребности региона, жителей? Что делается для сокращения дефицита бюджета и расширения финансовых возможностей Челябинской области?

— Есть хорошая фраза — «экономика есть искусство удовлетворять безграничные потребности при помощи ограниченных ресурсов». В разных условиях, на разных этапах экономического развития это искусство востребовано либо в большей, либо в меньшей степени.

Если взять 95-летний период функционирования финансовой системы Южного Урала, то я уверен — легких времен не было ни у одного предшественника мне руководителя. Конечно, были периоды очень тяжелые и полегче. В период безденежья приходилось делить несколько миллионов рублей на всю Челябинскую область. В другое время казна пополнялась, и обеспечивать расходы было гораздо легче. Но возникали ведь и другие проблемы. Потребности растут, правила меняются, совершенствуется бюджетное законодательство, и постоянно надо идти в ногу со временем. Профессия финансиста ведь только кажется регламентированной и скучной. На самом деле, чтобы решить задачу, которую Вы озвучили в своем вопросе, мы постоянно находимся в творческом поиске.

Сегодня — то время, когда искусство эффективного управления ресурсами особенно актуально. Если средства ограничены, основная задача — расставить приоритеты и в первую очередь обеспечить жизненно важные направления. Это, конечно, социально значимые отрасли — образование, здравоохранение, льготы и социальная поддержка жителей, культура, спорт. Все вместе — более 70% бюджета. И только когда эти расходы обеспечены деньгами, можно смотреть на остальные потребности. Но при этом важно не перегибать палку и не забывать о будущем. О том, что для дальнейшего роста доходов необходимо вкладываться и в развитие, и в новые инфраструктурные объекты, поддерживать бизнес, инвестиции. Поиск этого баланса — между доходами и потребностями, между текущей необходимостью и вложениями в будущее — аналитический и зачастую творческий процесс, этим мы и занимаемся.

Вторая задача — использовать имеющиеся средства максимально эффективно. Выполнение этой задачи находится на особом контроле руководства области, которое требует, чтобы ни один рубль не был потрачен зря. Поэтому весь бюджетный механизм выстроен так, чтобы стимулировать распорядителей средств — это министерства, ведомства, непосредственно учреждения Челябинской области — обеспечивать приоритетность и

эффективность расходов. У нас сегодня законодательством предусмотрены необходимые для этого инструменты, и мы ими активно пользуемся.

— Что сегодня представляет собой сообщество южноуральских финансистов? И какие задачи стоят перед вами на перспективу?

— Скажу честно, люблю отвечать на этот вопрос, потому что каждый раз испытываю чувство гордости за то, что работаю с такими людьми. Работники финансовых органов Челябинской области — это действительно очень высококвалифицированная команда, настоящие профессионалы, люди с государственным мышлением и обостренным чувством ответственности. Так было всегда. Иначе в нашей сфере просто невозможно. Ты не сможешь работать, если не будешь соответствовать этим требованиям. Многие наши коллеги имеют высокие награды и звания — «Заслуженный экономист РФ», «Отличник финансовой работы».

Большая заслуга в формировании такого коллектива, конечно, принадлежит предыдущим руководителям финансового органа области. Так, сегодня живут и здравствуют Александр Григорьевич Семькин, Михаил Иосифович Чемодуров, Альфред Галимович Галимов, Александр Евгеньевич Прокин, Игорь Александрович Сербинов, Виктория Георгиевна Голубцова. Эти люди очень многое сделали для того, чтобы сегодня не просто финансовый орган, а в целом Челябинская область получала заслуженно высокие оценки.

Большой плюс, я считаю, — это достаточно стабильный состав. Люди посвящают этой профессии всю жизнь, работают в системе, бывает, по 50 лет. Очень интересно, что некоторые начинали работать при Хрущеве, а ушли на пенсию при Путине. Практически все наши ветераны, кто ушел на пенсию из областного минфина, имеют стаж более 30 лет. Это ведь колоссальный опыт! У нас были и такие моменты, когда мы просто не могли позволить себе расстаться с опытом этих людей и просили поработать подольше, подготовить молодых специалистов.

С таким коллективом мы готовы решать новые задачи: по повышению эффективности управления финансами, внедрению современных электронных технологий в бюджетный процесс, обеспечению его открытости и повышению доступности.

Руководители финансового органа Челябинской области с 1919 года по настоящее время:

1919 год — Ольга Ефремовна Коган;
до 1934 года — А.И. Семенов, Матвей Коньшев, Н.Т. Чашин, М.Н. Пьянков, Шилов, Яков Теумин;
1934—1937 — Иван Дмитриевич Дичев;
1938—1943 — Василий Васильевич Сосновский;
1943—1950 — Александр Иванович Коршунов;
1950—1977 — Федор Александрович Кульшарыпов;
1977—1982 — Александр Григорьевич Семькин;
1982—1986 — Михаил Иосифович Чемодуров;
1986—1993 — Альфред Галимович Галимов;
1993—1997 — Александр Евгеньевич Прокин;
1997—2000 — Альфред Галимович Галимов;
2000—2002 — Игорь Александрович Сербинов;
2002—2010 — Виктория Георгиевна Голубцова;
с 2010 года — Андрей Вадимович Пшеницын.

Поздравляю всех коллег с профессиональным праздником и юбилеем финансовой системы. Желаю новых достижений в работе и в жизни!

Все нюансы законодательства — в одной системе

Региональный информационный центр «ВедаПлюс», открытый в 1994 году, стал создателем первой правовой базы данных по законодательству Челябинской области, доступной для коммерческих организаций и предприятий. Сегодня компания оказывает информационные услуги по установке и сопровождению справочно-правовых систем «КонсультантПлюс» на всей территории Южного Урала.

В июле 2014 года Региональному информационному центру «ВедаПлюс» исполнилось 20 лет. За это время справочная правовая система «КонсультантПлюс» стала в России надежным помощником каждого специалиста, который, в соответствии с профилем деятельности, должен знать обо всех нюансах законодательства. Продукты фирмы и информационный сервис позволяют принципиально повысить качество и эффективность выполнения всего спектра правовых задач — от научных разработок и подготовки законопроектов до решения отдельных вопросов правоприменительной практики.

Клиенты компании «ВедаПлюс» всегда могут рассчитывать на качественный и оперативный сервис, который им предоставляют высококвалифицированные сотрудники.

Совокупный объем информационных ресурсов правовой системы «КонсультантПлюс» превышает 61 миллион документов, это позволяет отвечать на любые запросы в области поиска правовой информации. Что немаловажно — каждый из этих документов доступен любому пользователю.

ЭКСКЛЮЗИВНОСТЬ И ОПЕРАТИВНОСТЬ ИНФОРМАЦИИ

Единый информационный массив «КонсультантПлюс» включает девять разделов, в них представлены различные типы правовых сведений. Более половины материалов в разделе «Финансовые консультации» разработаны специально для пользователей системы «КонсультантПлюс» и представлены только в этой системе.



Ведущие сотрудники Регионального информационного центра «ВедаПлюс»

Непрерывное и оперативное поступление новых документов в «КонсультантПлюс» обеспечивается прямыми договорами с федеральными и региональными органами власти и самоуправления.

РИЦ «ВедаПлюс» успешно реализует все некоммерческие проекты «КонсультантПлюс», направленные на формирование единого правового пространства в Челябинске и Челябинской области. Компания сотрудничает со многими учебными заведениями не только города, но и региона. Ежегодно проводятся различные олимпиады, презентации обновлений системы и другие тематические мероприятия, которые предполагают вручение призов и подарков. Цель данных акций заключается в повышении интереса студентов к обучению, улучшении качества их знаний и в целом облегчении учебного процесса.

РИЦ «ВедаПлюс» активно содействует формированию правового пространства в стране и принимает участие в общественно значимых проектах, призванных повысить правовую грамотность населения. Центр вносит значительный вклад в создание единого



НАЮК
Лариса Витальевна,
генеральный директор
группы компаний
«ВедаПлюс»

Фото: Наталья БЕЛЕНЦОВА

Коллектив ЗАО «РИЦ «ВедаПлюс» горячо и сердечно поздравляет всех работников финансовой сферы с Днем финансиста! Этот праздник призван подчеркнуть важнейшую роль работников финансовой сферы в развитии и укреплении экономической системы государства, которая является гарантом социальной и политической стабильности в обществе.

Все мы понимаем, насколько ответственен и серьезен тот участок работы, за который вы отвечаете, и какую важную роль играют здесь такие присущие финансистам качества, как профессионализм, честность, объективность.

Искренне желаем вам благополучия, плодотворной работы, профессиональных успехов, стабильности и новых горизонтов в финансовой деятельности!

В свою очередь, мы искренне рады, что вы в решении повседневных задач и проблем выбираете в качестве надежного помощника справочно-правовую систему «КонсультантПлюс». Надеемся на дальнейшее укрепление и развитие наших партнерских отношений.

