

## **МОНИТОРИНГ ПРЕССЫ. ЯНВАРЬ 2015.**

### **ЗАВЕРШЕНО ЭСКИЗНОЕ ПРОЕКТИРОВАНИЕ ЛЕГКОГО ГРУЗОВОГО САМОЛЕТА-АМФИБИИ Л-112.**

**АГЕНТСТВО «АВИАПОРТ». 20.01.2015**

Компания "Авиатех" завершила эскизное проектирование перспективного легкого грузового самолета-амфибии Л-112 для применения в труднодоступных регионах страны, сообщил "АвиаПорту" директор компании Матвей Щелочков. По его словам, в 2015 году предстоит разработать технический проект самолета с комплектом конструкторской документации. Первый полет при условии финансирования проекта может состояться в 2016 году. У разработчика есть надежда на господдержку, так как страна крайне нуждается в легких самолетах, включая и грузовые, для решения транспортной проблемы многих регионов. Л-112 представляет собой самолет-амфибию взлетной массой пять тонн для грузовых и пассажирских авиаперевозок. Силовая установка самолета по эскизному проекту состоит из двух турбодизелей RED, которые выпускаются в Германии. Мощность турбодизеля составляет 490-500 л.с. и такой двигатель на Западе уже сертифицирован. В тоже время разработчик с большой надеждой ожидает завершения работ по созданию перспективного авиадвигателя ВК-800 на ОАО "Климов".

*Источник : <http://www.aviaport.ru/news/2015/01/20/323437.html>*

## **КТО САМЫЙ ВЛИЯТЕЛЬНЫЙ ПРОМЫШЛЕННИК В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ**

**ЖУРНАЛ «ГОРОД 812 ONLINE». 21.01.2015.**

**Промышленность в Петербурге переживает не лучшие времена. Она демонстрирует отрицательный рост – зафиксировано падение промышленного производства на 10%. И – что особенно беспокоит специалистов – падение это происходило в течение всего прошлого года.**

Такое было только в самые плохие для промышленников годы – в начале 1990-х. Впрочем, в 2009-м спад в промышленности тоже имел место – и существенный, но в 2009-м влияние на процессы оказывал мировой финансовый кризис, а сейчас никакого мирового кризиса нет, то есть, говорят эксперты, это падение – дело наших собственных рук. В целом, в структуре российской экономики промышленность занимает все меньшее место. Имеет место глубокая деиндустриализация. Отмечается ухудшение качества промышленных активов – и по состоянию оборудования, и по кадрам. Даже если мы покупаем современное оборудование, то освоить его не можем, потому что не хватает специалистов. И дальше с кадрами будет только хуже. Эксперты говорят о развале профессионального образования – сейчас худшие учат худших. А процессы идут лавинообразные. Тем не менее нельзя сказать, что на промышленности Петербурга уже пора ставить крест: там выживают сильнейшие, кто-то за счет монопольного положения и доли на рынке, кто-то за счет наработанных связей. То есть в нынешнем положении личные качества руководителей промышленных предприятий приобретают особое значение.

1. Анатолий Турчак, председатель Совета директоров ОАО «Холдинговая компания Ленинец»
2. Захар Смушкин, председатель Совета директоров ОАО «Группа «Илим»
3. Сергей Бодрунов, президент ОАО «Санкт-Петербургская инвестиционная корпорация» и ОАО «Группа «Аэрокосмическое оборудование»
4. Таймураз Боллоев, президент ЗАО «БТК групп»
5. Александр Несис, президент ОАО «Группа «ИСТ»
6. Михаил и Борис Зингаревичи, члены Совета директоров ОАО «Группа «Илим»

7. Вениамин Грабар, президент ОАО «Промышленная группа «Ладога»
8. Павел Плавник, председатель Совета директоров ОАО «Звезда»
9. Георгий Семененко, генеральный директор ОАО «Кировский завод»
10. Кирилл Соловейчик, президент ОАО «Ленполиграфмаш»

1. Поставившие Анатолия Турчака на первое место эксперты руководствовались следующими соображениями: он руководит Союзом промышленников и предпринимателей Петербурга, который называют самой влиятельной общественной организацией города, он член правления РСПП (а там только два человека от Петербурга, кроме Турчака это Захар Смушкин). Турчак плотно работает с правительством Петербурга, у него неплохие позиции в «Единой России», его сын – губернатор Псковской области. Плюс хорошие рабочие отношения с Владимиром Путиным.

