



Союз машиностроителей России
Пресс-служба
ОБЗОР СООБЩЕНИЙ
СРЕДСТВ МАССОВОЙ ИНФОРМАЦИИ
15 декабря 2016 года

Содержание:

1. О Союзе машиностроителей России. Стр. 4-12

Оружие России (arms-expo.ru) // В Госдуме создан Экспертный совет по авиационной промышленности

http://www.arms-expo.ru/news/zakonodatelstvo/v_gosdume_sozdan_ekspertnyy_sovet_po_aviatcionnoy_promyshlennosti/

Сообщения с аналогичным содержанием

Aviation Explorer // В Госдуме создан Экспертный совет по авиационной промышленности

<http://www.aex.ru/news/2016/12/13/163490/>

Complexdoc.ru // В Госдуме создан Экспертный совет по авиационной промышленности

<http://umpro.complexdoc.ru/4011658.html>

Сообщения с аналогичным содержанием

Экология и жизнь (ecolife.ru) // В Госдуме создан Экспертный совет по авиационной промышленности

<http://www.ecolife.ru/infos/news3/44254/>

Закон и правопорядок (zakon.rin.ru) // В Госдуме создан Экспертный совет по авиационной промышленности

<http://zakon.rin.ru/cgi-bin/news.pl?idr=787&id=15598&act=moreGD&npage=1805&pagein=1>

Корпорация АРСИН – ЭкспрессИнфо // Экспертный совет по авиационной промышленности создан в

Сообщения с аналогичным содержанием

РИА Новости (ria.ru) // В Госдуме создали экспертный совет по авиационной промышленности

<https://ria.ru/economy/20161213/1483454874.html>



Берег (Воронеж) (bereg.vrn.ru) // Вернуть статус общедоступных
<http://www.bereg.vrn.ru/28069.html>

Оружие России (arms-expo.ru) // В Госдуме создан Экспертный совет по авиационной промышленности
http://www.arms-expo.ru/news/zakonodatelstvo/v_gosdume_sozdan_ekspertnyy_sovet_po_aviatsionnoy_promyshlennosti/

Сообщения с аналогичным содержанием
Aviation Explorer // В Госдуме создан Экспертный совет по авиационной промышленности
<http://www.aex.ru/news/2016/12/13/163490/>

ТОП Ульяновска (ultop.ru) // Ульяновская область развивает передовые технологии в авиастроении
<http://www.ultop.ru/publications/view/1002/>

2. Экономика. Политика. Промышленность. Образование. 12-18

Коммерсантъ // Дмитрий Rogozin отправляется в Баку
Чтобы встретиться с Ильхамом Алиевым и обсудить оружейные поставки

Коммерсантъ // Минэкономики отправит покупателей госимущества к продавцам
И отнимет часть доходов у операторов госзакупок

ТАСС (tass.ru) // Александр Баландин: станкостроение России поднимется через авто- и двигателестроение

3. Мировая политика. 19-20

ТАСС // Путин и Эрдоган обсудили сирийскую проблематику

Коммерсантъ // Дональд Трамп превращает критиков в советников
Борьба за власть

4. Оборонно-промышленный комплекс. 20-21

ТАСС // "Вертолеты России" передали все Ми-28Н, Ми-35М и Ми-26 по гособоронзаказу на 2016 год



ТАСС // КРЭТ заменит украинские комплектующие при производстве бортовых РЛС для Су-35 и Ми-35М

5. Автопром. 22

Автостат // КАМАЗ за 11 месяцев увеличил продажи в России на 25,5%

6. Авиастроение. 22-26

Airspot.ru // Ульяновская область развивает передовые технологии в авиастроении



1. О Союзе машиностроителей России.

Оружие России (arms-expo.ru) // В Госдуме создан Экспертный совет по авиационной промышленности

Заместитель генерального директора по маркетингу и продажам Владимир Дмитриев / Фото: kalashnikov.com

Экспертный совет при Думском Комитете по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству возглавил Первый зампред Комитета Владимир Гутенев.

"В задачи консультативного органа при Думском Комитете входит анализ развития авиационной промышленности, изучение зарубежного опыта, экспертная оценка существующего законодательства в данной области и подготовка рекомендаций по его усовершенствованию"

В Экспертный совет вошли руководители ведущих предприятий авиационной промышленности, представители профильных министерств и ведомств, ректоры технических вузов. Среди них - Заместитель Министра обороны Российской Федерации Юрий Борисов, Заместитель Министра транспорта Российской Федерации Валерий Окулов, Директор Департамента авиационной промышленности Минпромторга России Сергей Емельянов, Генеральный директор Центрального аэрогидродинамического института им. Жуковского (ЦАГИ) Сергей Чернышов, Первый Вице-президент ПАО «ОАК» Александр Туляков, Индустриальный директор авиационного комплекса Государственной корпорации «Ростех» Анатолий Сердюков, Ректор ФГБОУВО «Московский авиационный институт (национальный исследовательский университет)» Михаил Погосян, Генеральный директор АО «Технодинамика» Максим Кузюк.

В задачи консультативного органа при Думском Комитете входит анализ развития авиационной промышленности, изучение зарубежного опыта, экспертная оценка существующего законодательства в данной области и подготовка рекомендаций по его усовершенствованию.

«Экспертный совет по авиационной промышленности продолжит работу по актуальным направлениям, которые мы обозначили еще в прошлом созыве Госдумы. В первую очередь, это разработка предложений по защите и продвижению интересов российского авиапрома за рубежом и формирование законодательного поля, дающее возможность российской авиационной промышленности конкурировать с зарубежными предприятиями в комфортных условиях. В нынешних непростых геополитических условиях российская гражданская авиация особенно нуждается в помощи и поддержке», - отметил председатель Экспертного совета Владимир Гутенев.

Кроме того, Экспертный совет в обновленном составе намерен вернуться к теме комплексного законодательного регулирования оборота компонентов



воздушных судов, поскольку один из существенных факторов повышения уровня безопасности полетов - это использование в конструкции самолетов на протяжении всего их жизненного цикла комплектующих изделий и материалов, полностью отвечающих установленным техническим и эксплуатационным требованиям и условиям.

http://www.arms-expo.ru/news/zakonodatelstvo/v_gosdume_sozdan_ekspertnyy_sovet_po_aviatsionnoy_promyshlennosti/

Complexdoc.ru // В Госдуме создан Экспертный совет по авиационной промышленности

Экспертный совет при Думском Комитете по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству возглавил Первый зампред Комитета Владимир Гутенев.

Как стало известно журналу «Умное производство», в Экспертный совет вошли руководители ведущих предприятий авиационной промышленности, представители профильных министерств и ведомств, ректоры технических вузов. Среди них - Заместитель Министра обороны Российской Федерации Юрий Борисов, Заместитель Министра транспорта Российской Федерации Валерий Окулов, Директор Департамента авиационной промышленности Минпромторга России Сергей Емельянов, Генеральный директор Центрального аэрогидродинамического института им. Жуковского (ЦАГИ) Сергей Чернышов, Первый Вице-президент ПАО «ОАК» Александр Туляков, Индустриальный директор авиационного комплекса Государственной корпорации «Ростех» Анатолий Сердюков, Ректор ФГБОУВО «Московский авиационный институт (национальный исследовательский университет)» Михаил Погосян, Генеральный директор АО «Технодинамика» Максим Кузюк.