информационного пространства — как в Челябинской области, так и на территории Российской Федерации.

— Наш бизнес — это надежная правовая поддержка наших клиентов и обеспечение их эффективными инструментами работы с правовой информацией на базе справочно-правовых систем «КонсультантПлюс», — считает генеральный директор группы компаний «ВедаПлюс» Лариса Наюк. — Мы реально работаем для того, чтобы в России было создано цивилизованное гражданское правовое общество. Наше кредо — никогда не останавливаться на достигнутом, расти над собой и обстоятельствами, ставить все новые цели. Главное — двигаться вперед. ■

Александр ВАЛИЕВ

ЗАО «РИЦ «ВЕДАПЛЮС»
454091 г. Челябинск, ул. Коммуны, 35
Телефон/факс (351) 263-27-51
E-mail: veda@vedaplus.ru; www.vedaplus.ru



ЭФРОС Валерий Владимирович,
председатель совета директоров
ОАО «УРАЛПРОМБАНК»

Нам доверяют 20 лет

8 сентября в России отмечается профессиональный праздник — День финансиста, а 22 сентября исполняется 95 лет финансовой системе Южного Урала. Поздравляю всех финансовых работников Челябинской области с этими знаковыми событиями!

УРАЛПРОМБАНК — неотъемлемая часть финансовой системы региона — 11 июля 2014 года отметил 20-летие, значимую дату, символизирующую стабильность и надежность работы.

Выражаем искреннюю признательность партнерам и клиентам банка за долговременное и плодотворное сотрудничество, за доверие к нашему коллективу.

Один из известных современников сказал: «Успех не придет к вам. Вы сами должны дойти до него!» А это значит, надо действовать, постоянно развиваться, совершенствоваться.

Так и УРАЛПРОМБАНК. Поставив во главу угла принципы точности, стабильности, надежности, банк неустанно продвигается вперед.

Прагматичность при выборе целей, грамотная политика позволили банку приобрести репутацию надежного партнера и выстоять даже в самые трудные для экономики времена. Сейчас, опираясь на большой опыт работы, можно с уверенностью сказать, что ТОЧНОСТЬ И НАДЕЖНОСТЬ стали формулой успеха банка, нашими главными ценностями, которыми мы руководствуемся, выстраивая отношения с клиентами, планируя развитие, внедряя инновации.

Мы нацелены на максимальный рост объемов обслуживания всех клиентов (как физических, так и юридических лиц) на территории Челябинской области.

Продуктивная работа, а также достигнутые с ее помощью финансовая стабильность и экономический рост позволяют активно вести благотворительную деятельность, участвовать в социальных проектах города и организовывать собственные проекты и акции.

Банк всегда придерживается принципов разумного консерватизма, что не раз уберегло от необдуманных шагов. Клиенты нам доверяют, и мы не имеем права обмануть это доверие.



Колоссальный опыт, мощный потенциал

В 2014 году институту «Челябинскгражданпроект» исполняется 80 лет. Созданный в начале 30-х годов XX века, он долгое время был единственным предприятием в городе, занимавшимся проектно-изыскательскими работами в области гражданского строительства.

Жилые дома на перекрестке проспекта Ленина и улицы Свободы, здания областного Управления сельского хозяйства, Челябинского цинкового завода, ГРЭС и ТЭЦ-1 стали одними из первых его объектов. Сегодня в активе института — сотни объектов, построенных по проектам, разработанным в его стенах, множество ярких имен архитекторов и проектировщиков, высочайший статус и мощный потенциал.

Роль института «Челябинскгражданпроект» в формировании внешнего облика Челябинска трудно переоценить. Архитекторы и проектировщики института неизменно участвуют в возведении важнейших для областного центра объектов. Среди проектов такого уровня — благоустройство привокзальной площади Челябинска, включая торговый комплекс «Синегорье», реконструкция здания областной филармонии и футбольного стадиона «Центральный», строительство нескольких торговых комплексов, легкоатлетического стадиона и областного краеведческого музея, ряда православных храмов, нового здания правительства.

В структуру института входят архитектурно-конструкторская мастерская и специализированные отделы, руководители которых являются также главными специалистами по основным инженерным направлениям, это теплотехнический, электротехнический, санитарно-технический, газотехнологический, отдел автоматизации, сметный отдел. Еще одно направление деятельности института представляет отдел инженерных изысканий. Для выполнения проектно-реставрационных работ создано специализированное бюро.

Без преувеличения можно сказать, что отдел генерального плана института «Челябинскгражданпроект» в настоящее время

Достойная история, широкие перспективы!

«Челябинскгражданпроект» по праву считается одним из крупнейших проектных институтов в строительном комплексе России, за его плечами богатая история. В течение всех 80 лет институт является олицетворением передовых проектных технологий, колоссального опыта, постоянного развития, высочайшего профессионализма.

Подтверждением этому служат разработанные градостроительные документы населенных пунктов и территорий, большое количество объектов, построенных по проектам наших сотрудников, и сложившаяся школа подготовки проектировщиков, которая воспитала немало известных специалистов.

Все эти достижения стали возможны благодаря сохранению и совершенствованию опыта прошлых поколений, напряженной работе в разные годы каждого члена трудового коллектива.

У нас славное прошлое, которое во многом помогает нам и сегодня занимать достойное место на рынке проектных работ и успешно сотрудничать с заказчиками.

Творческий и профессиональный потенциал работающих сегодня в институте градостроителей, архитекторов, конструкторов, специалистов по инженерной инфраструктуре, устойчивое финансовое положение, современная производственная и материальная база позволяют обеспечить комплексное выполнение проектных работ в установленные сроки и с высоким качеством, быть надежным партнером в реализации этапов жизненного цикла инвестиционных проектов.

Уверен, что коллектив института способен продолжать славные традиции.

Поздравляю с 80-летием «Челябинскгражданпроекта» всех членов трудового коллектива, а также ветеранов! Желаю успехов в трудовой деятельности и счастья в личной жизни, крепкого здоровья и благополучия вам и вашим близким!

Владимир КУКАРИН,
директор института «Челябинскгражданпроект»

является региональным лидером в области градостроительного проектирования, ведущим разработчиком градостроительной документации в Челябинской области.

Основным преимуществом института была и остается комплексность проектирования: от выполнения градостроительной документации города-района-квартала до рабочего проектирования отдельных зданий и инженерного обеспечения застройки.

Выполняя решения правительства по ускорению темпов жилищного строительства, институт по заказу ЮУ КЖСИ в кратчайшие сроки выполнил градостроительную, проектную документацию по застройке района «Парковый» (жилые районы № 11, 12 Краснопольской площадки, микрорайоны № 52, 53, 56, магистральные инженерные сети всего района). Для осуществления этой задачи выполнены проекты новых современных секций серии 97,1, проекты 10-, 14- и 18-этажных панельных жилых домов из изделий «Бетатек» по прогрессивной финской технологии, каркасных многоэтажных домов. Это позволило обеспечить выполнение программы заказчика по строительству доступного жилья, новый жилой район украсил своим обликом город.

После победы на конкурсе при губернаторе Челябинской области варианта планировки и застройки жилого района № 13 «Академ Сити» на площадке Челябинского госуниверситета, разработанного отделом генплана института, был выполнен проект планировки и межевания территории, утвержденный городом, который стал основой для застройки этой территории.

Коллектив института выполнил проектную и рабочую документацию на строительство микрорайона № 3 и второй очереди



Проект крытого легкоатлетического стадиона в Екатеринбурге



Проект жилого района «Академ Riverside»



Проект микрорайона «Белый хутор»

микрорайона № 2 «Академ Сити» (с учетом прокладки всех магистральных инженерных сетей), а также проект инженерной подготовки территории района. Кроме того, разработаны проекты домов повторного применения для застройки района: секции разных типов 17-этажного жилого дома «Таганай» из изделий 97-й серии и шесть видов секций 25-этажного жилого дома «Гранд».

Особого внимания потребовали схема территориального планирования Челябинской области и схема развития Сосновского района, прилегающего к областному центру.



Новое здание краеведческого музея



Здание областного правительства

В настоящее время институтом выполняются проектные работы по комплексной застройке микрорайона № 50, части микрорайона № 29, микрорайона у озера Первое. По муниципальным контрактам выполнены проекты школы на тысячу учащихся, детских садов на 150, 190, 220, 290 мест для повторного применения при застройке города и области.

Институт, имея большой опыт масштабных градостроительных работ для Челябинской области, принимает участие в конкурсе на разработку проекта схемы территориального развития части территории Челябинской области, применительно к главному планировочному узлу столицы Южного Урала (территория Челябинской агломерации).

Качество проектной документации — один из тех показателей, которым по-прежнему уделяется самое пристальное внимание. Институт готов к сотрудничеству с организациями и частными лицами, заинтересованными в проектном обеспечении инвестиций в строительство.

