Редактор страницы: Виктор Кочкин
Тел: +7 (343) 262-54-85
E-mail: kochkin@oblgazeta.ru

Ожидаем нанобум

В течение пяти лет из областного бюджета будет направлено более 400 миллионов рублей на продвижение нанотехнологий

Елена АБРАМОВА

В рамках целевой программы «Развитие инфраструктуры наноиндустрии и инноваций», рассчитанной на 2011-2015 годы, финансовую поддержку получат свердловские разработчики уникальных проектов и производители инновационной продукции.

Благодаря субсидиям из областного бюджета, у предприятий появляется возможность ускорить процесс создания новых продуктов. Современные разработчики не могут себе позволить работать над одной идеей пять-шесть лет. Всё быстро меняется, прогресс на месте не стоит. Чтобы на рынок пришёл действительно инновационный товар, срок от идеи до внедрения должен быть не более полутора лет. Свердловская область при существующей политике поддержки имеет шанс занять лидирующие позиции в сфере производства нанопродукции.

С 2008 года областное правительство оказывает финансовое содействие научно-исследовательской деятельности в сфере нанотехнологий. А в настоящее время в регионе реализуется пятилетняя программа развития инфраструктуры наноиндустрии и инноваций, разработанная областным министерством промышленности и науки. Объём финансирования программы на пятилетку — 443 миллиона рублей. Деньги пойдут на субсидирование компаний, ведущих научные исследования и наладивших производство нанопродукции. Получатели грантов будут определены на конкурсной основе.

—На сегодняшний день в конкурсную комиссию поступило 30 заявок. Две трети представленных материалов — разработки в области НИОКР, треть — проекты в сфере реального производства, связанные с использованием высоких технологий, — говорит председатель конкурсной комиссии, директор Института физики металлов Уральского отделения РАН Владимир Устинов.

Он уточнил, что лидеры из числа разработчиков получат по 3,5 миллиона рублей. Гранты для победителей-производственников в два раза больше — семь миллионов. Общий объём средств на эти цели в текущем году составит порядка 80 миллионов рублей.

—В Свердловской области можно выделить центры роста нанотехнологий. Это научно-исследовательские институты, вузы, к примеру, УрГУ, вошедший в Уральский федеральный университет. А также предприятия, работающие в самых разных сферах, — химические, фармацевтические, лесотехнические, трубные, машиностроительные и другие. А в планах — создать в области до 2015 года не менее 16 нанопроизводственных комплексов с объёмом производства на уровне десяти миллиардов рублей. Всё это означает, что у нас есть предпосылки для формирования соответствующего кластера, — считает заместитель председателя правительства Свердловской области, министр промышленности и науки Александр Петров.

По его словам, ядром такого кластера может стать нанотехнологический центр, который создаётся корпорацией «Роснано» на базе Уральского научно-исследовательского технологического института.

Значительное внимание в регионе уделяется и созданию центров коллективного пользования. Ведь оборудование, необходимое для опытов и исследований в сфере высоких технологий, стоит многие миллионы рублей. Приобрести его способно далеко не каждое крупное предприятие, не говоря уже о небольших компаниях или учебных заведениях.

—Успех Среднего Урала в области нанотехнологий обусловлен и развитием центров коллективного пользования. К примеру, в прекрасно оборудованном центре УрГУ не только разработчики идей ищут ответы на свои вопросы, но и производственники проводят опыты в интересах промышленных предприятий, — рассказывает директор Уральского центра коллективного пользования «Современные нанотехнологии» УрГУ Владимир Шур. — При этом услугами центра пользуются как небольшие компании, так и лидеры уральской промышленности.

Этой разбитой дороге цементобетонные одежды не помешали бы. Фото Алексея КУНИЛОВА.

Цементом – по бездорожью

Минтранс предлагает строить в России цементобетонные дороги

Рудольф ГРАШИН

Министр транспорта РФ Игорь Левитин заявил на днях, что в России станут больше строить дорог с цементобетонным покрытием. Причина – низкое качество отечественного битума, который необходим для приготовления асфальтобетона – традиционного материала для укладки твёрдого покрытия на российских автодорогах. В интервью телеканалу «Россия-24» Игорь Левитин сказал, что к материалам, используемым при строительстве российских дорог, по-прежнему применяются стандарты советских времён, из-за чего асфальт приходится ремонтировать после каждой зимы.

В марте Всемирный банк опубликовал доклад об экономике России, в котором назвал уровень затрат на капитальный ремонт и содержание дорог страны «чрезвычайно высоким». Ежегодный расход на ремонт российских автодорог доходит, в пересчёте на километр, до 55 тысяч долларов. И всё равно состояние дорожной сети оставляет желать лучшего.

