


Информационно-аналитический журнал

ИНЖЕНЕР и ПРОМЫШЛЕННИК

сегодня



№ 6 (18)
Декабрь
2015

**Читайте
в номере**

**ПРИОРИТЕТЫ
ПРОМЫШЛЕННОЙ ПОЛИТИКИ**

**ЯРКИЙ ПРИМЕР
КООПЕРАЦИОННЫХ СВЯЗЕЙ**

**РАЗВИТИЕ
ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫХ СИСТЕМ**

**РАЗВИТИЕ ПРОГРАММ
ПО ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЮ**

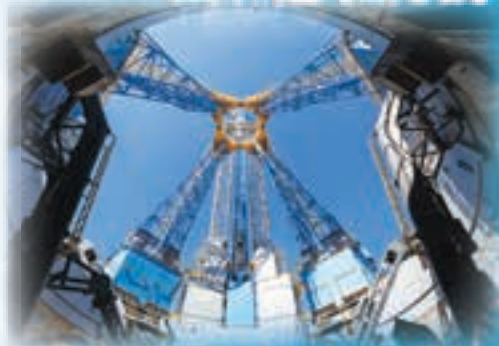
**ВЕКТОР НАУЧНОЙ И
ТВОРЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

**ТРУДОВОЙ ПОДВИГ
НИКОЛАЯ ЛЯПКО**

**ПОСТРОЕНИЕ ЭФФЕКТИВНЫХ
РЕШЕНИЙ**

**МЕСТО ПРИТЯЖЕНИЯ
ПЕРЕДОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ**

С Новым Годом и Рождеством!



№ 6 (18)
Декабрь
2015

ИНЖЕНЕР И ПРОМЫШЛЕННИК СЕГОДНЯ



Учредитель:

РЯБОВ С.В.,
член-корреспондент Международной академии
интеграции науки и бизнеса

Журнал «Инженер и промышленник сегодня»
зарегистрирован Федеральной службой по надзору
в сфере связи, информационных технологий
и массовых коммуникаций (Роскомнадзор).
Свидетельство ПИ
№ ФС77-52966 от 01 марта 2013 г.

Издатель:

ООО «Издательство «Инженер
и Промышленник»

Главный редактор

Сергей РЯБОВ

Заместитель главного редактора

Станислав БОРОДИН

Литературный редактор

Леонид ФЕДОТОВ

Ответственный секретарь

Ольга СИМАНЕНКО

Бильд-редактор

Сергей САЛЬНИКОВ

Начальник отдела распространения

Екатерина ОСТРОВСКАЯ

Офис-менеджер

Марина БОЯРКИНА

Дизайн и верстка

Лариса ШИКИНОВА

В номере использованы фото
пресс-служб Минпромторга России,
Минкомсвязи России, ГК «Роскосмос»,
ГК «Ростех», Союза машиностроителей России.

Адреса и телефоны редакции:

109382, Россия, Москва,
ул. Мариупольская, д. 6, оф. 30.
Тел./факс (499) 390-91-05
e-mail: eng-ind@mail.ru
www. инжипром.рф

Номер отпечатан в типографии

ГНЦ РФ ФГУП «ЦНИИХМ».
115487, Российская Федерация, г. Москва,
ул. Нагатинская, д. 16а
Тел. (499) 617-14-66
Заказ № 170
Тираж 5 000 экземпляров.

Полная или частичная перепечатка,
воспроизведение или любое другое использование
материалов без разрешения редакции не
допускается. Мнения редакции и авторов могут не
совпадать.