Три четверти века на защите жизни и здоровья людей

26 августа свое 75-летие отметило ОАО «Сорбент» — крупнейший производитель и поставщик активированного угля в Восточной Европе, разработчик и один из ведущих российских производителей противогазов и фильтров к ним.



ДУБОВИК
Борис Алексеевич,
генеральный директор
ОАО «Сорбент»

— **Борис Алексеевич, какие события в истории предприятия Вы считаете наиболее важными?**

— История завода начиналась с цеха по производству активированного угля, в том числе для снаряжения противогазовых коробок. Мощный импульс для развития предприятия получило в Великую Отечественную войну. К нам эвакуировали завод из Подмоскovie, уже в мае 1942 года для нужд фронта были выпущены первые боевые противогазы. После войны завод переориентировался на выпуск гражданских средств защиты для взрослых и детей. Масштабные модернизация и строительство шли в 60—70-е годы XX века, что тогда вывело предприятие на новый уровень. В постсо-

Продукция, услуги, партнеры

Современная номенклатура ОАО «Сорбент» объединяет несколько групп продукции, предназначенной для защиты жизни и здоровья человека, охраны природы. Это активированные угли; химические поглотители и катализаторы на основе активированных углей; средства индивидуальной защиты органов дыхания; фильтрующие полотна; коагулянты для очистки жидкостей; мобильные и стационарные установки очистки воды; бытовые фильтры «Родник».

Многие виды и подвиды продукции «заточены» под конкретные задачи. Например, только патронных респираторов промышленного назначения выпускается четыре вида — все они разной конструкции. Фильтры для доочистки питьевой воды также выпускаются в нескольких вариантах, которые отличаются и способом установки (настольный, настенный), и ресурсом работы, могут использоваться с разными картриджами, в зависимости от качества воды.

Среди клиентов ОАО «Сорбент» — небольшие организации и предприятия-гиганты, расположенные на огромной территории от Калининграда до Владивостока. Также продукция поставляется в страны ближнего зарубежья.

ветские годы, несмотря на трудности, оно даже расширило номенклатуру товаров.

Если говорить о последних годах, то активные, серьезные реформы начались в конце первого десятилетия XXI века. Автоматизированы многие системы управления, оборудована новая лаборатория, во всех цехах установлены современные аппараты. Начали работать несколько линий автоматического производства фильтров, противогазов и их комплектующих, например, две из них выпускают фильтры различного объема из композиционного материала. Они имеют улучшенные эксплуатационные и эргономические свойства — значительно снижено сопротивление дыханию, увеличено время защиты от вредных и опасных веществ. Линии созданы в Европе в соответствии с местными нормами безопасности производства и контроля качества продукции. После прохождения сертификации на соответствие европейским требованиям мы сможем поставлять свою продукцию в Европу.

— **С какими достижениями компания подошла к юбилейной дате?**

— Сегодня ОАО «Сорбент» — динамично развивающееся предприятие, поставляющее на рынок более 150 наименований продукции. Мы являемся крупнейшим производителем и поставщиком активированного угля в Восточной Европе, разработчиком и одним из ведущих российских производителей противогазов и фильтров к ним. На предприятии действует международная система менеджмента качества, соответствующая требованиям ГОСТ ISO 9001 и ГОСТ



Здание заводоуправления



Производство современных фильтров

РВ 0015.002, что позволяет поддерживать качество нашей продукции на мировом уровне. Мы постоянно разрабатываем новые марки материалов и изделий. В последние годы это: новые химические поглотители, панорамные маски, фильтры из полимерного материала, универсальные прогнитогазы, новые виды самоспасателей и другая продукция с улучшенными защитными свойствами, комфортная в использовании.

— Как в ОАО «Сорбент» выстраивается кадровая политика?

— Люди — основная ценность предприятия. Здесь работает более 1300 человек, и мы стараемся заботиться о своих сотрудниках, создавая благоприятные условия для их труда. ОАО «Сорбент» стало одним из победителей двух значимых конкурсов в этой сфере: «Лучший страхователь» в Пермском крае (проводит Пенсионный фонд РФ) и смотра-конкурса по улучшению условий труда на предприятиях за 2013 год (проводится Пермской краевой организацией Росхимпрофсоюза).

На заводе можно пройти диспансеризацию в медпункте, получить направление в Центр профпатологии и в дальнейшем компенсацию затрат на лечение по полису добровольного медицинского страхования. Кроме того, сотрудники могут бесплатно заниматься спортом: играть в футбол, волейбол, настольный теннис. Творческая, интеллектуальная жизнь также очень активна: в этой сфере работают профсоюз и молодежная организация. Конкурсы, мероприятия, слеты сплачивают коллектив и дают возможность отдохнуть от трудовых будней.

Очень плотно сотрудничаем с учебными заведениями. Школьники, студенты приходят к нам на экскурсии, на практику. В прошлом году ОАО «Сорбент» выступило одним из организаторов Ассоциации работодателей химического факультета Пермского государственного национального исследовательского университета. Со следующего учебного года здесь будут готовить специалистов-практиков согласно требованиям потенциальных работодателей, а это, прежде всего, предполагает знание современной ситуации в отрасли и умение решать прикладные задачи в области химических технологий.

— Расскажите о планах предприятия.

— В планах — продолжение модернизации производства, разработка и выпуск новых продуктов и совершенствование уже зарекомендовавших себя на рынке. В своей деятельности мы стараемся не только соответствовать всем российским и мировым стандартам качества, но и превосходить их, а также выполнять особые требования заказчика. В 2013 году совместно с Пермским национальным исследовательским политехническим университетом ОАО «Сорбент» победило в конкурсе проектов по созданию высокотехнологичного



Установка очистки воды

производства. Мы должны разработать технологию, которая позволит выпускать углеродные сорбенты и фильтрующие материалы под любые требования заказчика. Первый этап проекта успешно завершен.

Главное, что мы идем в ногу со временем, автоматизируем производство, постоянно приобретаем новое оборудование, внутренне научно-технические службы непрерывно разрабатывают все более совершенные продукты, наши изделия проходят европейскую сертификацию. Благодаря этому отрасль развивается, жизнь людей становится безопаснее и комфортнее. Для чего мы и работаем.

Высокопрофессиональные специалисты — для развития российского села

Государственный аграрный университет Северного Зауралья — региональный центр образовательной деятельности и научного обеспечения агропромышленного комплекса Тюменской области. Вуз бережно хранит традиции российского образования, которые зародились в Тюменском Александровском реальном училище, первом среднем учебном заведении города, открытом в 1879 году.



АБРАМОВ
Николай Васильевич,
ректор Государственного
аграрного университета
Северного Зауралья

Главная задача профессорско-преподавательского состава аграрного университета — подготовить высокопрофессиональных специалистов, практичных, мобильных, умеющих организовать производство в современных экономических условиях, что возможно при умелом сочетании обширной теоретической базы, практических навыков, полученных на передовых предприятиях России и зарубежья, и инициативы сельхозтоваропроизводителей.

Тюменская область является зоной рискованного земледелия, но показатели в АПК зачастую превышают общероссийские, и в этом, несомненно, немалый вклад выпускников аграрного университета. В регионе у молодежи есть все возможности для того, чтобы приложить свою энергию к развитию российского села.

БОГАТОЕ ПРОШЛОЕ

История Государственного аграрного университета Северного Зауралья неразрывно связана с реальным училищем, открытым 15 сентября 1879 года, а 18 ноября того же года с дозволения императора Александра II училище получило имя Александровского. Оно стало вторым на территории Западной Сибири реальным училищем (первое появилось в Томске в 1877 году).

Первый директор училища — выдающийся исследователь Сибири, общественный деятель Иван Словцов. Главный корпус университета построен по проекту петербургского архитектора Петра Воротилова в стиле сибирского барокко на деньги купца-мецената, городского головы Прокопия Подаруева, который в своем завещании пожелал, чтобы здесь всегда учились дети. Здание отнесено к памятникам истории федерального значения.

В октябре 1920 года на базе реального училища был открыт Тюменский сельскохозяйственный техникум, его первый директор — Павел Мартен, ученый-биолог, кавале-

р ордена Святого Станислава III степени. В техникуме готовили полеводов, агрохимиков, мастеров дорожного строительства, агрономов, специалистов лесного хозяйства, землеустроителей, гидромелиораторов. За 38 лет своей деятельности техникум подготовил 2875 специалистов, чем внес значительный вклад в подготовку квалифицированных кадров для сельского хозяйства.

5 сентября 1959 года на базе техникума создан Тюменский сельскохозяйственный институт, правопреемницей которого в 1995 году стала Тюменская государственная сельскохозяйственная академия. Особым событием в жизни вуза стало присвоение после успешной аккредитации приказом Министерства образования и науки РФ № 1286 от 4 октября 2012 года ТюмГСХА статуса университета. Приказом № 641 от 19 декабря 2012 года Министерства сельского хозяйства РФ ТюмГСХА переименована в Государственный аграрный университет Северного Зауралья.