Использование цементобетона, по мысли главы минтранса, могло бы поднять качество дорог. К тому же в эксплуатации такие дорожные одежды на 30 процентов дешевле, чем асфальтобетонные.

Идея эта не нова. На Урале ещё десятки лет назад прокладывали автомобильные дороги с цементобетонными одеждами. И местным дорожникам этот материал не в диковинку.

—В 1974 году, когда я приехал сюда, как раз заканчивали строительство Челябинского тракта – дорогу из цементобетона. Без капитального ремонта она служит уже более тридцати лет. Да, у неё есть сегодня проблемы: появились трещины, выкрашивания. Дорогу «лечат», заделывают эти выкрашивания бетоном. Но, если бы её закрыли асфальтобетоном, то было бы вообще замечательно, – рассказывал заместитель начальника СОГУ «Управление автомобильных дорог» Владимир Гончаров.

Когда-то дорожники Свердловской области имели несколько специальных комплексов для изготовления и укладки цементобетонных покрытий. С их помощью строили также и Серовский тракт, цементобетон частично укладывали на участке от Нижнего Тагила до Серова. Последний из этих комплексов успел поработать на строительстве обхода вокруг города Камышлова на Тюменском тракте. Сегодня такие дороги у нас не строят: нет спроса, ведь они обходятся дороже асфальтобетонных, нет и оборудования – старое пришло в негодность. Если потребуется вновь укладывать в полотно дорог цементобетон, то многое придётся начинать сначала.

Главное препятствие на пути широкого использования в дорожных одеждах цементобетона – его дороговизна. По словам Владимира Гончарова, строительство одного километра такой дороги обходится в два раза дороже, чем асфальтобетонной сходного качества. Выходит, нет резона их строить?

—Такие дороги окупят себя только на особо напряжённых направлениях, строить всё подряд из цементобетона экономически не выгодно, – считает Владимир Гончаров. — Если деньги будут отпущены на цементобетонные дороги, мы будем их строить. Но дорожникам придётся покупать новый комплекс. Это потребует немалых затрат. Чтобы идти на них, им нужен объём работ, уверенность, что данное направление будет перспективным. Без таких гарантий вряд ли кто пойдёт на приобретение дорогостоящего оборудования.

Цементобетонные дороги – слишком дорогое удовольствие. Чтобы понять это – достаточно обратиться к зарубежному опыту. Например, в Соединённых Штатах, стране намного богаче нашей, цементобетонные дороги составляют лишь малую часть всех автодорог. При общей протяжённости дорог с твёрдым покрытием в 4,2 миллиона километров, там только 100 тысяч километров приходится на дороги с цементобетонной одеждой. Но зато они проложены на самых напряжённых маршрутах.

Идея эта не нова. На Урале ещё десятки лет назад прокладывали автомобильные дороги с цементобетонными одеждами. И местным дорожникам этот материал не в диковинку.

Как утверждают специалисты, дешевле было бы наладить выпуск в стране нормального дорожного битума. Как указывалось на коллегии Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, на протяжении последних лет отмечается низкий уровень качества битума нефтяного дорожного, производимого на отечественных НПЗ. По сути, на битум идёт пек – остатки от перегонки нефти. На местах многие дорожники пытаются доводить его до нужного качества, возводя свои битумоэмульсионные установки. Такая попытка предпринималась и у нас в области, в Сухом Логу строили битумоэмульсионную базу, чтобы получать дорожный битум. Но, как показывает опыт, это не выход из положения. Качеством битума должны озаботиться сами нефтеперерабатывающие предприятия.

В бой за асбест идут и старики

В Асбесте собрались ветераны, чтобы защитить родную отрасль

Станислав СОЛОМАТОВ

В советские времена всегда писали, исходя из конъюнктуры той эпохи, что на заводах Демидовых были нечеловеческие условия труда, и люди там мёрли, как мухи. Но, как показывают так называемые ревизские сказки, многие из бывших работников этих заводов доживали до ста лет и выше...

В асбестовом карьере. Фото предоставлено Хризотиловой ассоциацией

Такие же недостоверные сведения, как когда-то об условиях труда у Демидовых, помещаются сейчас в западной печати относительно российской асбестовой промышленности. И несть числа спекуляциям на эту тему. К примеру, пишут о том, что здоровью работников хризотил-асбестовых предприятий (хризотил – волокнистый минерал, важнейший промышленный тип асбеста – **С.С.**) причиняется большой вред, что люди, живущие в городах, где расположены такие предприятия, рано уходят из жизни.