2. В активе у Захара Смушкина – целлюлозно-бумажная империя, работающая во многих регионах России, битву за которую он сумел не проиграть Олегу Дерипаске. Он – в списке российских миллиардеров по версии «Форбс». И вхож в администрацию президента.

3. Сергей Бодрунов – работал в Смольном главой Комитета по экономическому развитию во времена Валентины Матвиенко, с которой сохранил хорошие отношения, член экспертного совета при Совете Федерации, есть связи в государственных структурах, часть активов находится в совместной собственности с «Ростехнологиями». Вице-президент Союза промышленников и предпринимателей СПб, вице-президент Вольного экономического общества, возглавляет Институт нового индустриального развития, имеющего постоянные рабочие связи с экономическим блоком РАН. Является одним из крупных инвесторов в разные сферы деятельности Петербурга, в том числе в развитие технопарков.

4. Теймураз Боллоев – хорошие отношения с Путиным, активный инвестор в промышленность. Позиции, возможно, были бы еще лучше, если бы Боллоев не отказался в свое время возглавить «Олимпстрой».

5. Александр Несис – активный инвестор (в том числе в недвижимость), имеющий серьезные отношения с Минимуществом и Министерством промышленности.

6. Братья Зингаревичи – совладельцы группы «Илим», миллиардеры, инвесторы в недвижимость, имеющие неплохие связи в федеральных структурах.

7. Вениамин Грабар руководит активно развивающейся промышленной группой, сохранил хорошие отношения с Ильей Клебановым и другими не последними в

государстве людьми.

8. Павел Плавник – совладелец крупнейшего завода в России по производству дизельных двигателей. Получил поддержку властей по развитию индустриального парка для создания двигателей нового типа. Член ряда советов при губернаторе.

9. Георгий Семененко владеет одним из крупнейших промышленных предприятий в Петербурге. По всем вопросам получал содействие городских и федеральных властей. Несмотря на сотню исков от миноритарных акционеров отстоял свои интересы, что говорит о многом.

10. Кирилл Соловейчик – дважды доктор наук, создает технопарк, где собирается разместить ряд современных промышленных подразделений. Начал строить завод на новой площадке, что без господдержки невозможно.

Кроме того, экспертами упоминались: Александр Аладушкин (президент ОАО «Аладушкин Групп»), Валерий Шубарев (Генеральный директор ОАО «Авангард»), Николай Лебедев (президент группы компаний «Транзас»), Рафаэль Саркисян (председатель Совета директоров ОАО «Севзапмебель»), Борис Иванов (председатель Совета директоров ЗАО «Завод им. Козицкого»).

### Самые влиятельные менеджеры промышленности Петербурга

1. Феликс Кармазинов, генеральный директор ГУП «Водоканал Санкт-Петербурга»
2. Сергей Бодрунов, президент ОАО «Санкт-Петербургская инвестиционная корпорация» и ОАО «Группа «Аэрокосмическое оборудование»
3. Анатолий Турчак, председатель Совета директоров ОАО «Холдинговая компания «Ленинец»
4. Михаил Лобин, генеральный директор ОАО «Звезда»
- 5. Александр Ватагин, исполнительный директор ОАО «Климов»**
6. Андрей Сорочинский, генеральный директор ОАО «Ленэнерго»
7. Владимир Гарюгин, генеральный директор ГУП «Петербургский метрополитен»
8. Александр Бузаков, генеральный директор ОАО «Адмиралтейские верфи»
9. Олег Филатов, директор ОАО «НИИЭФА»
10. Татьяна Тылевич генеральный директор ОАО «Императорский фарфоровый завод»

Комментируя список влиятельных промышленных менеджеров, эксперты отмечали, что Михаил Лобин (генеральный директор ОАО «Звезда»), которому это место уступил Павел Плавник, хорошо знает и банковскую сферу, и судостроительную промышленность, продвинул в научных основах развития

промышленности. **Исполнительный директор ОАО «Климов» Александр Ватагин сумел получить деньги из Ростехнологий на создание нового завода (а это говорит о возможностях).** Про главу «Ленэнерго» Андрея Сорочинского ходят легенды, что он работает по 18 часов в сутки, в результате добился стабильной работы городской энергетики, что было непросто. Александр Бузаков, нынешний гендиректор «Адмиралтейских верфей», сумел сохранить хорошие отношения и с бывшим руководством «Верфей», и с Минпромом. А Татьяна Тылевич много сделала для продвижения Императорского фарфорового завода, который, кроме прочего, обеспечивает сувенирной продукцией Смоленый и Кремль.