Вуз бережно хранит память о выдающихся людях, так или иначе связанных с историей вуза, это: Герои Советского Союза легендарный разведчик Н. Кузнецов и летчик П. Шаров, кавалер трех орденов Славы М. Брюховский, Герои Социалистического Труда П. Прокопьев и М. Козлов, талантливый писатель и агроном М. Пришвин, советский нарком и дипломат Л. Красин, оперный и камерный певец А. Лабинский, геолог Н. Высоцкий — в его честь назван минерал высокоцит, врач, почетный гражданин Тюмени С. Карнацевич, первый директор Государственного института сооружений Г. Красин, первый директор Тюменского областного краеведческого музея, биохимик, директор Государственного института экспериментальной медицины Б. Словцов.

В годы Великой Отечественной войны в здании сельскохозяйственного техникума сохранялось тело В. Ленина, эвакуированное из Москвы в Тюмень. Здесь же размещались службы Кремля.

КАЧЕСТВЕННО НОВЫЙ УРОВЕНЬ ПОДГОТОВКИ

Государственный аграрный университет Северного Зауралья является региональным центром образовательной деятельности, научного обеспечения и производства наукоемкой продукции в АПК Тюменской области, Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого автономных округов.

Университет располагается в восьми учебных корпусах общей площадью более 70 тысяч квадратных метров. В студенческом городке, который построен в живописном районе города, расположены учебные корпуса, три общежития, спортивный комплекс «Колос» с двумя игровыми залами и плавательным бассейном, лыжная база, хоккейный корт, открытый стадион с трибунами на три тысячи посадочных мест, конноспортивная школа с зимним манежем, автодром, трактородром, а в 40 километрах от города — биологическая станция «Черная речка».

В структуре университета функционируют шесть институтов, филиал в городе Салехарде, 34 кафедры, агробиотехнологический центр, научная библиотека, учебно-методический центр, центр по внеучебной работе студентов, редакционно-издательский отдел, информационно-технический центр, центр технического обеспечения, пресс-центр, учебное телевидение, центр дополнительного образования, Дом культуры.

Структурным подразделением вуза является учебно-опытное хозяйство с машинно-тракторным парком, фермами и физиологическим двором, имеющее высокие производственно-экономические показатели.

Обучение ведется по 21 направлению подготовки бакалавриата и одной специальности, 26 программам послевузовского, трем — дополнительного образования и 36 программам профессиональной подготовки по рабочим профессиям.

В целях предоставления студентам области широкого выбора своей будущей профессиональной деятельности, с учетом потребностей рынка труда и региона в университете реализуются около 100 специализаций по различным направлениям и специальностям.

Обучение ведет высококвалифицированный профессорско-преподавательский состав: из 337 преподавателей 67% имеют ученые степени, среди них 43 доктора наук, два заслуженных деятеля науки РФ; восемь профессоров имеют почетное звание «Заслуженный работник высшей школы РФ», два — «Заслуженный агроном РФ», и по одному — «Заслуженный эколог РФ», «Заслуженный ветеринарный врач РФ», «Заслуженный работник сельского хозяйства РФ».

В университете работают магистратура по 14 направлениям, аспирантура по семи специальностям и докторантура



В центре агробиотехнологий

по пяти специальностям. Действуют два диссертационных совета по защите диссертаций на соискание ученых степеней кандидата и доктора сельскохозяйственных и биологических наук.

Аудитории оборудованы мультимедийными и интерактивными системами. Практические занятия проходят в специализированных лабораториях и кабинетах, оснащенных современными приборами, измерительной и компьютерной техникой.

В научной библиотеке хранится свыше 454 тысяч томов документов, располагаются издательско-полиграфический комплекс, университетское телевидение.

Образовательная деятельность аграрного университета базируется на осуществлении интеграции с наукой и производством. Обучение студентов в аграрном университете проходит в соответствии с федеральными государственными образовательными стандартами, с учетом природ-

Международная деятельность ГАУ Северного Зауралья направлена на интернационализацию образования, повышение его качества. Отдел международных связей осуществляет деятельность по установлению и развитию связей с университетами и научными центрами за рубежом, обмену опытом с зарубежными учеными, организации студенческих обменов, реализации совместных научно-исследовательских программ. Университет в составе консорциумов участвует в реализации международных научных и образовательных проектов.

но-климатических и социально-экономических условий Северного Зауралья.

Учебная деятельность университета основывается на концепции многоуровневого непрерывного образования, использовании инновационных образовательных технологий и организации опережающей селективной подготовки высококвалифицированных кадров, обладающих востребованными бизнесом компетенциями.

Качественно новый уровень подготовки специалистов, способных решать задачи в условиях рыночной экономики, обеспечит устойчивое развитие агропромышленного комплекса Тюменской области и позволит в дальнейшем вырабатывать новые механизмы модернизации аграрного высшего профессионального образования на основе интеграции с академической, прикладной наукой и бизнес-сообществом.

Включение в структуру ГАУ Северного Зауралья профессионального образования технологического профиля расширяет возможности студентов в плане ранней специализации и освоения практических навыков через обучение по программам рабочих профессий и прикладного бакалавриата.

На базе университета разрабатывается модель сетевого взаимодействия вузов, научных и инновационных организаций, обеспечивающая обучающимся возможность освоения индивидуальных образовательных программ.

ЯДРО СОВРЕМЕННОЙ СИСТЕМЫ ОБРАЗОВАНИЯ

Одним из базовых оснований деятельности ГАУ Северного Зауралья становится принцип широкой академической мобильности (студенческой, научной, преподавательской) на региональном, национальном и международном уровнях. Для опережающего формирования регионального и национального интеллектуального потенциала в ГАУ Северного Зауралья развернута система поиска и поддержки талантливой молодежи. С этой целью внедряются системы дистанционного, очно-заочного обучения и консультирования одаренных детей и талантливой молодежи с использованием возможностей образовательно-научных и инновационных структур университета. Важнейшим для университета постепенно становится принцип: обучать тех, кто хочет и может учиться.

Студенты, обучающиеся в вузе по программам академического бакалавриата, могут заниматься научными изысканиями по пяти отраслям наук: сельскохозяйственные, биологические, технические, экономические и науки о земле, включая точное земледелие с использованием космических систем.

Концепция современного образования исходит из того, что человек должен быть включен в непрерывный цикл обучения, повышения квалификации и переподготовки на протяжении всего периода активной деятельности. ГАУ Северного Зауралья становится ядром современной системы непрерывного аграрного образования региона.

«В сельское хозяйство следует идти по призванию»

Выпускник Тюменского сельскохозяйственного института (ныне Государственный аграрный университет Северного Зауралья) Виктор Гейн многие годы отдал руководящей работе в сельском хозяйстве региона. Сегодня он рассказывает о годах учебы в вузе и своем профессиональном пути.

— В Тюменский сельскохозяйственный институт (прежнее название Государственного аграрного университета Северного Зауралья) я поступил после службы в армии. Демобилизовался глубокой осенью и тотчас пошел записываться на подготовительное отделение. Естественно, опоздал, ребята к этому времени отзанимались уже два месяца. Тогда я обра-



Виктор ГЕЙН — первокурсник. 1971 год.

тился к заведующей подготовительным отделением Тамаре Борисовне Радкевич, предложил ей: запишите меня в журнал, если смогу наверстать упущенное до начала первой сессии — вы меня оставляете.

Тамара Борисовна пошла мне навстречу, за что я ей благодарен по сей день. Шел ноябрь, времени до экзаменов было в обрез, тем не менее я сдал все дисциплины на «4» и «5». Успешно окончил подготовительное отделение и в 1972 году поступил в сельхозинститут, как и мечтал, на агрономический факультет.

ГЕЙН
Виктор Карлович,
директор агрофирмы
«Луговская»



Вообще, в те годы молодые люди выбирали профессию осознанно, как говорится, по велению души. Из нашего выпуска, насколько я помню, только один человек впоследствии работал не по профессии. На моем курсе многие ребята уже успели отслужить в армии, и именно они были костяком агрономического факультета. Я, например, был старостой группы и курса, членом комитета комсомола, членом профсоюзного комитета. Все пять лет учебы подрабатывал сторожем в детском садике, разгружал вагоны и баржи, словом, обеспечивал себя полностью. Даже откладывал деньги на сберегательную книжку. Естественно, старался хорошо учиться, прекрасно понимая, что полученные знания мне очень пригодятся в дальнейшем, когда я буду работать агрономом. И такой подход к учебе был у подавляющего большинства моих однокашников.

А сколько выпускников сельскохозяйственного университета работают по профессии теперь? Думаю, процентов пять-десять, не более. Сегодня для них главное — получить «корочки» о высшем образовании. И лишь единицы связывают судьбу с сельским хозяйством, где всю долгую и напряженную летнюю кампанию надо трудиться без выходных, с раннего утра и до глубокой ночи.