В задачи консультативного органа при Думском Комитете входит анализ развития авиационной промышленности, изучение зарубежного опыта, экспертная оценка существующего законодательства в данной области и подготовка рекомендаций по его усовершенствованию.

«Экспертный совет по авиационной промышленности продолжит работу по актуальным направлениям, которые мы обозначили еще в прошлом созыве Госдумы. В первую очередь, это разработка предложений по защите и продвижению интересов российского авиапрома за рубежом и формирование законодательного поля, дающее возможность российской авиационной промышленности конкурировать с зарубежными предприятиями в комфортных условиях. В нынешних непростых геополитических условиях российская гражданская авиация особенно нуждается в помощи и поддержке», - отметил председатель Экспертного совета Владимир Гутенев.

Кроме того, Экспертный совет в обновленном составе намерен вернуться к теме комплексного законодательного регулирования оборота компонентов



воздушных судов, поскольку один из существенных факторов повышения уровня безопасности полетов -это использование в конструкции самолетов на протяжении всего их жизненного цикла комплектующих изделий и материалов, полностью отвечающих установленным техническим и эксплуатационным требованиям и условиям.

<http://umpro.complexdoc.ru/4011658.html>

Корпорация АРСИН – ЭкспрессИнфо // Экспертный совет по авиационной промышленности создан в

Экспертный совет по авиационной промышленности создан в Госдуме МОСКВА, 13 дек - РИА Новости/Прайм. В Госдуме создан экспертный совет по авиационной промышленности, в задачи которого входят анализ развития авиапромышленности, изучение зарубежного опыта, экспертная оценка существующего законодательства в данной области и подготовка рекомендаций по его усовершенствованию, сообщила пресс-служба **Союза машиностроителей России**.

Экспертный совет создан при думском комитете по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству, его возглавил первый зампред комитета Владимир **Гутенев**.

Также в совет вошли руководители ведущих предприятий авиационной промышленности, представители профильных министерств и ведомств, среди которых замминистра транспорта **РФ** Валерий Окулов, директор департамента авиационной промышленности Минпромторга Сергей Емельянов, первый вице-президент Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) Александр Туляков и другие.

"Экспертный совет по авиационной промышленности продолжит работу по актуальным направлениям, которые мы обозначили еще в прошлом созыве Госдумы. В первую очередь, это разработка предложений по защите и продвижению интересов российского авиапрома за рубежом и формирование законодательного поля, дающее возможность российской авиационной промышленности конкурировать с зарубежными предприятиями в комфортных условиях. В нынешних непростых геополитических условиях российская гражданская авиация особенно нуждается в помощи и поддержке", - отметил **Гутенев**, чьи слова приводятся в сообщении.

Кроме того, экспертный совет будет прорабатывать комплексное законодательное регулирование оборота компонентов воздушных судов, поскольку один из существенных факторов повышения уровня безопасности полетов - это использование в конструкции самолетов на протяжении всего их жизненного цикла комплектующих изделий и материалов, полностью отвечающих установленным техническим и эксплуатационным требованиям и условиям.



Берег (Воронеж) (bereg.vrn.ru) // Вернуть статус общедоступных

Региональный штаб Общероссийского народного фронта (ОНФ) распространил сообщение о том, что активисты фронта выявили грубые нарушения перевода в частную собственность озер, расположенных на территории Воронежской области.

Упомянутые активисты, как пишет издание «Время Воронежа», ознакомились с кадастровой картой области, опубликованной на сайте Росреестра, и увидели, что природные озера, расположенные на границе города Воронежа и примыкающие к поселку Малышево, находятся в частной собственности.

Это противоречит действующему законодательству: по Водному кодексу такие объекты, как озера, находятся в собственности государства. Поверхностные водные объекты, находящиеся в государственной или муниципальной собственности, напоминает ОНФ, являются водными объектами общего пользования, то есть общедоступными.

– Мы обеспокоены ситуацией с передачей в частную собственность объектов, находящихся в федеральной собственности и имеющих статус общедоступных, – заявил сопредседатель регионального штаба ОНФ Вячеслав Шамарин.

Он напомнил, как в сентябре в Воронеже был зафиксирован беспрецедентный случай слива в реку Дон озера Круглое в микрорайоне Подгорное. Тогда скандал вышел на федеральный уровень и привлек внимание множества активистов.

Координатор Центра общественного мониторинга ОНФ по проблемам экологии и защиты леса, депутат Госдумы Владимир Гутенев в свою очередь заявил, что по «малышевскому» случаю будет направлено обращение в прокуратуру области с требованием провести проверку законности постановки на кадастровый учет земельных участков. Гутенев намерен также требовать принятия мер прокурорского реагирования, направленных на изъятие из чужого незаконного владения поверхностных водных объектов, являющихся собственностью РФ.

Виктор Некрасов

<http://www.bereg.vrn.ru/28069.html>

Оружие России (arms-expo.ru) // В Госдуме создан Экспертный совет по авиационной промышленности

Заместитель генерального директора по маркетингу и продажам Владимир Дмитриев / Фото: kalashnikov.com

Экспертный совет при Думском Комитете по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству возглавил Первый зампред Комитета Владимир Гутенев.



"В задачи консультативного органа при Думском Комитете входит анализ развития авиационной промышленности, изучение зарубежного опыта, экспертная оценка существующего законодательства в данной области и подготовка рекомендаций по его усовершенствованию"

В Экспертный совет вошли руководители ведущих предприятий авиационной промышленности, представители профильных министерств и ведомств, ректоры технических вузов. Среди них - Заместитель Министра обороны **Российской Федерации** Юрий Борисов, Заместитель Министра транспорта **Российской Федерации** Валерий Окулов, Директор Департамента авиационной промышленности Минпромторга **России** Сергей Емельянов, Генеральный директор Центрального аэрогидродинамического института им. Жуковского (ЦАГИ) Сергей Чернышов, Первый Вице-президент ПАО «ОАК» Александр Туляков, Индустриальный директор авиационного комплекса Государственной корпорации «Ростех» Анатолий Сердюков, Ректор ФГБОУВО «Московский авиационный институт (национальный исследовательский университет)» Михаил Погосян, Генеральный директор АО «Технодинамика» Максим Кузюк.

В задачи консультативного органа при Думском Комитете входит анализ развития авиационной промышленности, изучение зарубежного опыта, экспертная оценка существующего законодательства в данной области и подготовка рекомендаций по его усовершенствованию.

«Экспертный совет по авиационной промышленности продолжит работу по актуальным направлениям, которые мы обозначили еще в прошлом созыве Госдумы. В первую очередь, это разработка предложений по защите и продвижению интересов российского авиапрома за рубежом и формирование законодательного поля, дающее возможность российской авиационной промышленности конкурировать с зарубежными предприятиями в комфортных условиях. В нынешних непростых геополитических условиях российская гражданская авиация особенно нуждается в помощи и поддержке», - отметил председатель Экспертного совета Владимир Гутенев.