*Источник:* <http://www.online812.ru/2015/01/21/010/print.html>

## НЕ НЕФТЬЮ ЕДИНОЙ. 10 ГЛАВНЫХ СОБЫТИЙ ТАТАРСТАНА

ГАЗЕТА "БИЗНЕС Online". Татарстан. 09.01.2015

«Импортозамещение» — это популярное в последнее время понятие стало лейтмотивом промышленного 2014 года. И проекты производителей Татарстана — корабелов, вертолетостроителей, радиоэлектронщиков и других — позволяют сказать, что, хотя заявленный правительством России для тотального импортозамещения срок в 3 - 3,5 года и смахивает на фантастику, в целом ничего нереализуемого нет. Да и нацеленные на сотрудничество с Россией иностранные компании, судя по всему, не испытывают особой нервозности от геополитических потрясений, открывая в республике одно предприятие за другим.

### «ПИРАТЫ» ИЗ ЗЕЛЕНОДОЛЬСКА

Присоединение Крыма весьма своеобразно отразилось на промышленности Татарстана. 25 августа СМИ облетела информация о том, что народная самооборона полуострова вместе с представителями ОАО «Зеленодольский завод им. Горького» заблокировала керченский судостроительный завод «Залив», принадлежащий украинскому олигарху Константину Жеваго, и не пускает на территорию руководство. Оно, в свою очередь, заявило о рейдерском захвате предприятия зарегистрированным в Москве ООО «Судостроительный завод «Залив», которое возглавляет представитель зеленодольского завода Андрей Жердев. 25 августа на собрании коллектива он, по заявлению ОАО, объявил о том, что ООО взяло в долгосрочную аренду все производственные мощности «Залива». В Зеленодольске силовые методы решения вопроса [отрицают](#), заверяя, что у завода им. Горького есть только один интерес — законно приобрести «Залив» и разместить на нем заказы, которые на сегодня уже законтрактованы. Отметим, что 25 же августа министр промышленной политики Крыма Андрей Скрынник заявил о необходимости кардинальных решений для стабильной работы предприятия, которое находится в неудовлетворительном состоянии. А еще в апреле вице-премьер правительства РФ Дмитрий Рогозин сообщил, что завод им. Горького уже назвал ряд кораблей и судов, которые будет строить в Крыму. Зеленодольские подтверждают, что для «Залива» у них есть и гражданские, и военные проекты (любопытно, что эта коллизия разворачивалась на фоне новостей о том, что часть заказов Минобороны зеленодольскому заводу [переориентируется](#) с Каспийского моря на Черное). Эксперты положительно оценили новость о том, что «Залив» попадает под влияние ОАО «Холдинговая

компания «Ак Барс» (в него входит зеленодольское предприятие), а не ОАО «Объединенная судостроительная корпорация». Впрочем, они заодно предупреждают, что любые действия в отношении керченского предприятия могут грозить зеленодольскому предприятию международными санкциями. Сообщалось, что прежние руководство и акционеры завода подготовили иски в судебные органы Крыма, Российской Федерации и Великобритании (по месту нахождения основного акционера «Залива»). Также они обратились к профильным структурам ЕС и США с просьбой внести причастных к рейдерскому захвату юридических и физических лиц в санкционный лист.

### **РАДИОЭЛЕКТРОННЫЙ ОРГАНИЗМ**

Продолжает удивлять масштабностью замыслов генеральный директор ОАО «Концерн «Радиоэлектронные технологии» (КРЭТ) Николай Колесов. В начале января он [заявил](#) о том, что на базе нескольких местных предприятий концерна — ОАО «Радиоприбор», ОАО «Радиоэлектроника им. Шимко» и ОАО «Казанское приборостроительное конструкторское бюро» — будет создан единый производственный организм. Рабочее название объединения — научно-производственный кластер по разработке и производству средств опознавания и идентификации (также интегрируемые предприятия занимаются созданием аппаратуры радиоэлектронной борьбы). Предполагается, что к 2017 году они переедут на одну площадку, где к этому времени появятся корпуса невиданного в Казани по уровню оснащенности научно-производственного объединения. Изучается несколько вариантов размещения, но в любом случае новые корпуса поднимутся на территории одного из казанских предприятий КРЭТ. По словам Колесова, сведение производств на одну площадку диктуется стремлением максимально эффективно использовать выделенные казанским предприятиям по ФЦП по техническому перевооружению 9,5 млрд. рублей. «Такие деньги дают один раз в 100 лет!» — констатировал генеральный директор.