На мой взгляд, ситуация изменится к лучшему только тогда, когда специалисты агропромышленного комплекса будут иметь достойную зарплату, когда та же доярка станет получать не 15 тысяч рублей в месяц, а как минимум 50 тысяч рублей.



Встреча выпускников Тюменского сельскохозяйственного института



Награждение серебряной медалью «За вклад в развитие генеалогии и прочих специальных исторических дисциплин». Октябрь 2013 года

Годы учебы пролетели как один миг. Институт я окончил с отличием. Поскольку был одним из первых по количеству баллов, имел возможность выбирать. Выбрал свою малую родину — Бердюжский район Тюменской области. Трудовую биографию начал с должности агронома. Вскоре меня пригласили в райком комсомола, а чуть позже — на партийную работу. Четыре года был секретарем парткома, после чего получил назначение на должность директора совхоза «Кировский», который возглавлял в течение десяти лет. Это было, наверное, самое лучшее время в моей жизни. Мы добивались хороших надоев и привесов, сдавали по 30 квартир в год, построили Дом ветеранов, профилакторий, спорткомплекс, детский сад, множество других объектов соцкультбыта. Именно на время так называемого застоя пришелся мой производственный взлет.



Уже 20 лет Виктор ГЕЙН трудится в селе Кулаково

Затем меня направили в Тюмень, в областное Управление сельского хозяйства.

Последние 20 лет работаю в селе Кулаково Тюменского района, возглавляю агрофирму «Луговская». Начало работы в этом хозяйстве было, пожалуй, самым сложным периодом в моей жизни. В марте 1995 года, когда я принял предприятие, оно было на грани банкротства. Полный развал материально-технической базы, все разбито и запущено, люди почти год не получали заработную плату. Словом, пришлось начинать практически с нуля.

Надои в расчете на одну фуражную корову в хозяйстве тогда составляли примерно 1800 литров молока в год. И я поставил перед собой и коллективом задачу: ежегодно прибавлять по тысяче литров.

Сегодня агрофирма «Луговская» — вполне успешное животноводческое предприятие молочного направления, является племенным репродуктором по выращиванию нетелей черно-пестрой породы с примесью голштинофризов. Убежден: при должном уходе и кормлении, при соответствующей поддержке отрасли со стороны государства отечественные породы молочного скота могут давать до десяти тысяч литров в год в расчете на одну фуражную корову. Это европейский



С родными и близкими

уровень, и генетика наших коров вполне позволяет добиваться таких результатов.

Мы у себя в хозяйстве пока в среднем получаем в пределах семи тысяч литров, хотя отдельные коровы дают по десять и более тысяч литров молока в год. Агрофирма полностью обеспечивает имеющееся поголовье кормами и, имея замкнутый цикл производства, фактически не зависит от рыночной конъюнктуры.



Агрофирма «Луговская» оказывает поддержку церкви в селе Кулаково

Самый большой вопрос — цена на сырое молоко. До тех пор пока она будет оставаться на неоправданно низком уровне, нам не избежать дальнейшего уменьшения дойного поголовья и в целом по стране, и в регионе в частности.

Другая проблема связана с нехваткой энергии в кормах. При оптимальной потребности в 10,8 мегаджоуля мы пока имеем примерно 9,5—9,8 мегаджоуля. Обогащаем корма за счет увеличения площади посевов многолетних трав, в частности люцерны. Внедряем передовые технологии, используем современную технику. И разумеется, поддерживаем тесные связи с ведущим аграрным учебным заведением региона: ежегодно не менее десятка студентов Государственного аграрного университета Северного Зауралья проходят у нас производственную практику. ■

Николай БАТАЛОВ

ЗАО «АГРОФИРМА «ЛУГОВСКАЯ»
625526 Тюменская область, Тюменский район,
с. Кулаково, ул. Советская, 4
Телефон/факс (3452) 77-70-22
E-mail: Lug72@mail.ru

Трезвый расчет, разумный риск, поддержка государства и грамотные кадры

Выпускник Тюменского сельскохозяйственного института (в настоящее время — Государственный аграрный университет Северного Зауралья) Алексей Швецов с 1978 года трудится в одном и том же хозяйстве. Бригадир отделения на малой родине, управляющий, главный агроном, председатель профсоюзного комитета, секретарь партийной организации, вновь агроном, а с 2006 года директор ЗАО «Падунское» — таков его послужной список.

Алексей Швецов родился 24 октября 1955 года в поселке Речном Новозаимского (ныне Заводоуковский) района Тюменской области. В 1973 году после окончания Падунской средней школы поступил в Тюменский сельскохозяйственный институт. Учеба в вузе завершилась в 1978 году получением диплома с присвоением квалификации «ученый-агроном».

Ректором сельхозинститута в то время работал Анатолий Малов, деканом факультета — Николай Сулима, он же преподавал мелиорацию. Виталий Федоткин учил земледелию и был руководителем дипломного проекта Алексея Швецова. «Влияние доз и способов заделки гипса на свойства лугового солонца» — тема дипломного проекта. Практические занятия по земледелию вел Анатолий Бородин. А набирали материал для дипломной работы студенты почти два года в весенне-летне-осенний период в совхозе «Вагайский», что в Омутинском районе Тюменской области.

Хорошо запомнилась Алексею Швецову первая осенняя практика в Викуловском районе сразу после поступления в институт. Холодные осенние ночи в палатках, унылые дожди, а каждый день нужно было пройти определенным маршрутом по полям и лугам, отобрать пробы почв для исследования, самим приготовить в полевых условиях еду. Вечерами были песни у костра, которые позволяли забыть о трудностях.

Сегодня Алексей Иванович иногда встречается с однокурсниками, но чаще общение происходит по телефону. С Сергеем Глебовым они учились на одном курсе, жили в общежитии в одной комнате. Сейчас С. Глебов — агроном Абатского комитета по сельскому хозяйству. С председателем комитета по сельскому хозяйству Сладковского района Анатолием Куликовым Алексей Швецов часто встречается на различных совещаниях. Сокурсник Иван Васькин работает по специальности в одном из хозяйств Викуловского района.

Главное, что дала учеба в институте, по мнению Алексея Швецова, — это твердые и обширные знания, а начало было положено еще в школе. В Тюменском сельхозинституте в 70-х годах прошлого века студентов приучали работать самостоятельно.

А уж дипломированные агрономы знали и умели почти все. Однако совершенствоваться в профессии приходится почти постоянно, так как меняются техника, технологии, возникают новые требования, например к рациону животных.

Хозяйство, в котором Алексей Швецов трудится уже 36-й год, по одним историческим документам, возникло 20 марта 1920 года, по другим — в 1918 году на базе хозяйств двух помещиков, Поклевского и Колмакова. В разное время оно входило в систему Наркомата пищевой промышленности и Минсельхоза.

В 1978 году это был совхоз имени Свердлова, который занимался откормом крупнорогатого скота. А в поселке Речном имелось еще и отделение свиноводства. По килограмму и более привесов за сутки получали аграрии уже в то время. Переходящее Красное знамя ЦК КПСС, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ падунцам передано на вечное



Фото: Александр ПОНОМАРЕВ

ШВЕЦОВ
Алексей Иванович,
директор ЗАО «Падунское»

хранение, так как три года подряд они были первыми во Всесоюзном социалистическом соревновании. Менялись наименования сельскохозяйственной организации, формы собственности, но чаще всего в названии оставалось слово «Падунское».

Сегодня основное направление работы ЗАО «Падунское» — производство молока. Оно дает стабильную прибыль и финансовую независимость. А началось перепрофилирование хозяйства с постройки коровника на 300 голов в поселке Степном в 1991 году, затем был возведен аналогичный коровник в поселке Урожайном. Получали в тот момент падунцы от коровы около пяти тысяч литров молока в год. Сегодня дойное стадо насчитывает 1100 голов и от коровки надаивают уже восемь тысяч литров молока и более. Ежедневно хозяйство отправляет на переработку 22—23 тонны продукта — это около 27% молока, производимого в Заводоуковском городском округе.

Построить новые коровники, доильные залы, отремонтировать производственные помещения (зерносушилки, мастерские, гаражи), приобрести иностранных коров (а для этого еще понадобилось осуществить небольшую «революцию» в выращивании, заготовке и хранении сбалансированных кормов), самую современную технику для обработки почвы, посева и уборки — дело непростое. Для этого нужны трезвый расчет, разумный риск и финансовая поддержка от государства и области. А еще — грамотные кадры, которые готовят сегодня уже в Государственном аграрном университете Северного Зауралья. ■

Александр ПОНОМАРЕВ

ЗАО «ПАДУНСКОЕ»
644020 г. Омск, пер. Красный, 2
Телефон (3812) 44-61-03
E-mail: info@kbtm-omsk.ru
www.kbtm-omsk.ru

Десять лет на благо развития промышленности Урала

Уральский регион недаром называют промышленным сердцем России. Концентрация предприятий различных отраслей промышленности здесь поистине огромна. Однако производственная база многих машиностроительных, металлургических, топливно-энергетических и других компаний в регионе была заложена еще при Советском Союзе. В современных условиях встает задача модернизации производственного комплекса для повышения конкурентоспособности и инвестиционного потенциала предприятий. Важнейшими направлениями являются также обучение и набор специалистов инженерно-технического профиля нового поколения.