Кроме того, Экспертный совет в обновленном составе намерен вернуться к теме комплексного законодательного регулирования оборота компонентов воздушных судов, поскольку один из существенных факторов повышения уровня безопасности полетов - это использование в конструкции самолетов на протяжении всего их жизненного цикла комплектующих изделий и материалов, полностью отвечающих установленным техническим и эксплуатационным требованиям и условиям.

ТОП Ульяновска (ultop.ru) // Ульяновская область развивает передовые технологии в авиастроении

Власти Ульяновской области уделяют пристальное внимание вопросам изменения структуры экономики, обновлению существующих отраслей



промышленности и развитию инновационных направлений. О необходимости запуска крупных инвестиционных проектов, которые играют определяющую роль в развитии регионов и отдельных отраслей производства, говорил в своем послании Федеральному собранию Владимир Путин.

Развитие технологий стало сильной стороной региона

С реализацией планов развития инновационных производств губернатор Ульяновской области Сергей Морозов ознакомился в ходе визита на предприятие "АэроКомпозит-Ульяновск".

"Ульяновская область активно приступила к исполнению поручений, озвученных президентом, по всем направлениям. Безусловно, сильной стороной нашего региона можно считать и развитие инновационных технологий, в том числе и в авиастроении. Завод "АэроКомпозит-Ульяновск" это подтверждает. Здесь на наших глазах создается будущее российской авиации и промышленности в целом. Радует и тот факт, что сегодня предприятие не только обеспечено заказами, но и реализует программу модернизации оборудования. А значит, завод будет развиваться. Больше людей смогут здесь реализовать свой потенциал, стать успешными и принести успех отечественному авиапрому и родной Ульяновской области", - подчеркнул Сергей Морозов.

По словам руководства завода, на предприятии запущено уникальное производство силовых элементов крыла и центроплана с применением инфузионной технологии и автоматизированной выкладки сухого углеродного наполнителя. В настоящее время идет работа по изготовлению композитного крыла для второго экземпляра нового самолета МС-21. Первое крыло было установлено на пилотный экземпляр, выкатка которого состоялась 8 июня в Иркутске.

"Ульяновская область является одним из регионов с самой высокой привлекательностью для инвесторов, где постоянно ощущается поддержка региональных властей. Сейчас у нас разработана программа приобретения станков на следующий год. На ее реализацию будет инвестировано более трех миллиардов рублей", - отметил генеральный директор АО "АэроКомпозит" Анатолий Гайданский.

"Очередная победа ОАКа и Морозова"

В Ульяновской области сформирован мощный авиакластер, в состав которого входит около 70 предприятий и учреждений. Ульяновские авиастроители принимают активное участие в создании отечественного среднемагистрального пассажирского самолета МС-21. Для нового лайнера ульяновский авиакластер производит порядка 50% комплектующих. Наряду с производством крыла, в Ульяновской области делают панели отсеков фюзеляжа, двери и люки, хвостовое оперение, а так же многие другие компоненты.



"Я думаю что это одна из самых перспективных территорий, и то, что Объединенная авиационная корпорация сделала акцент на Ульяновский кластер, где наряду с очень высокими техническими традициями и квалифицированным персоналом сформированы и сохранены компетенции, позволяет развернуть производство Ил-476, спрос на которые высок. Но кроме того, в периметре созданы высокотехнологичные производства, в том числе по производству черного крыла, а также проведена модернизация, - рассказал корреспонденту Infox.Ru первый заместитель председателя комитета ГД по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству **Владимир Гутенев**.

Как отметил эксперт, сделать уровень локализации чрезвычайно высоким позволила сбалансированность стратегии ульяновского кластера, который включает в себя и финальную продукцию в виде модернизированных Ил-76, и возможность изготовления отдельных элементов для среднемагистрального самолета МС-21.

"Я считаю, ульяновский проект - это очередная победа как ОАКа, так и губернатора Морозова", - подчеркнул **Владимир Гутенев**.

МС-21 - самолет будущего

Семейство российских ближне-среднемагистральных самолетов МС-21 создается на базе технологий XXI века и ориентировано на самый емкий сегмент мирового рынка. Если модернизированные А320NEО и 737МАХ - это улучшенные версии самолетов, которые создавались более четверти века назад, МС-21 разработан с нуля.

Как сообщила руководитель департамента PR Научно-производственной корпорации "Иркут" Елена Федорова, высокое аэродинамическое качество достигнуто в первую очередь за счет крыла большего удлинения, изготовленного из полимерных композиционных материалов. В целом уровень использования композитов в МС-21 - свыше 30%, что уникально для узкофюзеляжных самолётов. Композиты не только позволяют улучшить аэродинамику, но и существенно снижают массу конструкции. Машина оснащена самыми современными системами управления, бортового радиоэлектронного оборудования, индикации, электроснабжения.

"По выбору заказчика самолет МС-21 оснащается новейшими типами силовых установок: PW1400G компании Pratt & Whitney (США) или ПД-14 Объединенной двигателестроительной корпорации (Россия). Оба варианта силовой установки обеспечивают уменьшение расхода топлива, снижение уровня шума и эмиссии вредных веществ, сокращение стоимости жизненного цикла", - подчеркнула Елена Федорова.

Другим ключевым конструкторским решением проекта МС-21 стал большой диаметр фюзеляжа с возможностью перекомпоновки салона для разных типов перевозчиков, что уменьшает время посадки и высадки пассажиров и повышает уровень комфорта.



"Все эти характеристики позволят новому самолету успешно конкурировать с известными зарубежными брендами, - подчеркнула Елена Федорова. - Первый полет самолета МС-21 намечен на первый квартал 2017 года. В настоящее время идут активные испытания систем, узлов и агрегатов самолета".

Уже подписаны контракты на поставку 175 машин, правительство разработало меры поддержки продаж нового российского лайнера.

"На МС-21 возлагаем большие надежды"

Проект МС-21 - межрегиональный. Окончательная сборка машин ведется в филиале филиале ПАО "Корпорация "Иркут" - на Иркутском авиационном заводе. Комплектуемые в Воронеже, Казани, Перми и, конечно, в Ульяновске. Так, на новом заводе "АэроКомпозит-Ульяновск" производится сборка крыла.

"На предприятии освоена и реализуется технология сборки композитных и металлокомпозитных конструкций, ранее не применявшаяся в России, - пояснила Елена Федорова. - Лонжероны, панели и другие компоненты крыла изготавливаются из полимерных композиционных материалов по инфузионной технологии. На заводе "АэроКомпозит-Ульяновск" создана уникальная сборочная линия, которая обеспечивает выпуск крыла с полностью установленной механизацией и смонтированными системами".

Также в Ульяновской области изготавливаются панели фюзеляжа, хвостовые отсеки фюзеляжа, двери и люки, металлические детали крыла и оперения, выполняется сборка хвостового оперения. Сотрудники Ульяновского конструкторского бюро приборостроения разрабатывают информационно-управляющее поле кабины самолета МС-21 и систему управления общесамолетным оборудованием.

"Очень большие надежды мы связываем с этой иркутской машиной. Она в этом году прошла выкатку, в следующем году начнутся первые уже полеты, и я надеюсь, что с 2018 года пойдет полноценная серия", - отметил первый заместитель председателя комитета ГД по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству **Владимир Гутенев**.