### **ЗАМЫКАЯ ВНЕДОРОЖНЫЙ РЯД**

Поклонники кроссоверов (а таких людей в России все больше) могут радоваться. В Набережных Челнах после масштабной реконструкции открылся бывший завод микролитражных автомобилей — ныне завод Ford-Sollers, который будет выпускать две модели — Ford Fiesta и Ford EcoSport. На последнюю модель возлагают [особые надежды](#) — она должна расширить выпускающуюся в РТ линейку фордовских внедорожников до четырех (EcoSport, Kuga, Edge, Explorer) и, таким образом, сформировать внедорожный ряд всех размеров. Малый внедорожник EcoSport в России ранее не продавался. Предполагается, что он будет конкурировать в сегменте автомобилей типа Juke и Qashqai. Цену авто в базовой комплектации обещали щадящую — 699 тыс. рублей, а с учетом утилизационной

программы — 649 тысяч. В ближайших планах компании — открытие (в декабре 2015 года) в «Алабуге» завода двигателей.

### **«ТУПОЛЯ» БУНТУЮТ В КАЗАНИ**

В середине октября ропот коллектива конструкторского отдела казанского инженерного центра ОАО «Туполев» (ранее — казанский филиал КБ «Туполев») по поводу планов его присоединения к казанскому авиазаводу им. Горбунова вылился в открытое недовольство. Конструкторы направили гендиректору «Туполева» Николаю Савицких, председателю российского профсоюза трудящихся авиационной промышленности Николаю Соловьеву и министру обороны России Сергею Шойгу открытое [письмо](#). Их предупредили о том, что реформа приведет среди прочего и к срыву гособоронзаказа по модернизации самолетов дальней и стратегической авиации, а также негативно отразится на одном из самых амбициозных оборонных проектов — разработке нового стратегического бомбардировщика, перспективного авиационного комплекса дальней авиации (ПАК ДА). Напомним, что ранее президент ОАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (ОАК) Михаил Погосян объяснил готовящуюся реформу тем, что интеграция «Туполева» и авиазавода, объединив ресурсы разработчиков и производителей, сократит время принятия решений. Руководство инженерного центра предпочитает не комментировать конфликт, но, по данным «БИЗНЕС Online», планы реформирования оставлены без изменений.

### **ПЕРВЫЙ «РОДНОЙ» ДВИЖОК ЗА 10 ЛЕТ**

В октябре ОАО «КАМАЗ» [продемонстрировало](#) опытный образец своего собственного двигателя — первого за последнее десятилетие. Он пойдет в серию в 2016 году и будет соответствовать требованиям «Евро-5». Как заявляет руководство предприятия, «двигатель не уступает «мировой элите» — европейским аналогам». Отметим, что, вопреки традициям последних лет, КАМАЗ избежал создания каких-либо СП с иностранцами. Партнером по разработке двигателя выступает международная корпорация Liebherr со штаб-квартирой в швейцарском Бюлле, но сотрудничество ограничится консультациями по проектированию, закупке, монтажу и пуску в эксплуатацию производственного оборудования — новые двигатели КАМАЗ будет производить самостоятельно. Закупаться будут только блок управления и система впрыска, которые, в случае чего, легкозаменяемы на рынке.

### **«9-ЭТАЖНЫЙ ДОМ» ВО ЛЬДАХ**

Охватившая мир «арктическая лихорадка» добралась и до Татарстана. Зеленодольское проектно-конструкторское бюро (ЗПКБ) [получило контракт](#) на участие в грандиозном северном проекте. Речь идет о создании новых самых больших и мощных в мире ледоколов (шифр проекта — 22220 ЛК-60Я), которые



заменят легендарные суда проекта «Арктика». ЗПКБ привлечено к работе главным проектировщиком — петербургским ОАО «ЦКБ «Айсберг». Причем зеленодольцам досталась весьма существенная часть работы — проектирование гигантской надстройки, в которой находятся жилые и вспомогательные помещения, рулевая рубка и так далее. «Нам достался район жилого блока надстройки: каюты, спортзалы, рестораны, лазарет и так далее, — рассказывают в ЗПКБ. — И рулевая рубка. Чтобы было проще представить, это такой 9-этажный дом шириной 25 метров и приличной длины. Там даже два лифта есть. Разрабатываем полный комплект документации по всем специализациям, начиная от корпуса и заканчивая последним кабелем». Для бюро это своего рода экзамен — оно впервые сталкивается с арктической спецификой. Головной ледокол — «Арктика» — должен быть сдан в конце 2017 года, два первых серийных — в 2019-м и в 2020-м. Стоимость каждого — примерно 40 млрд. рублей. ЗПКБ должно выполнить задание в 2015 году.