Автоматизация производственных процессов — давно начатый процесс для компаний, задумывающихся об эффективности работы персонала, сокращении простае мощностей и снижении риска возникновения аварий. Российский рынок автоматизации является одним из наиболее перспективных, поскольку большинство предприятий только приступили к внедрению компонентов автоматизации. Наблюдается постепенный рост интереса к индивидуальным решениям и новым технологиям и постепенный отказ от использования готовых проектов крупных вендоров.

Многие эксперты отмечают, что проблема в сфере автоматизации для отечественных предприятий сегодня — это сведение разрозненных элементов и подсистем автоматизации в слаженный комплекс с учетом индивидуальных особенностей предприятия. Для серьезного повышения эффективности работы необходима полная автоматизация всех процессов, от полевой деятельности программируемых логических контроллеров, контрольно-измерительных приборов, непрерывного мониторинга и передачи данных до анализа и оперативного принятия управленческих решений на основе получаемой информации.

Встреча производителей и поставщиков продукции, связанной с промышленной автоматизацией, с непосредственными клиентами, обсуждение задач и проблем конкретных предприятий и поиск оптимальных решений, профессиональное обсуждение тенденций и обмен лучшим опытом и идеями — это спектр возможностей, которые открываются перед посетителями и участниками специализированных выставок. В Уральском регионе выставка «Передовые технологии автоматизации. ПТА-Урал» стала первым профессиональным мероприятием для специалистов в области автоматизации, заслужив за десять лет работы репутацию статусной деловой площадки.

С каждым годом тематика выставки и деловой программы «ПТА-Урал» расширялась, включая новые актуальные направления. Помимо технологий промышленной автоматизации посетители знакомятся с решениями в области динамично растущего сектора автоматизации зданий, бортовыми и встраиваемыми системами, информационно-аналитическими комплексами. Сквозными темами выступают вопросы энергоэффективности, безопасности и оптимизации ресурсов. Таким образом, на одной площадке можно встретить всю линейку оборудования, обеспечивающего автоматизацию: от небольшого контроллера до комплексных систем.

Со стороны официальных структур поддержка выставке традиционно оказывают администрация Екатеринбурга, Международное общество автоматизации (ISA), Союз предприятий стройиндустрии Свердловской области и другие. По словам главы администрации Екатеринбурга Александра Якоба, «ПТА-Урал» способствует решению вопросов, актуальных для металлургических, металлооб-

рабатывающих, машиностроительных и других промышленных производств региона.

Среди участников выставки — технические директора, главные инженеры, IT-специалисты, начальники отделов АСУ ТП (автоматизированных систем управления технологическим процессом) предприятий различных отраслей промышленности Уральского федерального округа. По наблюдению менеджера по развитию бизнеса в металлообрабатывающей промышленности компании «Баллудфф», многолетнего участника выставки «ПТА-Урал», посетители интересуются конкретными цифрами и показателями, относящимися к вопросам проектирования, что помогает делать выводы о потребностях целевой аудитории.

В числе трендов этого года выделяется задача импортозамещения в отечественной промышленности, поставленная Президентом РФ Владимиром Путиным. Отмечая важность ее решения в области автоматизации, хочется пожелать



особенного успеха участникам выставки «ПТА-Урал-2014», представляющим продукцию отечественного производства. Но поскольку только в условиях здоровой конкуренции и открытости мировым тенденциям возможно создание настоящего востребованного рынком продукта, не меньшего признания заслуживает демонстрация для уральских предприятий передовых решений зарубежных брендов, прошедших большой путь развития. Только совместные усилия государства, профессиональных сообществ, производителей и поставщиков передовых решений в сфере автоматизации способны обеспечить уральским предприятиям возможность выйти на достойный уровень технического прогресса и конкурентоспособности.

В атмосфере благополучия



Златоуст расположен на востоке Европы — там, где она смыкается с Азией в самый крупный континент Земли, Евразию. Официальной датой основания города считается 11 сентября 1754 года — в этот день был подписан указ, разрешивший тульским промышленникам Мосоловым строительство Златоустовского завода на реке Ай, при впадении в нее Тесьмы — в том месте, где и находится сегодня Златоуст.

Название города восходит к имени крупнейшего византийского философа и богослова — Иоанна Златоуста, именно поэтому многие считают его святым покровителем города.

В летопись славы Урала, как опорного края державы, златоустовцы внесли очень весомый вклад. В Златоусте и его окрестностях сконцентрировано все, чем славится Урал, — красивейшие природные ландшафты, составленные скалистыми горами, реками и таежными лесами, несметные богатства полезных ископаемых, а также замечательные мастера-умельцы. Златоуст — это город булата и качественной металлургии, оружейный центр, обеспечивавший защитников России лучшими в мире клинками, пушками и пулеметами, самыми совершенными баллистическими ракетами.

Промышленное освоение территории современного города началось благодаря ее природным богатствам. В долине реки Ай и ее притоков было обнаружено большое число железорудных месторождений. Некрупные по объемам, они содержали богатую железом руду. Тогда Златоустовский завод и стал одним из первых предприятий России, где было налажено производство стали.

Всемирную известность город получил как центр оружейного производства. В 1815 году была основана Златоустовская оружейная фабрика, которая специализировалась на холод-



Златоуст в 1908-м. Фото Сергея Прокудина-Горского



ЖИЛИН
Вячеслав Анатольевич,
глава Златоустовского
городского округа

2014 год — юбилейный для Златоуста. Желаю родному городу процветания, новых перспектив и реализации всех планов, сохранения и укрепления лучших традиций, а его жителям — благополучия, добра и крепкого здоровья! И пусть в Златоусте всегда царит атмосфера благополучия!

ном оружию. Совместными усилиями русских инженеров и мастеровых, а также иностранных мастеров было налажено производство качественного оружия, признанного лучшим в мире. Златоустовские клинки высоким качеством стали и тщательной отделкой завоевали славу лучших как на полях сражений, так и на выставках. Большое значение придавалось изготовлению украшенного оружия. Неслучайно златоустовская гравюра на стали ведет свою историю со дня открытия оружейной фабрики. У истоков этого уникального искусства стоял легендарный мастер Иван Бушуев. На своих изделиях он не раз изображал золотого крылатого коня — персонажа древнегреческих мифов Пегаса, который является сегодня символом города.

Златоуст — край с богатым животным и растительным миром, самый высокогорный город Урала. На северной его окраине возвышается хребет Таганай — гордость златоустовцев и своеобразный природный символ города. В 1991 году памятник природы горный хребет Таганай получил статус первого на Урале национального парка. Здесь почти в первозданном виде сохранились горные экологические системы, характерные для глубокой древности. Особую ценность представляют флора и фауна края — 20 видов животных и растений парка занесены в Красную книгу.



Глава Златоустовского городского округа Вячеслав ЖИЛИН и министр экономического развития Челябинской области Елена МУРЗИНА в Центре семейной медицины «Созвездие»

На сегодняшний день третий по величине город Челябинской области остается одним из ее крупнейших индустриальных центров. Здесь сосредоточены предприятия черной металлургии, машиностроения, приборостроения, легкой и пищевой промышленности. Златоуст был и остается современным городом с отлично развитой инфраструктурой, современными торговыми и развлекательными комплексами. Его Красную Горку можно назвать городком будущего. Наряду с коттеджами, вписанными в природный ландшафт и благоустроенными по лучшим мировым стандартам, в комплекс поселка входят величественная башня-колокольня с часовой во имя Иоанна Златоуста и памятник святому покровителю города, которые являются одними из самых известных местных достопримечательностей. Город переживает духовное возрождение. За последнее время на территории Златоуста построены несколько новых православных храмов и мусульманская мечеть.

Златоуст — город, в котором гармонично сочетаются легендарное прошлое и успешное настоящее.

11 сентября Златоусту исполняется 260 лет. День рождения Златоуста — это праздник, сближающий всех, кто любит свой родной город. С каждым годом он растет, крепнет, вводятся в эксплуатацию новые жилые дома, социально-культурные и спортивные объекты, создаются семьи, рождаются дети. Но мало создать, благоустроить — необходимо сохранить город в процветающем состоянии и не останавливаться на достигнутом.