В НОМЕРЕ

НОВОСТИ

2

Подведение итогов

«РОСКОСМОС» – ПОЛЕТ НОРМАЛЬНЫЙ

6

Гордость Отечества

ДОСТОЙНЫЙ ОТВЕТ МИРОВОМУ ТЕРРОРИЗМУ

10

Новые технологии

СИСТЕМА ОБЪЕКТИВНОГО КОНТРОЛЯ ЗА ДЕЙСТВИЯМИ
ЭКИПАЖЕЙ БОЕВЫХ МАШИН

12

Дискуссионная площадка

ШАНС ВЫВЕСТИ ТРАНСПОРТНУЮ СИСТЕМУ НА НОВЫЙ
УРОВЕНЬ

14

Перспективные решения

ШИРОКОЕ ПРИМЕНЕНИЕ ИННОВАЦИЙ НА ТРАНСПОРТЕ

18

Передовой опыт

РЕСУРСОБЕРЕГАЮЩИЕ ТЕХНОЛОГИИ КАК ДРАЙВЕР
ЭКОНОМИКИ ПРОМЫШЛЕННЫХ ТРАНСПОРТНЫХ
ПРЕДПРИЯТИЙ В КРИЗИСНЫЙ ПЕРИОД

20

Лидеры отрасли

РАЗДЕЛИТЬ ПОНЯТИЯ МАЛОГО И СРЕДНЕГО БИЗНЕСА

26

Человеческий фактор

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПСИХОФИЗИОЛОГИЧЕСКОЙ НАДЕЖНОСТИ
ВОДИТЕЛЯ АВТОМОБИЛЯ

30

Международное сотрудничество

ЯРКИЙ ПРИМЕР УСПЕШНЫХ КООПЕРАЦИОННЫХ СВЯЗЕЙ

32

Актуально!

РАЗВИТИЕ ПРОГРАММ ПО ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЮ

36

Инновации

ВЕКТОР НАУЧНОЙ И ТВОРЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

40

Герои нашего времени

ТРУДОВОЙ ПОДВИГ НИКОЛАЯ ЛЯПКО

44

Умное страхование

ОРИЕНТИРОВАННОСТЬ НА КЛИЕНТА

48

Безопасность

ПОСТРОЕНИЕ ЭФФЕКТИВНЫХ РЕШЕНИЙ

54

Обмен опытом

УРАЛ КАК МЕСТО ПРИТЯЖЕНИЯ ПЕРЕДОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

56

Интернационализм

ВЕЛИКАЯ ШКОЛА ЖИЗНИ

60

ПАМЯТИ ИНЖЕНЕРА, СТРОИТЕЛЯ, ЧЕЛОВЕКА

64

РОССИЙСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ АДАПТИРОВАЛАСЬ К САНКЦИЯМ



Министр промышленности и торговли России Денис Мантуров, подводя итоги уходящего года, заявил, что антикризисный план в части поддержки промышленности РФ выполнен полностью.

Денис Мантуров отметил, что многим предприятиям представилась возможность получать оборотный капитал с точки зрения привлечения кредитных ресурсов на реализацию их продукции за счет компенсации процентных ставок по кредитам. Ограничение закупок иностранной продукции в государственном секторе – это пункты антикризисного плана, которые уже реализованы.

Глава Минпромторга подчеркнул, что российская промышленность адаптировалась к западным санкциям. «Если же говорить о сложностях, которые возникли и сохраняются – это, конечно, доступ к финансовым рынкам. Но, одновременно с этим, нам нужно привыкать кредитоваться в рублях. Да, это дорого, но у нас есть меры господдержки в части компенсации процентных ставок по кредитам, проектному финансированию. Мы запускаем механизм льготного лизинга технологического оборудования. Зависеть все время от западных рынков и ситуаций, в которые нас ставят наши западные партнеры, точно не стоит», – сказал Министр.

КРЫМ РАЗВИВАЕТ СОТОВУЮ СВЯЗЬ



Министр связи и массовых коммуникаций РФ Николай Никифоров и глава Республики Крым Сергей Аксенов официально запустили услуги мобильной связи современных стандартов 3G и LTE в Симферополе и Симферопольском районе.

Как отметила пресс-служба Минкомсвязи России, сегодня жителей столицы Крыма и близлежащих территорий обслуживает 110 базовых станций, способных оказывать современные услуги связи. Скорость передачи данных при подключении к сети 3G превышает 2 Мбит/сек, при подключении к сети LTE – 20 Мбит/сек.

Российская сотовая связь развивается в Крымском федеральном округе с 4 августа 2014 года. Услуги 3G и LTE с мая 2015 года доступны в Севастополе, с июня 2015 года – в Керчи, с августа 2015 года – в Ялте и на популярных курортах Южного берега Крыма.