Наши самолеты в состоянии составить конкуренцию западным

В Ульяновской области есть и свои проекты в области авиации. Для "Авиастара", ставшего основой авиационного кластера региона, основным стало производство тяжелого транспортного самолета серийного производства Ил-76МД-90А. Эта машина имеет серьезный экспортный потенциал, может работать на всех континентах в самых разных климатических условиях. При производстве используются новейшие технологии. Заказчикам уже переданы четыре машины, в производстве еще около десяти.

В рамках контракта с министерством обороны на "Авиастаре" ведут строительство первого опытного образца перспективного самолета-топливозаправщика Ил-78М-90А.



"Отечественные производители уже сейчас успешно конкурируют, в том числе и на зарубежных рынках, и если пять-десять лет назад мы видели конкуренцию только в блоке боевой авиации, и не просто конкуренцию, а я бы сказал доминирование, то сейчас новая команда ОАКа активно реализует, причем реализует на опережение, установку президента о девирсификации оборонных производств, - рассказал **Владимир Гутенев**. - Но для этого, конечно же, помимо существующей госпрограммы развития авиастроения, которой традиционно в минпромторге уделяется большое внимание, необходимо сделать ряд шагов не просто по защите внутреннего рынка, а по созданию справедливых условий. К сожалению, до сих пор существует соглашение, в соответствии с которым мы предоставляем преференции зарубежным производителям в части налогов. Более того, большая часть пассажирских авиалайнеров зарегистрирована в оффшорных зонах. Это Бермудские острова, другие территории, и соответственно наш авиапроизводитель, уплачивая НДС, полноценно уплачивая все налоги, несет гораздо большую фискальную нагрузку".

Как отметил первый заместитель председателя комитета ГД по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству, политика в области развития отечественного пассажирского авиастроения достаточно целостная и выверенная, однако есть механизмы, которые позволяют сделать ее развитие более динамичным.

Будущее отечественного авиастроения

После стагнации 1990-х и 2000-х годов Ульяновская область вновь становится одной из стратегических площадок, на которых строится будущее отечественного авиастроения. Мощнейший авиационный кластер стал одной из основ экономики региона.

<http://www.ultop.ru/publications/view/1002/>

2. Экономика. Политика. Промышленность. Образование.

Коммерсантъ // Дмитрий Rogozin отправляется в Баку

Чтобы встретиться с Ильхамом Алиевым и обсудить оружейные поставки

14.12.2016, 23:02

Как стало известно "Ъ", 15 декабря вице-премьер Дмитрий Rogozin отправится с рабочим визитом в Баку, где должно состояться заседание российско-азербайджанской межправительственной комиссии, а также его встреча с президентом страны Ильхамом Алиевым. Стороны намерены обсудить военно-техническое сотрудничество (ВТС) двух стран, а также недавно состоявшуюся поставку оперативно-тактических комплексов «Искандер-М» основному геополитическому противнику Азербайджана — Армении.



По сведениям “Ъ”, господин Рогозин вылетит в Баку накануне заседания межправительственной комиссии, запланированной на 16 декабря, и всю пятницу проведет в переговорах. По словам топ-менеджера предприятия оборонной промышленности РФ, помимо обсуждения вопросов общего сотрудничества, отдельной строкой в повестке выделено два мероприятия: встреча вице-преьера РФ с президентом Азербайджана Ильхамом Алиевым и переговоры по линии оружейного экспорта, в которых будет задействован первый заместитель директора Федеральной службы по ВТС Андрей Бойцов.

Источники “Ъ” в системе ВТС отмечают, что одной из основных задач российских переговорщиков станет разъяснение позиции РФ относительно осуществленной в этом году поставки оперативно-тактических ракетных комплексов «Искандер» Армении: «Азербайджанские партнеры крайне негативно отреагировали на подобное развитие событий в контексте нагорно-карабахской проблемы». По данным СМИ, один дивизион комплекса «Искандер» был передан армянской армии осенью на основе соглашений о поставках оружия в ОДКБ. Официально факт этих поставок никогда не подтверждался, однако в сентябре 2016 года во время репетиции военного парада в честь 25-летия независимости Армении в Ереване были впервые замечены самоходные пусковые установки данного ОТРК.

Российская сторона неоднократно заявляла о том, что стремится соблюсти баланс сил в сложном регионе. «Если мы себе представим на минутку, что Россия отказалась от этой роли,— мы же прекрасно понимаем: это место пустым не будет. Будут покупать оружие в других странах, степень его смертоносности от этого не уменьшится»,— так, например, в апреле 2016 года рассуждал о поставках оружия Армении и Азербайджану премьер РФ Дмитрий Медведев.

Напомним, что в период 2010–2014 годов Баку заключил с Москвой контракты на закупку двух дивизионов зенитных ракетных систем С-300ПМУ-2, нескольких батарей зенитных ракетных комплексов «Тор-М2Э», около 100 боевых и транспортных вертолетов. Были также заключены соглашения на закупку не менее 100 танков Т-90С и около 100 единиц боевых машин пехоты БМП-3, 18 самоходных артиллерийских установок «Мста-С» и стольких же тяжелых огнеметных систем ТОС-1А, реактивных систем залпового огня «Смерч». В 2016 году РФ продолжит поставку бронетранспортеров БТР-82А и бронемашин пехоты БМП-3 (их в 2015 году Азербайджан получил не менее 30 единиц).

Иван Сафронов

Коммерсантъ // Минэкономики отправит покупателей госимущества к продавцам

И отнимет часть доходов у операторов госзакупок

15.12.2016



Минэкономики предлагает пересмотреть процедуры приватизации и финансирования госзакупок. Часть полномочий Федерального казначейства и Росимущества при приватизации ведомство предлагает передать 23 инвестбанкам. Кроме того, в Минэкономики вернулись к идее реформировать систему госзакупок и закупок госкомпаний: там предлагают перенести взносы участников закупок с электронных площадок на спецсчета в банках — но ФАС такие предложения не поддерживает.

Приватизацию госимущества вместо Росимущества и Федерального казначейства должны организовывать инвестконсультанты, говорится в поправках Минэкономики, размещенных во вторник для общественного обсуждения. Они уточняют порядок приватизации на аукционах, в электронной форме или через публичное предложение. Сейчас участник торгов должен перечислить задаток в 20% начальной цены имущества в местное управление Федерального казначейства (подведомственно Минфину), которое сообщает об этом в Росимущество (подведомственное Минэкономики), при этом оба ведомства взаимодействуют с компанией--агентом по приватизации.

Следует передать функции продавца компаниям--операторам приватизации, а задаток перечислять в банки, аккредитованные ЦБ для работы со "стратегическими компаниями", говорится в проекте Минэкономики. Агентами приватизации могут стать банки, перечисленные в распоряжении правительства N1874-р,— сейчас их 23. Среди них в приватизации "средних масштабов" чаще всего участвуют "ВЭБ Капитал", "ВТБ Капитал", Газпромбанк, Сбербанк КИБ, "Российский аукционный дом", реже — Альфа-банк и "Ренессанс Брокер". Как пояснили "Ъ" участники рынка, новая конфигурация позволит инвестконсультантам, заинтересованным в максимальной цене продажи активов, избежать ситуаций, когда участники торгов встречаются в двух ведомствах и договариваются, кто и как "выиграет" конкурс. Разработчики же отмечают, что чиновники не несут ответственности за задержки и нестыковки — и бывает, что участники торгов перечисляют средства не на тот счет и не успевают исправить ошибку, а задатки им возвращают не вовремя.