С чем не согласен, например, ветеран предприятия «Ураласбест» Василий Жиделев, который в свои 87 лет чувствует себя настолько хорошо, что смело гоняет на мотоцикле. А ведь он проработал на асбестовом производстве 48 лет!

И в том, что асбестовая отрасль мало чем отличается от других по продолжительности жизни людей, трудившихся в ней, можно было убедиться, побывав на учредительном съезде ветеранов хризотиловой промышленности, который состоялся в Асбесте. Кстати, исследование показало, что среди вышедших на пенсию сотрудников Ураласбеста, расположенного в этом городе, имеется отряд почти в три сотни людей, которым от 85 до 100 лет, а возраст одной из бывших работниц комбината перевалил за сто лет!

Ветераны асбестовой промышленности собрались, чтобы защитить свою отрасль, которой они посвятили свою жизнь, от несправедливых нападок. Их инициатива была поддержана губернатором Свердловской области Александром Мишариным, который постоянно заботится о развитии индустрии Среднего Урала. В его обращении съезду говорится, в частности, о том, что антиасбестовая кампания, развёрнутая в странах ЕС, представляет угрозу экономической безопасности региона.

Ветераны, видя, как перевираются на Западе факты, а также то, какому оплёвыванию подвергается их родная отрасль, хотят надёжно её защитить. Для чего создали на съезде специальную организацию – Ассоциацию ветеранов хризотиловой промышленности.

Кстати, столь энергичный отпор антиасбестовой кампании в западных средствах массовой информации со стороны этих пожилых людей говорит о том, что они, по меньшей мере, не считают работу в хризотиловой промышленности опасной для жизни. Потому и создают хризотиловые династии.

Но возникает вопрос: кому же потребовалась антиасбестовая кампания?

На этот вопрос на съезде ответил генеральный директор ОАО «Ураласбест» Юрий Козлов. По его словам, основная причина искусственной истерики – экономическая. В европейских странах нет крупных месторождений хризотил-асбеста, но зато есть мощные металлургия и химическая промышленность, выпускающие заменители горного льна. И в государствах Европы поддерживают своих производителей, предоставляя финансовую, научную и информационную помощь.

СТРУКТУРА ПОСТАВОК ХРИЗОТИЛ-АСБЕСТА СО СРЕДНЕГО УРАЛА ПО СТРАНАМ МИРА

Источник: Uralasbest.ru

Кстати, это ещё не факт, что те материалы, которыми на Западе хотят заменить хризотиловые волокна, являются более эффективными, экономичными и менее безопасными. Вот что сказал по этому поводу на пресс-конференции исполнительный директор некоммерческой организации «Хризотиловая ассоциация», генеральный директор «НИИпроектасбест» Виктор Иванов. Он отметил – доказательная база того, что искусственные волокна лучше и безопаснее хризотиловых, ещё не сформирована.

Правда, антиасбестовое лобби уже добилось некоторых успехов в Европе. Правительства ряда европейских стран, игнорируя научные данные о безопасности контролируемого использования хризотила, в 2005 году запретили применение любых видов асбеста на своей территории. Во многом из-за этого число стран, куда Россия экспортировала хризотил, снизилось наполовину, значительно уменьшилось и производство асбеста в нашем государстве – до 1 млн.тонн.

А в дальнейшем противники асбеста намереваются запретить его и по всему миру. Для этого они стремятся использовать международную организацию – участников Роттердамской конвенции, регулирующей оборот опасных химических веществ. Антиасбестовое лобби уже несколько раз подавало в эту организацию предложения внести хризотил в список опасных веществ, что практически означало бы уход этого материала с мирового рынка. И стало бы большим ударом по многим российским асбестовым предприятиям: тогда большой отряд трудящихся пополнит ряды безработных, а их семьи лишатся источников к существованию.

В июне 2011 года состоится очередная конференция Роттердамской конвенции, на которой вновь антиасбестовое лобби поставит вопрос о фактическом запрете хризотила. Для того, чтобы успешнее отстаивать интересы отечественных производителей на мировом рынке, российское государство весьма вовремя решило ратифицировать Роттердамскую конвенцию. Уже в марте этого года Президент Дмитрий Медведев подписал федеральный закон о присоединении к ней. Это позволит России поднять вопрос о нецелесообразности запрета хризотила.

Уже в марте этого года Президент Дмитрий Медведев подписал федеральный закон о присоединении к конвенции. Это позволит России поднять вопрос о нецелесообразности запрета хризотила.

