

	Сегодня	+ / -	Годовой max	Годовой min
Доллар	65.67	-0.84	70.75 (25 августа 2015 г.)	49.21 (19 мая 2015 г.)
Евро	73.14	-1.40	81.15 (25 августа 2015 г.)	52.90 (17 апреля 2015 г.)

+/- — рост / падение по отношению к предыдущему показателю



Лучше всего обстоит нынче дела с уборкой кормов

Убрано 70 процентов зерновых, картошки — 60

Рудольф ГРАШИН

При схожей погоде темпы уборки зерновых в этом году значительно выше прошлогодних. Для села это очень важно, потому что до сих пор велика вероятность повторения прошлогодней ситуации: тогда из-за дождливого лета (а нынче оно выдалось тоже ненастным) задержалось созревание урожая, и значительная часть посевов ушла под снег.

По данным министерства АПК и продовольствия Свердловской области, в вчерашний день, 25 сентября, зерновые и зернобобовые культуры убраны в регионе с площади 290 тысяч гектаров, что составляет 74 процента всех площадей и превышает уровень прошлого года на 18 процентов. Намолочено 524 тысячи тонн зерна в первоначальном, в так называемом бункерном весе, что превышает аналогичный показатель прошлого года на 78 тысяч тонн. Но тяжелее идёт уборка картофеля.

— Сохраняются сложные условия для полноценной уборки картофеля и ошей открытого грунта. Из-за излишней влажности темпы уборки их ниже, но будем работать над тем, чтобы урожай собрать в полном объёме, — заявил областной министр АПК и продовольствия Михаил Копытов.

По его словам, в настоящий момент картофель убран с площади 9 621 гектар, что составляет 62,4 процента от запланированных к уборке.

Также он сообщил, что на сегодняшний день уральские сельхозпроизводители перевыполнили на семь процентов план по заготовке кормов для животных, заготовив по 27,7 центнера кормовых единиц на каждую условную голову скота. Вместе с тем уборка кормовых культур продолжается, в настоящее время хозяйства интенсивно ведут заготовку силоса из кукурузы, а её в этом году было посеяно больше, чем в прошлом году, на 1,4 тысячи гектаров.

По словам Михаила Копытова, параллельно с уборкой урожая на полях области продолжается посев озимых культур.

Как сообщает департамент информационной политики губернатора, Евгений Куйвашев держит на личном контроле ход полевых работ. Михаилу Копытову глава региона поручил в постоянном режиме докладывать о ходе уборочной кампании и лично выезжать в хозяйства, чтобы иметь реальное представление о ходе полевых работ.

«Важен прогноз сбыта хотя бы на 10 лет»

Затруднительное финансовое положение генерирующих компаний сдерживает реализацию новых проектов в России

Татьяна МОРОЗОВА

27 сентября машиностроители России отмечают профессиональный праздник. Один из лидеров отечественного энергетического машиностроения «Уральский турбинный завод» (УТЗ, входит в холдинг «РОТЕК») в этом году завершил строительство энергоблока на ТЭЦ-4 в монгольской столице Улан-Баторе. Этот проект стал крупнейшей энергетической стройкой Монголии за последние 20 лет, а для УТЗ — первой за десятилетие экспортной поставкой турбин нового поколения за пределы СНГ. На вопросы «ОГ» ответил председатель совета директоров УТЗ Михаил Лифшиц.



Михаил Лифшиц рассчитывает на заказы от российских энергетиков на модернизацию парка установленных турбин

ватт, или 6–8 процентов. Кроме того, состояние самих генерирующих компаний — потребителей нашей продукции — сейчас крайне затруднительное. Кредиты на приобретение нового оборудования надо обслуживать, многие кредитовались валютой, а тарифы на электрическую и тепловую энергию — фиксированные и в рублях. Поэтому, несмотря на то, что состояние заводов сегодня неплохое, прогноз не самый радужный.

По моей оценке, российский рынок в перспективе должен быть более ориентирован на модернизацию установленного мощностями, нежели на строительство новых энергоблоков.

— Насколько отечественные машиностроители могут заменить в энергетике продукцию иностранных концернов?