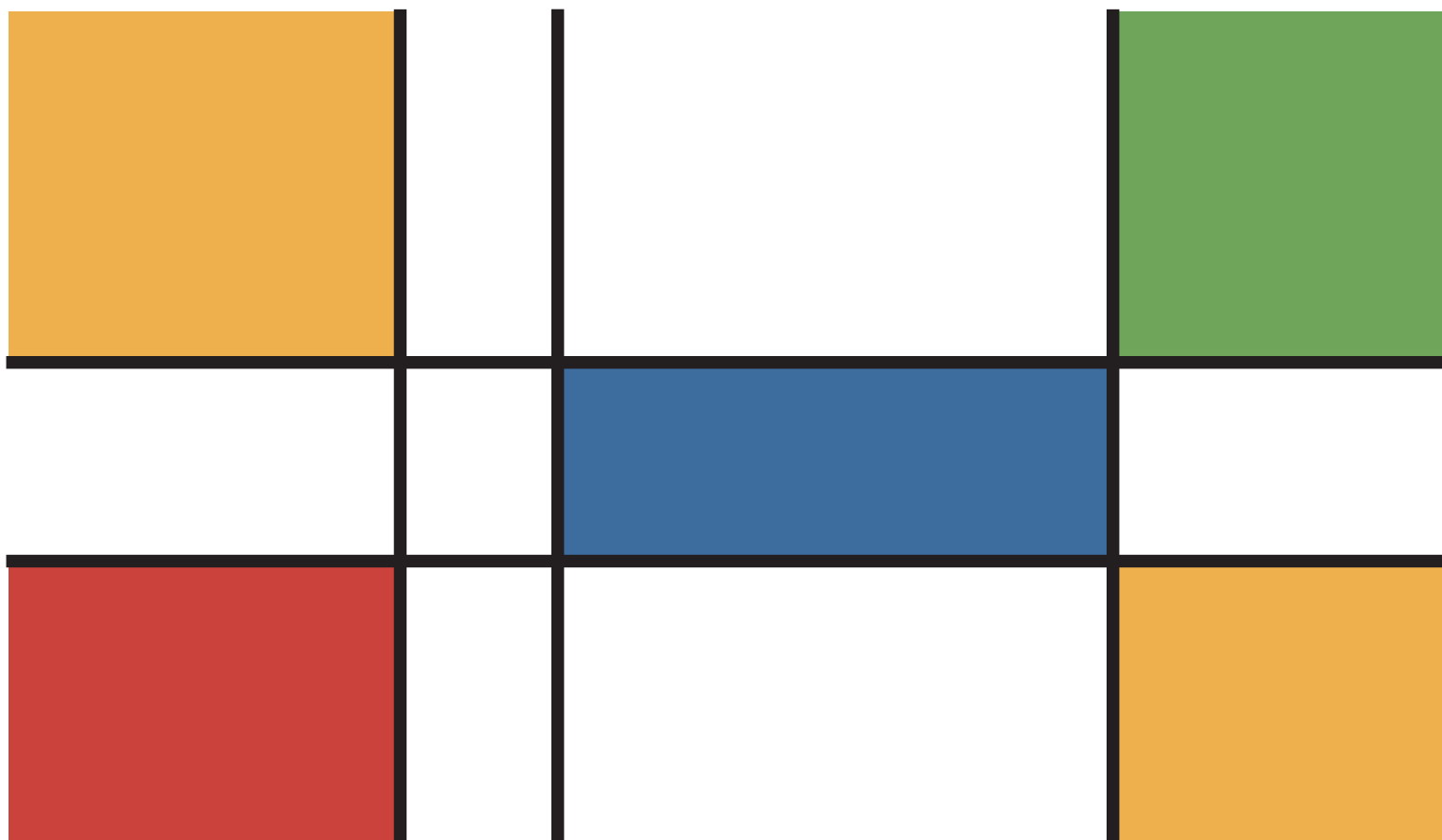
«С увеличением скорости передачи данных мы отмечаем рост трафика в мобильных сетях Крыма в два-три раза, – сказал глава Минкомсвязи России Николай Никифоров. – Развитие современных услуг связи в Республике Крым продолжится в следующем году, что будет особенно важно в преддверии туристического сезона».



powered by **intersec**

ФОРУМ®

Технологии Безопасности



09-11
февраля
2016

КРОКУС ЭКСПО

БЕЗОПАСНЫЙ ГОРОД • БЕЗОПАСНОСТЬ НА
ТРАНСПОРТЕ • НАВИГАЦИОННЫЕ СИСТЕМЫ •
ЗАЩИТА ИНФОРМАЦИИ И СВЯЗИ • АНТИТЕРРОР •
ДОСМОТР • ОХРАНА ПЕРИМЕТРА И ОГРАЖДЕНИЯ •
БАНКОВСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ • ЭКОНОМИЧЕСКАЯ
БЕЗОПАСНОСТЬ • ПОЖАРНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ •
БЕЗОПАСНОСТЬ ПРОМЫШЛЕННОСТИ И
ЭНЕРГЕТИКИ • БЕЗОПАСНОСТЬ РИТЕЙЛА •
БЕЗОПАСНОСТЬ СПОРТИВНЫХ МЕРОПРИЯТИЙ

ПРИВЛЕЧЕНИЕ НОВЫХ ИНВЕСТОРОВ В АДЫГЕЮ



В Республике Адыгея при содействии Минпромторга России будут созданы два индустриальных парка. «Одна площадка будет ориентирована под размещение производств оборудования для автоматических парковок, противопоградной сетки, тары, другая – под предприятия агропромпереработки», – сообщил заместитель главы Минпромторга Дмитрий Овсянников.