В настоящее время в Златоусте реализуется ряд социально значимых для города инвестиционных проектов, в частности, ведется строительство крупнейших спортивных объектов. Среди них — биатлонный комплекс имени олимпийской чемпионки, уроженки Златоуста Светланы Ишмуратовой. Стрельбище будет соответствовать современным мировым требованиям. Строящийся комплекс предназначен для проведения всероссийских и международных соревнований по лыжным гонкам и биатлону. В настоящее время завершается строительство физкультурно-оздоровительного комплекса с ледовой ареной и трибунами на 250 зрительских мест, который обещает стать самой популярной площадкой для тренировок любителей хоккея и фигурного катания. Ледовый дворец позволит спортсменам тренироваться на льду круглый год.

В Златоусте заботятся о здоровье горожан. Именно поэтому реализуется инвестиционный проект строительства Центра семейной медицины «Созвездие», получивший поддержку в рамках региональной программы развития малого и среднего предпринимательства. По уровню оснащенности и квалификации персонала «Созвездие» не будет уступать областным медицинским центрам. Его создание позволит эффективно решить проблемы со здоровьем многим южноуральцам. Также летом 2014 года, в том числе благодаря привлечению

частных инвестиций, открылось дополнительное отделение гемодиализа на 18 мест.

Развивается и промышленность. В этом году на градообразующем предприятии — в открытом акционерном обществе «Златоустовский машиностроительный завод» — состоялось официальное открытие нового направления в работе. Запущено производство алюминиевого экструзионного профиля под брендом «Златпроф», качество которого отвечает последним научно-техническим достижениям. Открытие нового направления производства — важный этап в развитии не только предприятия, но и экономики Златоуста в целом.

Также город не перестает наращивать объемы производства холодного украшенного оружия. Златоустовские оружейники давно снискали городу всемирную славу.

Безусловно, главное богатство города — это его жители: дружелюбные, гостеприимные, творческие и трудолюбивые люди.



Памятник Иоанну Златоусту

В 2014 году состоялось долгожданное для многих православных христиан Златоуста событие — передача на вечное хранение городу частицы святых мощей святителя Иоанна Златоуста.

В городе органично сосуществуют представители самых разных народностей, культур и религий. Летом 2014 года состоялось открытие новой мечети. Это важное событие для всех мусульман Златоуста, которое, безусловно, послужит делу укрепления веры и духовному совершенствованию общества.

Также этим летом открыл свои двери парк птиц «Таганай» — это уникальный в масштабах страны проект. Нет сомнений, что парк птиц станет не только любимым местом отдыха златоустовцев, но и еще одной туристической достопримечательностью города. Неповторимая красота национального парка «Таганай» и увлекательный мир парка птиц предоставляют прекрасную возможность для одновременно активного и полезного отдыха всей семьи.

Государственный характер и профилактическая направленность

17 августа свердловской государственной системе здравоохранения исполнилось 95 лет. Все этапы почти вековой истории ее становления были отмечены реформами.

Летом 1919 года в Екатеринбургской губернии была окончательно установлена советская власть, что явилось предпосылкой для формирования государственной системы здравоохранения на ее территории. Предшествующие горнозаводской и земский периоды развития уральской медицины характеризовались большей разрозненностью сети медицинских учреждений, имеющих преимущественно негосударственный характер собственности (частная, земская и прочая). В управлении региональным здравоохранением значительную роль играли общественные территориальные санитарные советы и медицинские общества. Из-за отсутствия серьезного общероссийского руководства по той же модели начало развиваться уральское здравоохранение и при первых шагах советской власти, в мае 1918 года, когда в Екатеринбурге в течение почти десяти дней продолжался съезд уральских врачей, озабоченных дальнейшей работой в новых условиях. Приход в город белогвардейцев и возвращение советской

характер предполагал национализацию негосударственной медицины и фармации, предоставление бесплатной медицинской помощи населению и централизацию управления с созданием на местах территориальных органов управления. Одним из первых таких государственных органов здравоохранения на Урале стал Екатеринбургский губернский отдел здравоохранения, созданный 17 августа 1919 года, во главе с И. Белостоцким. Его первоочередными задачами были восстановление больниц и обеспечение их специалистами.

Профилактическая деятельность в области охраны народного здоровья предполагала, прежде всего, принятие широких оздоровительных и санитарных мер, имеющих целью предупреждение развития заболеваний. В начале 20-х годов XX века основная работа была направлена на борьбу с эпидемиями тифа, холеры, оспы, трахомы. В это время повсеместно создавались дезинфекционные бюро, чрезвычайные комиссии по борьбе с эпидемиями, трахоматозные



Сотрудники облздравотдела Уральской области, 1925 год. В нижнем ряду в центре заведующий И. БЕЛОСТОЦКИЙ

власти лишь в 1919 году существенно повлияли на состояние здравоохранения и состав местного медицинского сообщества: были разорены все больницы, свирепствовали эпидемии, из 120 врачей осталось всего 27. Все это потребовало коренного изменения организации уральского здравоохранения в русле политики молодого Советского государства.

ОСНОВОПОЛАГАЮЩИЕ ПРИНЦИПЫ

Советская политика в области здравоохранения заложила два основополагающих принципа: его государственный характер и профилактическую направленность. Государственный

отряды, дома санпросвета. В 1920 году в Екатеринбурге организованы первое стационарное венерологическое отделение на 93 койки и химико-бактериологический институт.

Острейшую проблему нехватки медицинских кадров решали путем приглашения специалистов из столицы, создания медфака в составе Уральского государственного университета, открытого в 1920 году, и повсеместной организации курсов медсестер.

Во второй половине 20-х годов прошлого века в области возведено 77 новых лечебных учреждений, а объемы финансирования здравоохранения увеличились более чем в три раза. В

1920—1930 годах появилось 14 кожно-венерологических, 11 противотуберкулезных диспансеров, 79 женских консультаций, 180 детских летних яслей. Все 66 существовавших на тот момент внебольничных аптечных организаций были объединены в АО «Уралмедторг», а 222 больничные аптеки отданы под начало облздрави. В результате улучшения эпидемиологической обстановки произошла переориентация деятельности санэпидслужбы под лозунгом «От борьбы с эпидемиями — к оздоровлению условий труда и быта».

Благодаря началу широкого промышленного строительства на Урале на рубеже 20-х и 30-х годов прошлого века перед уральским здравоохранением встали вопросы расширения лечебной сети и преодоления дефицита квалифицированных кадров. Для решения этих задач в Свердловск направлен новый заведующий облздравотделом К. Коновалов. Под его руководством в 1928—1932 годах количество больниц возросло с 314 до 394 и в два раза увеличилось количество коек, появилось 200 новых аптек, на предприятиях — 182 здравпункта. В 1930 году в Свердловске открылся мединститут, а в 1934 году в городе насчитывалось уже 14 медицинских НИИ. В Уральской области к этому времени существовало десять медтехникумов, преобразованных позднее в фельдшерско-акушерские школы и ряд школ медсестер при крупных больницах. За 30-е годы XX века численность только средних медицинских работников в области выросла почти в три раза.

Для подготовки медицинских кадров требовалось много преподавателей, и на «уральский призыв» откликнулось немало талантливых молодых ученых-медиков, впоследствии ставших основателями именных научных медицинских школ Урала: В. Чаклин, Ф. Богданов, А. Лидский, Б. Кушелевский, Д. Шефер и другие.

БЕСЦЕННЫЙ ОПЫТ

В годы Великой Отечественной войны 1941—1945 годов Свердловская область стала зоной глубокого тыла, в которую эвакуировались раненые с фронта. Это была одна из крупнейших в стране баз тыловых эвакогоспиталей, насчитывающая около 150 формирований. Больше половины пролеченных бойцов возвращались обратно в воинскую часть, что стало весомым вкладом уральской медицины в победу. Наряду с этим в области велась другая работа в помощь фронту. Свердловский мединститут по ускоренной медицинской программе подготовил за годы войны более 1950 врачей. Эвакуированное Киевское военно-медицинское училище выпустило свыше 1200 младших лейтенантов медицинской службы, Общество Красного Креста обучило на курсах пять тысяч медсестер.

Благодаря донорам Свердловской области на фронт отправлено 84,5 тысячи литров крови. На областной станции переливания крови были разработаны оригинальные методики консервации крови, позволяющие транспортировать и хранить ее длительное время. Свердловские ученые-медики после проведения клинических испытаний внедрили в практику эффективные сульфаниламидные препараты для лечения пневмоний и различных воспалений, синтезированные уральскими химиками во главе с И. Постовским.

За военный период медицинские работники региона накопили бесценный опыт в сферах ортопедии и травматологии, хирургии и терапии, в дальнейшем ставший мощной базой для развития специализированной медицинской помощи и становления собственных научных медицинских школ.