— Единственная позиция в энергетическом оборудовании, по которой в России

СПРАВКА «ОГ»

В Москве работают 47 паровых турбин УТЗ. Их суммарная мощность — 7 тысяч 820 МВт (63 процента от установленной мощности Мосэнерго). Они обеспечивают электроэнергией и теплом 12 миллионов жителей столицы.

нет собственного продукта, — это тяжёлые газовые турбины. При этом у нас в стране очень высокая концентрация и компетенций, и мощностей для организации их производства. Но нет системного спроса. Чтобы запустить любой продукт машиностроения в производство, нужно понизить прогноз его сбыта хотя бы в горизонте 10 лет.

— Чем может помочь государство в развитии энергомашиностроения?

— Помощь государства нужна прежде всего для каких-то прорывных, новых, ещё не закрепившихся на рынке технологий. Я имею в виду проектное финансирование. Мы, например, активно пользуемся предоставляемой государством поддержкой в форме субсидирования процентных ставок по кредитам под новые проекты. Спасибо Минпроту России и Фонду развития промышленности.

Помощь нужна, на мой взгляд, и в тех случаях, когда есть прямая конкуренция с импортной продукцией. В частности, механизмы субсидирования процентных ставок по кредитам могут перевести нас на рынке в примерно равную позицию с иностранными компаниями. Ведь если любой мой западный конкурент, заходя на новую производственную площад-

ку или в новый проект, может взять деньги в три раза дешевле, то у нас заранее находясь в позиции ограниченной конкурентоспособности.

— Ваше предприятие недавно реализовало крупный проект в Монголии, который был признан лучшим российским экспортным проектом. Над какими ещё крупными проектами работаете?

— У нас в планах продолжить работу с Монголией. Также сотрудничаем с Казахстаном, в этом году на казахских ТЭЦ уже введены в строй три наши турбины, ещё одна должна быть введена до конца года. Мы выполнили небольшую, но интересную работу в Сербии, сейчас участвуем в тендерах на модернизацию белорусских ТЭЦ и строительство геотермальных электростанций в Африке.

Среди наших российских проектов крупнейший — изготовление турбины мощностью до 335 МВт для реконструкции энергоблока ТЭЦ-22 Мосэнерго. Это будет самый мощный теплотренирующий турбоагрегат в мире. Мы надеемся, что он станет флагманом новой линейки наших продуктов и позволит обновить генерирующие мощности Москвы и других крупных городов.

Легендарные свердловские бренды

СОДЕРЖАНИЕ ЦИКЛА: ПИВО «ИСЕТСКОЕ» (29 АВГУСТА) / СТИРАЛЬНАЯ МАШИНА «МАЛЮТКА» (12 СЕНТЯБРЯ) / ГИТАРА «УРАЛ» / КОНФЕТЫ «РЫЖИК» / КЕКС «СВЕРДЛОВСКИЙ» / ВЕЛОСИПЕДЫ «АТИГ» / ДИСК ЗДОРОВЬЯ

«Он в прямом смысле выполнял функцию лошади»

Рудольф ГРАШИН

В череде товаров, ставших гордостью области, самый известный — это, безусловно, ирбитский мотоцикл с коляской «Урал». Его знают не только в России. Ценители мототехники во многих странах мира без ума от него — за то, что в его обличье многое сохранилось от старого армейского аскетизма, за полное равнодушие к качеству дорог и сервису, за нежелание жить в «ногу со временем». Он как бы выломился из временного потока, оставшись при этом самим собой.



На «Уралах» в 60-х годах прошлого века ездили милиционеры. И в этом качестве — милиционерского мотоцикла — «Урал» часто снимали в кино. На снимке: эпизод из легендарного советского фильма «Берегись автомобиля!» (1966)

подходил для дальнейшей модернизации.

Поначалу выпуск советского армейского мотоцикла с коляской развернули в Москве, но осенью 1941 года (после стремительного продвижения немецких войск к столице) производство решено было перенести на Урал. Первый завод по производству мотоциклов с колясками в Ирбит 19 ноября 1941 года.