Надо ещё сказать о том, что, хотя учредительный съезд ветеранов состоялся на территории Свердловской области, но на нём присутствовали представители многих предприятий хризотиловой отрасли со всей России и даже из Казахстана, потому что нападки на асбест – общая проблема. А, по большому счёту, это – проблема глобализации. Чем больше мы будем интегрироваться в мировой рынок, тем чаще будем сталкиваться со случаями недобросовестной конкуренции; и к этому надо готовиться.

И очень важно, что появляются организации, которые готовы помочь отечественной промышленности защищать свои права – в одной упряжке со всеми уровнями российской власти.

Кофе дорожает

Цена за фунт кофе (около 0,45 килограмма) превысила три доллара США впервые за 34 года.

Рост цен вызван неурожаем кофе сорта «Арабика» и растущим спросом на высококачественный кофе со стороны среднего класса в развивающихся странах — Индии, Китае, Индонезии и Бразилии. Цены на кофе за последние семь месяцев увеличились в два раза и ожидается их дальнейший рост в связи с сокращением мировых запасов. По сообщению Международной Кофейной Организации, запасы кофе достигли пятидесятилетнего минимума.

Последний раз цена на кофе достигала трёх долларов за фунт в 1977 году, когда из-за заморозков в Бразилии погиб урожай 1975 года.

Наталья СВЕТЛАКОВА

Революция для фонаря

В течение ближайших трёх лет система освещения улиц Екатеринбурга полностью изменится.

Как сообщает пресс-служба городской мэрии, к концу 2013 года в столице Среднего Урала должна быть запущена современная автоматизированная система управления наружным освещением улиц (АСУ). Такую задачу поставил глава администрации города Александр Якоб.

Действующая в настоящее время система освещения Екатеринбурга построена на схеме каскадного управления и, по мнению специалистов, не удовлетворяет потребностям современного мегаполиса. Главный минус такой технологии в том, что она не дает возможности контролировать освещение на одной, конкретной улице. Кроме того, старое оборудование не позволяет оперативно реагировать на порчу электроприборов и срезку воздушных линий.

Всех этих недостатков лишена новая АСУ, план внедрения которой разработал комитет благоустройства города. В 2009 году был проведён эксперимент — запущен пилотный проект автоматизированного освещения нескольких кварталов в границах проспекта Ленина, улиц Восточной, Шевченко и Мамина-Сибиряка. Этот эксперимент показал, что удалось снизить финансовые затраты и одновременно освещать улицы в течение всей ночи. Поскольку проведённый эксперимент оказался удачным, городская власть решила смонтировать АСУ на всех екатеринбургских улицах.

Татьяна БУРДАКОВА

Единое пространство дружбы

Делегация руководителей крупнейших предприятий Среднего Урала вернулась из Минска, где провела переговоры о возможной реализации совместных проектов с тридцатью белорусскими компаниями.

В столице Белоруссии свердловчане приняли участие в международной выставке «Металлообработка-2011». Там представляли свою продукцию более двухсот предприятий из семнадцати стран мира.

— Сотрудничество Свердловской области и Белоруссии и раньше было плодотворным, однако теперь появились перспективы для его расширения. Это связано с введением единого таможенного пространства между Белоруссией, Казахстаном и Россией, — считает начальник отдела международных выставок Уральской торгово-промышленной палаты Владимир Киданюк.

Как уточнили в пресс-центре Уральской торгово-промышленной палаты, бизнесмены из Свердловской области уделили особое внимание установлению деловых контактов с заводом «МАЗ — Купава» и Минским станкостроительным заводом имени Октябрьской революции. В переговорах с уральцами приняли участие представители Министерства промышленности Республики Беларусь. Это позволяет рассчитывать на серьёзные результаты от поездки свердловской делегации в Минск: новые инвестиционные проекты и взаимовыгодные контракты о поставках различной техники.

Ольга УЧЁНОВА

Диалог с будущими инвесторами

Полевской, Сухоложский и Асбестовский городские округа презентовали свои инвестиционные возможности представителям зарубежных дипломатических и торговых миссий, аккредитованных в Екатеринбурге.

Как сообщили в департаменте информационной политики губернатора Свердловской области, мероприятия по повышению инвестиционной привлекательности Среднего Урала областное министерство международных и внешнеэкономических связей проводит регулярно. Полевской, Сухоложский и Асбестовский городские округа уже имеют положительный опыт работы с иностранными бизнесменами. Их объединяет наличие больших возможностей в сфере добычи и переработки минерального сырья.

Мария ВАЛЕРЬЕВА