Как пояснила "Ъ" глава департамента корпоративного управления Минэкономики Оксана Тарасенко, поправки упрощают техническое взаимодействие ведомств. Как полагают в "Российском аукционном доме", новации позволят поддержать банки и уравнивать претендентов на имущество. Однако у федерального чиновника, знакомого с организацией торгов, идеи Минэкономики вызывают сомнение: коррупционные риски перекладываются на сотрудников банка-агента (они также могут рассказать заявителям о других участниках торгов), что создаст почву для сговора.



Власти рассчитывают на рост доходов от приватизации в 2017-2019 годах. В Минфине оценивают поступления в 300 млрд руб. в год, в прогнозном плане приватизации на 2017 год запланировано 138 млрд руб., но дискуссии продолжаются (см. "Ъ" от 14 декабря). От малой приватизации бюджет ждет в 2017 году 18 млрд руб. и по 13 млрд руб. в следующие два года — но и это как минимум вдвое больше поступлений 2015 года (7,2 млрд руб.). В последнее время Минэкономки выступало с несколькими идеями по упрощению продаж госимущества: официальным источником информации стал сайт torgi.gov.ru, а законопроект об организованных торгах проходит межведомственное согласование.

Также, как стало известно "Ъ", сейчас на согласовании находится и симметричная инициатива Минэкономки по передаче средств участников закупок со счетов электронных торговых площадок (операторов госзаказа) на спецсчета в банках. Письмо с такими предложениями (есть у "Ъ") направил в ЦБ замглавы Минэкономки Евгений Елин. В ведомстве считают необходимым не допустить неосновательного обогащения операторов торгов. По идее Минэкономки, доход операторов электронных площадок должен формироваться за счет фиксированной платы, взимаемой за каждую процедуру торгов. Это предложение, впрочем, не поддерживает ФАС — там полагают, что финальное решение должны принять в Белом доме.

Софья Окунь; Анна Пушкарская, Санкт-Петербург

ТАСС (tass.ru) // Александр Баландин: станкостроение России поднимется через авто- и двигателестроение

© Донат Сорокин/ТАСС

В ходе визита президента **России** в Японию одной из главных тем станет развитие делового сотрудничества двух стран. При этом велика роль "народной дипломатии" - промышленники двух стран поддерживают и развивают горизонтальные связи. О российско-японских проектах, об успешном опыте, который можно применять в **России** для развития машиностроения, о перспективах станкостроения в современных условиях рассказал ТАСС Александр Баландин - зампред **Союза машиностроителей** Свердловской области, член президиума Уральской торгово-промышленной палаты, гендиректор Уральской машиностроительной корпорации "Пумори", которая более 20 лет работает с японскими партнерами.

- Недавно завершился деловой визит в Японию на выставку "JIMTOF-2016" руководителей предприятий - партнеров Пумори. Поездка была инициирована вашей корпорацией совместно японскими коллегами. Каковы результаты?

Целью поездки было установление деловых отношений между российскими машиностроителями и японскими лидерами мирового станкостроения. Мы были на заводах наших партнеров -



компаний Okuma и Toshiba. Они работают, развиваются, открывают новые заводы. Заказов у них много.

Мы являемся дистрибьютором в **России** крупнейших станкостроительных компаний в мире. В нашем предложении - все габариты японского станкостроения. Наш партнер Toshiba - это огромные станки, Okuma - обширная линейка от минимума до максимума, в категории "меньше меньшего" - станки Brother. То, о чем мы мечтали больше десяти лет - о трех супер-брендах в одних руках - с недавних пор стало реальностью.

- Выдался еще один непростой год для российской промышленности. А что конкретно происходит в станкостроении?

Есть несколько параллельных трендов. С одной стороны, ослабление интереса к продукции станкостроения в **России**. Инвестпроекты во многих предприятиях сокращаются, так как нет финансирования, в том числе бюджетного.

Что касается нашей деятельности, то мы продвигаем на российский рынок серьезные бренды. Например, в автомобильной промышленности спрос на премиум-марки не снизился. Он относительно невелик, но он стабилен. В этом сегменте существует постоянная высокая финансовая стабильность. К хай-тек брендам в станкостроении, которые мы предлагаем - Okuma, Okamoto, Toshiba - интерес тоже не такой массовый. Мы продаем ежегодно около 100 проектов такого рода. И в 2014, и в 2015, и в 2016 году на этом уровне спрос сохраняется. Думаю, в связи с широко обсуждаемыми темами конверсии он сохранится и на 2017 год.

Сложнее сейчас тем, у кого продукция проще, где высокая конкуренция. Ее усиливает и то, что в **России** создаются такие производства, в том числе поддерживаемые Минпромом **РФ** как проекты отечественного станкостроения. На фоне общей стагнации этот сегмент в **России** очень напряжен.

- А как дела у вашей компании?

Мы можем мечтать о существенном экономическом росте. Мечтать не вредно. Но речь о том, чтобы работать в рамках инфляционного коридора, не снижая объемы реализации. За три минувших года к нашей реализации мы прибавляли максимум по 15%. Я не говорю про курсовую разницу, которую все мы пережили. Какая инфляция в **России**, вы знаете. Инфляционные ожидания стараемся перекрывать планами. Поэтому остаемся на определенном стабильном уровне.

Другой разговор, что предприятия, подобные нашему, являются своеобразными индикаторами. Спрос на станки, инструмент, оборудование, технологии, инжиниринг характеризует реальную активность машиностроения и металлообработки. Она сейчас довольно невысокая.

- Не первый год с высоких трибун говорят, что станкостроение - наше все. Как это конвертируется в поддержку? Или, может, крупному частному производителю предлагают хорошую интеграцию?



Тема интеграции станкостроения на уровне **Российской Федерации** звучит лет пять. Я помню съезд **Союза машиностроителей** в Тольятти в 2011 году, где премьер **РФ** обещал выделить на поддержку отрасли 23 млрд руб. Действительно, достаточно большие средства потом выделялись, есть отчеты, НИОКРы. Но на фоне выделенных средств я не вижу каких-то серьезных успехов. И вот почему.

К предпосылкам для серьезных успехов в станкостроении надо относиться так же, как к проектам в авиации или в космосе. Это наукоемкие и крайне затратные, а поэтому долгие проекты. Когда называют немалые суммы, с помощью которых собираются возродить станкостроение, в определенной степени это лукавство. И в **России** даже за десятки миллиардов, тем более в короткие сроки, возродить станкостроение не получится.

Если даже не говорить о дезинтеграции **России** из мировой экономики, сама эта идея бесперспективна. Сейчас станкостроение - глобальное, станки - это мировой рыночный продукт. Огромные концерны работают в кооперации, создавая супертехнологии. Супер-производства работают над снижением себестоимости и цены, улучшают качество производимых станков и сокращают сроки поставки, размещая сборку изделий по всему миру. Чтобы противопоставить себя сложившемуся миру станкостроения в какой-то локальной части, например, в промышленности **России** или в Госкорпорации Ростех - нужно отдавать себе отчет, какие невообразимые ресурсы потребуются. Поэтому я считаю такой подход несколько утопичным.