Станки разместили на площадях бывшего пивоваренного завода. А спустя всего три месяца — 25 февраля 1942 года — была выпущена первая партия машин.

Первые ирбитские мотоциклы мало отличались от своего немецкого прототипа: у них был, по сути, тот же опозитный двухцилиндровый двигатель объёмом 746 кубических сантиметров, развивающий мощность в 22 лошадиные силы. Благодаря нижнему расположению клапанов в цилиндрах он здорово тянул на «низах», преодолевая любое бездорожье. Те немногие изменения, что появились, были продиктованы условиями производства и эксплуатации машин: на М-72 спицы колёс стали толще, бензобак вмещал не 14 литров бензина, как у немецкого мотоцикла, а 22.

Конверсия по-советски

В 1955 году военный заказ был передан Киевскому мотоциклетному заводу (тот выпускал машины под маркой «Днепр»). Уральцам не оставалось ничего другого, как переключиться на гражданские потребности. И именно в этом сегменте рынка ирбитские мотоциклы добились невероятного успеха.

Первой гражданской моделью была М-72М. — Это была настоящая рабочая лошадка. В деревнях, малых городах этот мотоцикл в прямом смысле выполнял функцию лошади: коню сена или мешки с картошкой привезти — пожалуйста, на рыбалку — легко. Вез куда угодно! — рассказывает Александр Буланов.

Поначалу ирбитские мотоциклы не имели своей марки — только буквенные обозначения. Первой машиной с именем была модель М-61 — она называлась «Ирбит».

И только в 1961 году, когда вышла модель М-62, у ирбитских мотоциклов появилось название «Урал». Тогда же развернулось широкосерийное производство мотоциклов.

— Самой массовой нашей моделью за все годы был, наверное, мотоцикл М-63. Он выпускался 8 лет: с 1963-го по 1971-й, — рассказывает бывший директор завода Николай Воложанин.

Николай Ивановичу в этом году исполнится 80 лет. Он — живая легенда Ирбитского мотозавода, дважды был его директором. В первый раз — с 1979-го по 1983 год, а второй — на излёте славы предприятия, с 1987-го по 1995-й. У него самого было три «Урала», на которых он участвовал в дальних пробегах.

Самый знаменитый из них состоялся в 1968 году. Тогда команда ирбитчан ездил на международный слёт, как бы сегодня выразились, байкеров, который проходил в Италии. Из Ирбита, по воспоминаниям Николая Воложанина, на восьми мотоциклах местного производства выехали девять работников мотозавода. До итальянской Перуджи, где проходил слёт, и обратно добрались 50 дней, проехали 11 тысяч километров — и практически без поломок. Наверное, тогда «заграница» и увидела впервые мотоцикл «Урал». Как рассказывал Николай Иванович, даже в компании с имени-

тыми собратьями «Урал» смотрелся неплохо. Техническое отставание ирбитского мотоцикла началось позже...

Точка X — середина 70-х

— Я, когда был в Японии, на фирме «Хонда», побывал в их музее мотоциклов. Так вот там очень хорошо заметно, как с середины 70-х годов они резко рванули вперёд. А мы в то время как раз затормозили. Нас сильно ограничили в новых материалах. Если капиталисты уже делали титановые рамы, то мы об этом даже мечтать не могли, — говорит Николай Воложанин (а ведь крупнейшее в мире предприятие по производству титана — «ВСМПО-Ависма» — расположено в Свердловской области — в Верхней Салде. — Прим. «ОГ»).

Затормозили свердловчане не от того, что не было технических идей. Они были — да ещё какие! Но тогда мотоциклов с коляской в свободной продаже не было, спрос на них сильно опережал предложение. Наверное, кто-то в верхах посчитал, что при таком раскладе тратить деньги и ресурсы на модернизацию ни к чему. Характерный пример — судьба лучшего мотоцикла Ирбитского завода М-73. Для 1980 года, когда он был создан, это была передовая разработка.