## **ОТ УГЛЕРОДНОЙ НИТИ ДО МЕЖДУНАРОДНОЙ ШКОЛЫ**

То и дело перерезали красные ленточки в ОЭЗ «Алабуга». 14 мая [открылся](#) завод по производству трубозапорной арматуры немецкой компании RMA Pipeline Equipment, среди клиентов которой — BASF, «Газпром», Chevron и BP. Инвестиции — 1,7 млрд. рублей. Будет создано 645 рабочих мест... Осенью завод «Алабуга-Волокно» дал первую тестовую продукцию — углеродную нить, которая потом используется в композитных материалах. Стоимость проекта — 3,3 млрд. рублей. На заводе будут работать 200 человек... 29 августа [открылось](#) производство турецкой компании «Джошкуноз», которое будет изготавливать кузовные детали для заводов Ford Sollers в Елабуге и Набережных Челнах. Создано 160 рабочих мест, а будет 260. Инвестиции — \$70 млн. в перспективе увеличатся до \$100 миллионов. 24 сентября [был запущен](#) завод турецкой компании «Кастамону Энтегре» по выпуску МДФ-панелей и деревянных напольных покрытий. Это 2,5 тыс. рабочих мест (сегодня — 500) и \$300 млн. инвестиций в первый этап проекта, на вторую очередь планируется потратить еще столько же. 13 октября [заработал](#) завод российской компании «Интерскол», выпускающей электроинструмент... И наконец, в сентябре в Елабуге [открылась](#) международная школа Alabuga International School для детей иностранных специалистов «Алабуги», а также для ребятшек из Елабуги и соседних городов.

## **ВЕРТУШКА, КОТОРУЮ НЕ ЛЮБИТ ГОСДЕП США**

Казанский вертолетный завод (КВЗ) [отправил](#) на испытания в Москву предсерийный прототип вертолета «Ми-38», который называют едва ли не главной надеждой предприятия на будущее. Например, в отчетности предприятия за 2012 год сообщается, что уровень конкурентоспособности

вертолетов «Ми-8»/«Ми-17», которые уже долгие годы генерируют прибыль компании, «конечно же, ограничен во времени». Эксперты отмечают, что «Ми-38» — хороший базис, чтобы завод был загружен. Начало поставок «Ми-38» запланировано на 2015 год, выход проекта на окупаемость — в 2018-м. Самым болезненным местом проекта стали двигатели. Изначально на вертолет решили ставить PW 127/TS от Pratt&Whitney Canada, с ними и взлетел первый прототип. Однако в мае 2010 года было заявлено, что проект сотрудничества с Pratt&Whitney Canada находится в стадии рассмотрения госдепом США, который очень беспокоит, что двигатели будут использоваться на военно-транспортных машинах. Впрочем, сегодня «Ми-38» решено оснащать двигателем ТВ7-117В от питерского ОАО «Климов». Согласно заявлениям руководства холдинга «Вертолеты России», в 2015 году на КВЗ должно быть выпущено 6 вертолетов «Ми-38». По словам генерального директора КВЗ Вадима Лигая, над фюзеляжем первой серийной машины уже работают на сборочном производстве. Эксперты уже [говорят](#) об экспортных перспективах «Ми-38», а российским военным уже предложили установочную партию этих вертолетов.

#### **ТАНЕКО УХОДИТ В ГЛУБИНУ**

Пройден ключевой этап в реализации мегапроекта «ТАНЕКО» — получено [положительное заключение](#) Ростехнадзора на ввод в промышленную эксплуатацию установки гидрокрекинга. Это позволит ТАНЕКО выпускать 1,16 млн. т дизельного топлива стандарта «Евро-4» и «Евро-5», 380 тыс. т авиационного керосина марки Jet, 600 тыс. т прямогонного бензина и гидроочищенного газойля. Вторая очередь комплекса гидрокрекинга предполагает создание завода масел. Следующим этапом ТАНЕКО станет строительство завода глубокой переработки нефти. Это позволит увеличить глубину переработки нефти с 73,54 до 97%.

*Источник: [www.business-gazeta.ru/article/123142/](http://www.business-gazeta.ru/article/123142/)*