В каждой стране, где развито хорошее станкостроение, эта отрасль является уделом частных. Например, известные японские корпорации MAZAK, FANUK и другие до сих пор являются семейными. Так везде: и в Японии, и Германии, и Италии, и в США. Исключений нет. Только частник в этой отрасли добился хороших результатов. Все предлагаемые сверх того формы - не более чем надстройка, бесконтрольно и безрезультатно позволяющая тратить огромные государственные средства. Это не только моя позиция, но и опыт многих десятилетий и стран.

Но при этом, отстаивая позицию "станкостроение - дело частных", я понимаю, что могу впасть в крайность.

Посылы власти о возрождении станкостроения - необходимость в нашей стране. Эти очевидные для нас вещи годами замалчивались, будто и нет такой проблемы. Тема вынесена в сферу публичного обсуждения, демонстрируется уровень тревоги на самом высоком уровне - это здоровая тенденция. Но здесь, повторю, сложились определенные перекосы. То, что такую отрасль, как станкостроение, можно построить на основе государственных участников в отдельно взятом государстве без мировой кооперации - заблуждение. Если речь идет о национализации промышленности, то частная инициатива здесь и не нужна - это одна крайность. Так было в СССР, когда работал принцип ДИП (догнать и перегнать).



- Каждая крупная станкостроительная держава имеет свое станкостроительное лицо. У СССР такое лицо было. У **России** - нет. В чем надо нажать, где упереться, чтобы такое лицо сложилось?

Обратите внимание, что лучшее станкостроение находится там, где есть серьезная автомобильная индустрия. Какие автомобили лучшие в мире? Японские и немецкие. Или наоборот - кому как. Автоиндустрия - локомотив любому станкостроению. Чтобы не вдаваться в дискуссию и не оригинальничать, зафиксируем следующее: автомобильная отрасль **России** в связке с крупными мировыми концернами поставила задачу производить большее количество автомобилей не только для внутреннего рынка, но и за рубеж. И надо развивать на территории **России** полную автомобильную линейку, полномасштабное автомобиле- и двигателестроение, современные оригинальные трансмиссии, ходовую часть. Думаю, если не упустить момент, именно это потащит за собой серьезные заказы на отечественные станки, даст мощный импульс возрождению станкостроения в **России**. Ведь у СССР со своеобразным, но самостоятельным и развитым автопромом, было свое станкостроительное лицо.

- Неожиданно

Нет, думаю, это стереотипная вещь. Она лежит на поверхности. Но для этого придется испытывать серьезнейшее давление конкурентов. Например, в альянс "АвтоВАЗ-Рено-Ниссан" очень сложно попасть со стороны. У составляющих концерна есть сложившаяся технологическая культура и трансфертные технологии, которые перемещаются в **Россию** из Франции и Японии. Они гарантируют качество и себестоимость. И исчезающе малы шансы втиснуться туда с российским станком.

Справка

УМК "Пумори" ведет историю с 1990 года. В 2013 и 2014 годах по итогам всероссийского рейтинга была признана лучшей комплексной инжиниринговой компанией **России**. Сегодня УМК - одна из крупнейших машиностроительных структур Уральского региона, объединяющая 14 предприятий по всей **России**. В марте 2016 года на предприятии в Екатеринбурге открылось лицензионное серийное производство станков с ЧПУ "Okuma Genos L300" японской станкостроительной Okuma Corporation. Мощность производства - 120 станков с ЧПУ в год. УМК является также партнером других известных компаний-производителей: японских Toshiba, Okamoto, Brother; Hawema (Германия), Manurhin (Франция), Ingersoll (США), Fastems (Финляндия), Davi (Италия), Optomec (США), Micromatic (Индия) и др.

{{item.group_date}}

{{item.suffix?}, "+item.suffix:"}}

Показать еще

<http://tass.ru/novosti-partnerov/3870725>



3. Мировая политика.

ТАСС // Путин и Эрдоган обсудили сирийскую проблематику

Политика 14 декабря, 22:46 дата обновления: 14 декабря, 22:47 UTC+3

Лидеры также обсудили некоторые актуальные вопросы российско-турецкого сотрудничества, в том числе в сфере энергетики

МОСКВА, 14 декабря. /ТАСС/. Президент России Владимир Путин в состоявшемся телефонном разговоре с президентом Турции Реджепом Тайипом Эрдоганом обсудил сирийскую проблематику и развитие ситуации в Алеппо. Об этом сообщила пресс-служба Кремля.

"Главы государств продолжили обмен мнениями по сирийской проблематике. Обсуждено, в частности, развитие ситуации в Алеппо. Акцентируется необходимость наращивания совместных усилий в целях улучшения гуманитарной обстановки, содействия запуску реального политического процесса в Сирии", - говорится в сообщении.

"В связи с масштабным терактом в Стамбуле 10 декабря, повлекшим многочисленные человеческие жертвы, президент России еще раз выразил глубокие соболезнования руководству и народу Турции. Подтверждена готовность к дальнейшему активному взаимодействию по нейтрализации террористической угрозы в ближневосточном регионе", - сообщает пресс-служба главы российского государства.

Были также затронуты некоторые актуальные вопросы российско-турецкого сотрудничества, в том числе в сфере энергетики.

<http://tass.ru/politika/3873388>

Коммерсантъ // Дональд Трамп превращает критиков в советников

Борьба за власть

15.12.2016

Избранный президент США Дональд Трамп вчера назвал имена трех новых членов своего Форума стратегии и политики — структуры, созданной для оказания новой администрации консультативной помощи в экономических вопросах. В совет, как стало известно, среди прочих войдут основатель компаний SpaceX и Tesla Илон Маск, а также главы Uber и PepsiCo Тревис Каланик и Индра Нуйи.

Примечательно, что ранее Илон Маск критиковал Дональда Трампа, считая его недостойным кресла президента США. Другие игроки высокотехнологической отрасли из Кремниевой долины в ходе предвыборной гонки также поддерживали конкурентку господина Трампа — кандидата от Демократической партии Хиллари Клинтон — и жертвовали на ее кампанию крупные суммы (см. "Ъ" от 8 сентября). Наиболее щедрыми оказались работники холдинга Alphabet (в него входит компания Google), Microsoft, Facebook и Apple.



Теперь Дональд Трамп намерен перезагрузить свои отношения с высокотехнологической отраслью и потому вчера встретился с главами крупнейших компаний Кремниевой долины в небоскребе Trump Tower. Среди приглашенных были и директора компаний, враждебно настроенных к господину Трампу: Тим Кук из Apple, Сатья Наделла из Microsoft и Ларри Пейдж из Alphabet.

"Моя администрация будет тесно взаимодействовать с частным сектором с целью улучшения предпринимательского климата и создания новых рабочих мест в США — от Кремниевой долины до самого сердца страны", — заявил Дональд Трамп. Напомним, что взаимное раздражение игроков Кремниевой долины и Дональда Трампа было вызвано, в частности, различием позиций по вопросам нелегальной иммиграции и свободной торговли.