— Я сам испытывал этот мотоцикл, — говорит Александр Буланов. — Удивительная машина: мощный 750-кубовый двигатель, электрозапуск, тормоза с гидравлическим приводом. Более десятка авторских изобретений было получено специалистами завода при создании этой модели. Испытали, получили добро на серийное производство. Но для выпуска новинки на первые пять лет требовалось 4,8 миллиона рублей. Завод их так и не получил, хотя ежегодно давал чистой прибыли более 20 миллионов рублей. М-73 так и не пошёл в серию...



Миллионный мотоцикл ирбитчане выдали в 1975 году, двухмиллионный — в 1985-м, трёхмиллионный — в 1993-м. Самое большое количество мотоциклов — 131 тысяча — было выпущено в 1992 году. Дальше пошло снижение производства: 1993 год — 121 тысяча, 1994 — 68 700, 1995 — всего 11 700. Почему так произошло? — Главная причина — не стало потребителя, — говорит Николай Воложанин. — Когда в начале 90-х годов отпустили цены, а зарплата упала, сельским труженикам и жителям малых городов уже было не до покупки нового мотоцикла, большинству на жизнь денег не хватало.

Последний из могикан

Но Ирбитский завод всё же сумел сохранить своё профильное производство и свою марку. Сегодня это единственный в России завод, выпускающий отечественные мотоциклы. Перешёл он и своего брата — украинский «Днепр». Хотя объёмы производства с советскими временами, конечно, не сравнить.

— Продажи последние десять лет стабильны — 1 200 мотоциклов в год, плюс-минус сто штук, — рассказывает генеральный директор ООО «ПК Ирбитский мотоциклетный завод» Владимир Курмачёв. По его словам, на заводе сейчас заняты 140–150 человек (в лучшие годы работали более 10 тысяч), а продажи почти целиком идут за рубеж. Лидером по этому показателю являются США — на эту страну приходится до 60 процентов отгруженных мотоциклов. На российский рынок поступает не более 5 процентов. Что неудивительно: из-за малой серии и высокой доли импортных комплектующих стоимость «Урала» сегодня составляет около 500 тысяч рублей. За эти деньги можно купить автомобиль. Но кто-то предпочитает покупать именно «Урал».

ЗАВТРА — ДЕНЬ МАШИНОСТРОИТЕЛЯ

Уважаемые машиностроители и ветераны отрасли! Поздравляю вас с профессиональным праздником! Машиностроение играет важнейшую роль в развитии экономики страны, а для Свердловской области является одной из ключевых отраслей.

Сегодня в состав машиностроительного комплекса региона входит около 3,5 тысячи предприятий и организаций, в которых трудятся свыше 137 тысяч человек. Радует, что отрасль продолжает активно развиваться, её продукция экспортируется в 92 страны мира. В minulьшем 2014 году машиностроительными предприятиями отгружено продукции на сумму более 320 миллиардов рублей. За 8 месяцев текущего года производство машин и оборудования в регионе выросло на 6,7 процента, выпуск электротехнической продукции — на 8,5 процента.

Машиностроительные предприятия Свердловской области наращивают производственные мощности, реализуют программы модернизации, внедряют новые технологии. В 2014 году в основной капитал предприятий машиностроительного комплекса Свердловской области было инвестировано 22 миллиарда рублей, что на 5 процентов выше уровня 2013 года.

Наиболее крупные инвестпроекты были реализованы на таких предприятиях, как ООО «Уральские локомотивы», совместном российско-аппонском ООО «Юрал Вайринг Системс», Буланашском машиностроительном заводе, производственном объединении «Уральский оптико-механический завод им. Э.С. Яламова» и других.

Машиностроительные предприятия активно участвуют в программах импортозамещения. В Свердловской области около 30 крупных инвестиционных проектов направлены на освоение производства импортзамещающей продукции для металлургии, нефтегазодобывающего комплекса, станкостроения, транспортного машиностроения, электронной и электротехнической промышленности.

Уважаемые работники машиностроительной отрасли: рабочие, инженеры, учёные и технологи!