РАЗВИТИЕ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЙ ПОМОЩИ

В 50-е годы XX века в здравоохранении страны началась модернизация сети лечебно-профилактических учреждений, нацеленная на мирное социалистическое строительство народного хозяйства. Была упорядочена номенклатура учреждений



Торжественное открытие зданий Областной клинической больницы № 1 на улице Волгоградской в Свердловске, 1977 год. Первый секретарь Свердловского обкома КПСС (впоследствии первый Президент России) Б. ЕЛЬЦИН пожимает руку заведующему облздравотделом Н. БАБИЧУ

здравоохранения, произошло объединение больниц с поликлиниками, роддомов с женскими консультациями, проведено переоснащение материальной базы больниц. Все это позволило повысить точность диагностики заболеваний и укрепить преемственность в оказании медпомощи. Большое внимание уделялось диспансерному методу обслуживания населения, который развивался как в территориальной сети, так и на производствах.

Стремление к повышению качества лечения требовало развития специализированной медицинской помощи, что привело к созданию в конце 60-х годов прошлого столетия мощных медицинских комплексов, таких как Областная клиническая больница № 1, Областная детская клиническая больница № 1, свердловские городские больницы № 40, 27, 7 и другие. В 60—80-е годы XX века почти в каждом городе и районе области строились лечебные учреждения. Эта масштабная социальная работа велась под руководством заведующего облздравотделом Н. Бабича.

С вводом в строй крупных больниц появилась возможность создавать на их базе специализированные медицинские центры, которые, помимо оказания высококвалифицированной медицинской помощи, вели большую организационно-методическую работу. К середине 80-х годов XX века в области насчитывалось 30 специализированных центров (кардиологический, пульмонологический, сосудистый, аллергологический, гастроэнтерологический и так далее).

Однако расширение коечной сети не способствовало повышению эффективности работы территориального здравоохранения в целом, так как произошло перераспределение ресурсов в пользу дорогостоящей стационарной помощи и в ущерб массовой амбулаторно-поликлинической работе. Это усугублялось кризисным состоянием экономики страны в конце 80-х годов XX века. На повестке дня стояли вопросы учета расходов средств, расчета их потребности и оптимизации. Эта непростая работа в здравоохранении, финансирующемся по остаточному принципу, легла на плечи облздравотдела, возглавляемого А. Блохиным.

Революционным шагом в организации здравоохранения области стало внедрение в 1993—1994 годах страховой медицины. Расчеты показали, что выделяемых на медицину бюджетных средств недостаточно и введение специального налога на обязательное медицинское страхование может улучшить финансовое состояние отрасли. Для контроля и распределения дополнительных средств были созданы Территориальный фонд обязательного медицинского страхования (ТФОМС), страховые



**БЛОХИН
АЛЕКСАНДР БОРИСОВИЧ,**
заведующий облздравотделом
в 1986—1992 годы

медицинские организации, лицензионно-аккредитационная комиссия и проведена компьютеризация финансовых потоков всех лечебно-профилактических учреждений области.

Из-за дефицита средств, вызванного упадком российской экономики в середине 90-х годов прошлого века, эти меры не дали должного эффекта. Ситуацию осложняло появление огромного рынка зарубежных лекарств с нестабильными ценами. В столь непростых условиях необходимо было определить, какие объемы и виды бесплатной медицинской помощи государство может гарантировать. Пионерами в разработке такой программы, получившей общероссийское признание, стали свердловский облздравотдел под руководством Р. Хальфина и Свердловский ТФОМС во главе с Б. Чарным.

В дальнейшем эти методические подходы пригодились при создании ряда других целевых программ, ориентированных на решение таких злободневных проблем, как: обеспечение бесплатности и повышения качества родовспоможения (губернаторская программа «Мать и дитя»), снижение летальности при оказании неотложной помощи (программа «Интенсивная помощь»), предупреждение инфекционных заболеваний (программа «Вакцинопрофилактика») и другие.

МОДЕРНИЗАЦИЯ ОТРАСЛИ

В начале XXI века в стране появилась возможность финансирования крупных социальных проектов, одним из которых стал национальный проект «Здоровье», реализованный в 2006—2011 годах, в том числе и в Свердловской области. Он предполагал существенную реорганизацию отрасли, ориентированную на укрепление первичного звена здравоохранения, развитие профилактической направленности медицины, удовлетворение потребности населения в высокотехнологичной медпомощи. На региональном уровне эта работа проводилась под руководством министра здравоохранения Свердловской области М. Скляра. Проект позволил значительно поднять зарплату работникам первичного звена, что привлекло в отрасль свыше 900 медработников, на 17% был обновлен парк санитарного транспорта, восстановлены бесплатная диспансеризация и

иммунизация отдельных групп населения, организовано обследование беременных женщин на наличие пяти наследственных заболеваний, введена выдача родовых сертификатов. Позитивными результатами нацпроекта можно считать повышение рождаемости в области на 10%, снижение общей смертности на 12,6% по отношению к показателям 2006 года.

Реорганизация здравоохранения не смогла обеспечить ожидаемого улучшения качества медицинской помощи и доступность высокотехнологичных ее видов. Поэтому в 2011 году начала реализовываться новая общероссийская программа модернизации здравоохранения, которая предусматривает оснащение больниц современным оборудованием. В области было создано 11 межрайонных специализированных центров, которые позволили обеспечить специализированной, включая высокотехнологичную, медпомощью жителей удаленных от Екатеринбургa районов.



Министр здравоохранения Свердловской области Аркадий БЕЛЯВСКИЙ (в центре) в реанимационном отделении ОКБ-1, 2012 год

Качество медицинской помощи предполагается улучшать за счет внедрения создаваемых федеральных стандартов. Одновременно в стране начата широкая кампания по формированию у населения привычки к здоровому образу жизни. Одним из элементов этой работы явилось создание в области 18 центров здоровья, где можно получить индивидуальные консультации по этим вопросам. Позитивным итогом модернизации, ответственность за которую возложена на министра здравоохранения области А. Белявского, стало преодоление в 2012 году отрицательного баланса рождаемости-смертности, наблюдаемого с начала 90-х годов прошлого века.

Осуществляемые изменения не всегда были удачными и эффективными, но их результирующая в конечном счете свидетельствует о том, что медицинское обслуживание населения с годами становится лучше, растет технический и кадровый потенциал отрасли и улучшаются демографические показатели. Все это позволяет с оптимизмом смотреть в будущее.

Директор Свердловского областного музея истории медицины Борис СОКОЛОВ



9-11 ДЕКАБРЯ, ЧЕЛЯБИНСК

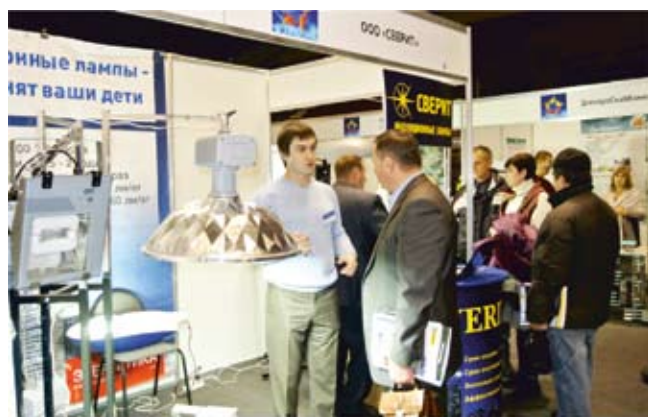


VI СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА

ЭНЕРГЕТИКА

Энергоэффективность - 2014

- Электроэнергетика
- Теплоэнергетика
- Электротехническое оборудование
- Автоматизация
- Приборы учета электрической и тепловой энергии, газа, воды
- Оборудование узлов учета тепла
- Средства диагностики технического состояния оборудования
- Системы воздухо- и газоснабжения
- Средства охраны и безопасности труда в энергетике
- Экология энергетики - газоочистка, водоочистка и переработка отходов
- Альтернативные и автономные источники энергии
- Кабельно-проводниковая продукция
- Светотехника
- Исследования и разработки
- Атомная энергетика



В РАМКАХ ПРОЕКТА:

V МЕЖРЕГИОНАЛЬНАЯ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

«ЭНЕРГОСНАБЖЕНИЕ.

ПОВЫШЕНИЕ ЭНЕРГОЭФФЕКТИВНОСТИ»



X Юбилейная международная специализированная выставка
Передовые Технологии Автоматизации
ПТА-Урал 2014



19-21 ноября

Екатеринбург, ЦМТЕ, ул. Куйбышева, д. 44Д

Тематика:

- Автоматизация промышленного предприятия и технологических процессов
- Бортовые и встраиваемые системы
- Системная интеграция и консалтинг
- Автоматизация зданий
- Системы пневмо- и гидроавтоматики
- Измерительные технологии и метрологическое обеспечение
- Электротехника. Электроэнергетика

ПТА-Урал. Сохраняя традиции. Опережая тенденции.
Десять лет на благо развития промышленности Урала

Организатор:
Экспоцентр
www.pta-expo.ru

Москва
Тел.: +7 (495) 234-22-10
E-mail: info@pta-expo.ru

Екатеринбург
Тел.: +7 (343) 376-24-76
E-mail: info@ural.pta-expo.ru