Сами компании, впрочем, не спешили комментировать перспективы работы с новым президентом США. Из всех приглашенных на встречу директоров лишь глава IBM Вирджиния Рометти заявила, что намерена нанять дополнительно 25 тыс. рабочих в течение президентского срока Дональда Трампа, выполняя некий план, который она охарактеризовала как "базис для взаимодействия с приходящей администрацией".

Кирилл Кривошеев

4. Оборонно-промышленный комплекс.

ТАСС // "Вертолеты России" передали все Ми-28Н, Ми-35М и Ми-26 по гособоронзаказу на 2016 год

[Армия и ОПК](#) 14 декабря, 14:21 UTC+3

Также "Роствертол" в 2016 году выполнил ремонт поступивших из войсковых частей Минобороны вертолетов

МОСКВА, 14 декабря. /ТАСС/. Холдинг "Вертолеты России" (входит в Ростех) завершил передачу боевых вертолетов Ми-28Н, Ми-35М и военно-транспортного Ми-26, запланированных к поставке в 2016 году в соответствии с гособоронзаказом. Об этом сообщили в пресс-службе холдинга.

"После завершения испытаний и оформления документации по приему-передаче техники вертолеты поступили в подразделения Министерства обороны России. Кроме того, в 2016 году наряду с поставкой новой техники ПАО "Роствертол" выполнило ремонт поступивших из войсковых частей Минобороны России вертолетов", - говорится в сообщении.

Ударный вертолет Ми-28Н "Ночной охотник" способен выполнять боевые задачи в любое время суток. Он предназначен для огневой поддержки передовых частей сухопутных войск, мотострелковых и танковых подразделений.



Транспортно-боевые Ми-35М предназначены для уничтожения бронетехники и огневой поддержки подразделений сухопутных войск, а также транспортирования личного состава, эвакуации раненных, перевозки грузов и выполнения других задач. Вертолеты оснащены современным высокоточным оружием и способны выполнять боевые задачи круглосуточно в различных метеоусловиях.

Ми-26 применяются для транспортировки техники, крупногабаритных грузов и перевозки подразделений десантников. В числе их преимуществ - способность выполнять поставленные задачи в любых, даже самых сложных климатических и погодных условиях. Ми-26 - рекордсмен мира по грузоподъемности среди винтокрылых машин.

<http://tass.ru/armiya-i-opk/3871715>

ТАСС // КРЭТ заменит украинские комплектующие при производстве бортовых РЛС для Су-35 и Ми-35М

Концерн "Радиоэлектронные технологии" заключил контракт с Рязанским приборным заводом, который является лидером по производству отечественных бортовых радиолокационных станций

РЯЗАНЬ, 13 декабря. /ТАСС/. Концерн "Радиоэлектронные технологии" (КРЭТ, входит в госкорпорацию "Ростех") перешел на использование отечественной элементной базы взамен украинской при производстве радиолокационных станций (РЛС) для самолетов МиГ-29, Су-35 и вертолетов Ми-35М. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе концерна.

"В рамках программы по импортозамещению для ликвидации зависимости продукции военного назначения от украинских комплектующих, "Государственный Рязанский приборный завод", входящий в КРЭТ, в конце 2014 года заключил договор с Минпромторгом РФ на выполнение опытно-конструкторских работ (ОКР) по замещению ряда блоков для бортовых радиолокационных станций. В настоящее время ОКР по модернизации блоков из состава РЛС успешно завершены", - говорится в сообщении.

Как отметили в пресс-службе, Рязанский приборный завод является лидером по производству отечественных бортовых радиолокационных станций и систем управления вооружением для истребителей МиГ-29, Су-27, Су-30, Су-35, комплексов навигации и электронной индикации для вертолетов Ми-8/Ми-17 и Ми-35М.

Кроме того, предприятию доверено производство инновационного радара перспективного многофункционального истребителя нового поколения.

<http://tass.ru/armiya-i-opk/3866622>



5. Автопром.

Автостат // КАМАЗ за 11 месяцев увеличил продажи в России на 25,5%

КАМАЗ в январе-ноябре 2016 года увеличил продажи на российском рынке на 25,5% до 23,6 грузовых автомобилей. В ноябре было реализовано 3,15 тысячи камазовских машин, что на 21,15% больше по сравнению с прошлым годом, пишет агентство ["Прайм"](#).

Как сообщил исполнительный директор КАМАЗа Юрий Герасимов, завод улучшил производственный план на этот год с 32 до 35,4 тысяч грузовиков. По словам гендиректора КАМАЗа Сергея Когогина, в 2016 году компания планирует продать в общей сложности 33,5 тысячи машин - на 15,5% больше, чем в прошлом, а в 2017 году - около 36 тысяч машин, что на 7,5% больше, чем в 2016 году.

Также Сергей Когогин отметил небольшую корректировку прогноза на 2016 год по выручке со 129 до 125 млрд рублей. При таком обороте компания ожидает чистую прибыль по МСФО за 2016 год в диапазоне от 150 до 200 млн рублей против убытка в 2,38 млрд рублей по итогам 2015 года, пояснил он.

6. Авиастроение.

Airspot.ru // Ульяновская область развивает передовые технологии в авиастроении

Власти Ульяновской области уделяют пристальное внимание вопросам изменения структуры экономики, обновлению существующих отраслей промышленности и развитию инновационных направлений. О необходимости запуска крупных инвестиционных проектов, которые играют определяющую роль в развитии регионов и отдельных отраслей производства, говорил в своем послании Федеральному собранию Владимир Путин.

Развитие технологий стало сильной стороной региона

С реализацией планов развития инновационных производств губернатор Ульяновской области Сергей Морозов ознакомился в ходе визита на предприятие "АэроКомпозит-Ульяновск".

"Ульяновская область активно приступила к исполнению поручений, озвученных президентом, по всем направлениям. Безусловно, сильной стороной нашего региона можно считать и развитие инновационных технологий, в том числе и в авиастроении. Завод "АэроКомпозит-Ульяновск" это подтверждает. Здесь на наших глазах создается будущее российской авиации и промышленности в целом. Радует и тот факт, что сегодня предприятие не только обеспечено заказами, но и реализует программу модернизации оборудования. А значит, завод будет развиваться. Больше людей смогут здесь реализовать свой потенциал, стать успешными и принести успех



отечественному авиапрому и родной Ульяновской области", - подчеркнул Сергей Морозов.

По словам руководства завода, на предприятии запущено уникальное производство силовых элементов крыла и центроплана с применением инфузионной технологии и автоматизированной выкладки сухого углеродного наполнителя. В настоящее время идет работа по изготовлению композитного крыла для второго экземпляра нового самолета МС-21. Первое крыло было установлено на пилотный экземпляр, выкатка которого состоялась 8 июня в Иркутске.

"Ульяновская область является одним из регионов с самой высокой привлекательностью для инвесторов, где постоянно ощущается поддержка региональных властей. Сейчас у нас разработана программа приобретения станков на следующий год. На ее реализацию будет инвестировано более трех миллиардов рублей", - отметил генеральный директор АО "АэроКомпозит" Анатолий Гайданский.