Уральская продукция хорошо известна во всём мире. Уверен, что дальнейшее развитие машиностроения обеспечит рост авторитета российских и уральских товаропроизводителей на внутреннем и мировом рынках, позволит укрепить инвестиционную привлекательность региона, даст новые предпосылки для решения нашей стратегической задачи — добиться повышения качества жизни людей. Благодарю вас за большой вклад в развитие экономики нашего региона, добросовестный труд на благо России и Свердловской области. Желаю вам крепкого здоровья, счастья, благополучия, новых производственных успехов и всего самого доброго!

Губернатор Свердловской области Евгений Куйвашев

28 СЕНТЯБРЯ — ДЕНЬ РАБОТНИКОВ АТОМНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Уважаемые работники и ветераны атомной промышленности! Поздравляю вас с профессиональным праздником! История российской атомной промышленности насчитывает уже 70 лет. 28 сентября 1942 года было подписано постановление Государственного комитета обороны «Об организации работ по урану», а 20 августа 1945 года (это ещё одна точка отсчёта в истории отрасли) был создан особый орган управления работами по урану — Специальный комитет при ГКО СССР, состоящий из высших государственных деятелей и учёных-физиков.

Сегодня атомная промышленность является одним из наиболее значимых секторов отечественной экономики, важным элементом обеспечения безопасности нашей страны. Здесь сосредоточены лучшие силы российской науки, конструкторской и инженерной мысли, самые передовые технологии, самые талантливые технические решения.

Свердловская область вносит весомый вклад в развитие отечественной атомной промышленности. На территории региона работают 3 крупнейших предприятия Росатома: Белоярская атомная электростанция, комбинат «Электромашприбор» и Уральский электрохимический комбинат.

В minulьшем году проводились пусконаладочные работы на четвёртом энергоблоке Белоярской АЭС БН-800. Это важная веха в развитии энергетики региона. Ввод энергоблока № 4 позволит повысить надёжность и устойчивость энергосистемы Урала, существенно диверсифицировать топливную базу, создать около 900 новых высокопроизводительных рабочих мест. Общая стоимость проекта составляет более 140 млрд руб.

Уважаемые работники и ветераны атомной промышленности! Благодарю вас за ваш самоотверженный труд, большой вклад в развитие экономики региона, преданность делу, высокую ответственность и профессионализм.

Желаю вам крепкого здоровья, счастья, благополучия и новых успехов в вашем нелёгком труде на благо Свердловской области и России!

Губернатор Свердловской области Евгений Куйвашев

Экипажи для «Арматы» будут готовить в Нижнем Тагиле

В Нижнем Тагиле будет образован центр подготовки профессиональных экипажей для бронетехники, создаваемой на базе танка «Армата».

В интервью «Российской газете» гендиректор ОАО «НПК «Уралвагонзавод» Олег Сенико объяснил необходимость обучающего центра тем, что «это машина не для солдат-срочников, а для профессионалов».

Также он сообщил, что «Армата» получит новый двигатель, он создан и сейчас идёт его доводка. Мощность новой силовой установки для «Арматы» её создатели обещают довести до 1800 лошадиных сил (сейчас — 1500).

В пресс-службе Центрального военного округа «ОГ» не подтвердили и не опровергли информацию о создании центра подготовки экипажей для «Арматы», сообщив при этом, что, возможно, такие предложения в адрес руководства Минобороны поступили, но до практической реализации дело пока не дошло.

Рудольф ГРАШИН

Выбрали лучших машинистов мостового крана

Областной этап конкурса профмастерства прошёл в Реуеве в рамках проекта «Славим человека труда».

Первое место присуджено машинисту крана Среднеуральского медеплавильного завода (УТМК) Яне Юрчиной, второе место занял сотрудник этого же предприятия Александр Герасименко, на третьем месте — представительница Уралвагонзавода Екатерина Фармазова. Специальный приз в номинации «Самый молодой рабочий» вручён 25-летнему Антону Маслову, представляющему ЕВРАЗ Нижнетагильский металлургический комбинат. Победители получили сертификаты различного номинала на приобретение оргтехники, а все участники — дипломы и сувениры. «Славим человека труда!» — один из проектов, инициированных Свердловской областью, направленных на поддержание престижа рабочих профессий.

Мария ИВАНОВСКАЯ