"Очередная победа ОАКа и Морозова"

В Ульяновской области сформирован мощный авиакластер, в состав которого входит около 70 предприятий и учреждений. Ульяновские авиастроители принимают активное участие в создании отечественного среднемагистрального пассажирского самолета МС-21. Для нового лайнера ульяновский авиакластер производит порядка 50% комплектующих. Наряду с производством крыла, в Ульяновской области делают панели отсеков фюзеляжа, двери и люки, хвостовое оперение, а так же многие другие компоненты.

"Я думаю что это одна из самых перспективных территорий, и то, что Объединенная авиационная корпорация сделала акцент на Ульяновский кластер, где наряду с очень высокими техническими традициями и квалифицированным персоналом сформированы и сохранены компетенции, позволяет развернуть производство Ил-476, спрос на которые высок. Но кроме того, в периметре созданы высокотехнологичные производства, в том числе по производству черного крыла, а также проведена модернизация, - рассказал корреспонденту Infox.Ru первый заместитель председателя комитета ГД по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству Владимир Гутенев.

Как отметил эксперт, сделать уровень локализации чрезвычайно высоким позволила сбалансированность стратегии ульяновского кластера, который включает в себя и финальную продукцию в виде модернизированных Ил-76, и возможность изготовления отдельных элементов для среднемагистрального самолета МС-21.

"Я считаю, ульяновский проект - это очередная победа как ОАКа, так и губернатора Морозова", - подчеркнул Владимир Гутенев.

МС-21 - самолет будущего



Семейство российских ближне-среднемагистральных самолетов МС-21 создается на базе технологий XXI века и ориентировано на самый емкий сегмент мирового рынка. Если модернизированные А320NEО и 737МАХ - это улучшенные версии самолетов, которые создавались более четверти века назад, МС-21 разработан с нуля.

Как сообщила руководитель департамента PR Научно-производственной корпорации "Иркут" Елена Федорова, высокое аэродинамическое качество достигнуто в первую очередь за счет крыла большего удлинения, изготовленного из полимерных композиционных материалов. В целом уровень использования композитов в МС-21 - свыше 30%, что уникально для узкофюзеляжных самолетов. Композиты не только позволяют улучшить аэродинамику, но и существенно снижают массу конструкции. Машина оснащена самыми современными системами управления, бортового радиоэлектронного оборудования, индикации, электроснабжения.

"По выбору заказчика самолет МС-21 оснащается новейшими типами силовых установок: PW1400G компании Pratt & Whitney (США) или ПД-14 Объединенной двигателестроительной корпорации (Россия). Оба варианта силовой установки обеспечивают уменьшение расхода топлива, снижение уровня шума и эмиссии вредных веществ, сокращение стоимости жизненного цикла", - подчеркнула Елена Федорова.

Другим ключевым конструкторским решением проекта МС-21 стал большой диаметр фюзеляжа с возможностью перекомпоновки салона для разных типов перевозчиков, что уменьшает время посадки и высадки пассажиров и повышает уровень комфорта.

"Все эти характеристики позволят новому самолету успешно конкурировать с известными зарубежными брендами, - подчеркнула Елена Федорова. - Первый полет самолета МС-21 намечен на первый квартал 2017 года. В настоящее время идут активные испытания систем, узлов и агрегатов самолета".

Уже подписаны контракты на поставку 175 машин, правительство разработало меры поддержки продаж нового российского лайнера.

"На МС-21 возлагаем большие надежды"

Проект МС-21 - межрегиональный. Окончательная сборка машин ведется в филиале филиале ПАО "Корпорация "Иркут" - на Иркутском авиационном заводе. Комплектуемые в Воронеже, Казани, Перми и, конечно, в Ульяновске. Так, на новом заводе "АэроКомпозит-Ульяновск" производится сборка крыла.

"На предприятии освоена и реализуется технология сборки композитных и металлокомпозитных конструкций, ранее не применявшаяся в России, - пояснила Елена Федорова. - Лонжероны, панели и другие компоненты крыла изготавливаются из полимерных композиционных материалов по инфузионной технологии. На заводе "АэроКомпозит-Ульяновск" создана уникальная



сборочная линия, которая обеспечивает выпуск крыла с полностью установленной механизацией и смонтированными системами".

Также в Ульяновской области изготавливаются панели фюзеляжа, хвостовые отсеки фюзеляжа, двери и люки, металлические детали крыла и оперения, выполняется сборка хвостового оперения. Сотрудники Ульяновского конструкторского бюро приборостроения разрабатывают информационно-управляющее поле кабины самолета МС-21 и систему управления общесамолетным оборудованием.

"Очень большие надежды мы связываем с этой иркутской машиной. Она в этом году прошла выкатку, в следующем году начнутся первые уже полеты, и я надеюсь, что с 2018 года пойдет полноценная серия", - отметил первый заместитель председателя комитета ГД по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству Владимир Гутенев.

Наши самолеты в состоянии составить конкуренцию западным

В Ульяновской области есть и свои проекты в области авиации. Для "Авиастара", ставшего основой авиационного кластера региона, основным стало производство тяжелого транспортного самолета серийного производства Ил-76МД-90А. Эта машина имеет серьезный экспортный потенциал, может работать на всех континентах в самых разных климатических условиях. При производстве используются новейшие технологии. Заказчикам уже переданы четыре машины, в производстве еще около десяти.

В рамках контракта с министерством обороны на "Авиастаре" ведут строительство первого опытного образца перспективного самолета-топливозаправщика Ил-78М-90А.

"Отечественные производители уже сейчас успешно конкурируют, в том числе и на зарубежных рынках, и если пять-десять лет назад мы видели конкуренцию только в блоке боевой авиации, и не просто конкуренцию, а я бы сказал доминирование, то сейчас новая команда ОАКа активно реализует, причем реализует на опережение, установку президента о девирсификации оборонных производств, - рассказал Владимир Гутенев. - Но для этого, конечно же, помимо существующей госпрограммы развития авиационного производства, которой традиционно в минпромторге уделяется большое внимание, необходимо сделать ряд шагов не просто по защите внутреннего рынка, а по созданию справедливых условий. К сожалению, до сих пор существует соглашение, в соответствии с которым мы предоставляем преференции зарубежным производителям в части налогов. Более того, большая часть пассажирских авиалайнеров зарегистрирована в оффшорных зонах. Это Бермудские острова, другие территории, и соответственно наш авиапроизводитель, уплачивая НДС, полноценно уплачивая все налоги, несет гораздо большую фискальную нагрузку".



Как отметил первый заместитель председателя комитета ГД по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству, политика в области развития отечественного пассажирского авиастроения достаточно целостная и выверенная, однако есть механизмы, которые позволяют сделать ее развитие более динамичным.

Будущее отечественного авиастроения

После стагнации 1990-х и 2000-х годов Ульяновская область вновь становится одной из стратегических площадок, на которых строится будущее отечественного авиастроения. Мощнейший авиационный кластер стал одной из основ экономики региона.

К этому материалу пока нет комментариев, ваш будет первым.

Источник: Infox

<http://airspot.ru/news/ekonomika-i-finansy/ulyanovskaya-oblast-razvivaet-peredovye-tehnologii-v-aviastroenii>