Потенциалом для размещения индустриальных парков обладают две перспективные инвестплощадки, расположенные в Тахтамукайском и Кошехабльском районах Адыгеи.

Кроме того, Минпромторг намерен активизировать взаимодействие с профильными органами власти региона, предприятиями промышленности для обеспечения участия последних в программах ведомство, в том числе – для получения средств Фонда развития промышленности при реализации инвестпроектов. Как сообщила пресс-служба Министерства промышленности и торговли России, также планируется содействие в привлечении в регион новых инвесторов через заключение специальных инвестиционных контрактов.

ИННОВАЦИОННАЯ СИСТЕМА ИЩЕТ СНАЙПЕРОВ



Разработчики предприятия «Швабе» – АО «Швабе – Исследования» создали инновационную систему для обеспечения безопасности людей, в том числе для выявления возможной террористической угрозы. Разработка может применяться в составе обзорно-поисковых оптико-электронных систем лазерной локализации при организации систем эффективной безопасности на предприятиях и других гражданских объектах.

Прибор обладает повышенной помехозащищенностью и эффективностью обнаружения оптико-электронных приборов, а также увеличенным быстродействием. Изобретение способствует созданию компактных легких мобильных ручных приборов обнаружения оптических и оптико-электронных объектов.

«Использование нового прибора существенно поможет в обнаружении снайперов. Данная разработка имеет большие перспективы и будет с успехом использоваться службами безопасности в нашей стране», – отметил временный генеральный директор АО «Швабе – Исследования» Александр Герасимов.

В настоящее время опытные образцы разработанных приборов изготовлены и проходят испытания. На протяжении более 40 лет предприятие АО «Швабе – Исследования» специализируется на создании лазерных приборов, систем и комплексов антитеррористического направления.



КОМПОЗИТ-ЭКСПО

Девятая международная специализированная выставка

17-19 февраля, 2016

Москва, МВЦ «Крокус Экспо»,
павильон 1, залы 1 и 2



Основные разделы выставки:

- Сырье для производства композитных материалов, компоненты: Наполнители и модификаторы
- Стеклопластик (пластик, армированный стекловолокном), углеродпластик (пластик, армированный углеродным волокном), графитопластик, базальтопластик, базальтовые волокна, древесно-полимерный композит (ДПК), искусственный камень, искусственный мрамор, металлокомпозиты, нанокompозиты, биокompозиты и т.д.
- Полуфабрикаты (препреги)
- Инженерные пластики
- Промышленные (готовые) изделия из композитных материалов
- Оборудование и технологическая оснастка для производства композитных материалов
- Инструмент для обработки композитных материалов
- Измерительное и испытательное оборудование
- Компьютерное моделирование



Специальный раздел:
КЛЕИ И ГЕРМЕТИКИ



выставка
Участник
системы



независимый
выставочный
аудит

Параллельно проводится выставка:



ПОЛИУРЕТАНЭКС

Восьмая международная специализированная выставка
www.polyurethanex.ru



Информационная поддержка:



Дирекция:

Выставочная Компания «Мир-Экспо»
115230, Россия, Москва, Хлебозаводский проезд,
дом 7, строение 10, офис 507 | Тел.: 8 495 988-1620
E-mail: info@composite-expo.ru | Сайт: www.composite-expo.ru

YouTube [youtube.com/user/compoexporussia](https://www.youtube.com/user/compoexporussia) @compoexporus

Организаторы:





«Роскосмос» — ПОЛЕТ НОРМАЛЬНЫЙ!

Уходящий год стал переломным для ракетно-космической отрасли. Несмотря на многочисленные, и зачастую – справедливые, критические выпады, «Роскосмос» сумел выправить ситуацию в лучшую сторону.

Сегодня о деятельности «Роскосмоса», реорганизованного в этом году из Федерального космического агентства в Госкорпорацию, с уверенностью можно сказать: «Полет нормальный!» И я с огромным удовольствием предоставляю полосы журнала коллегам из пресс-службы ГК «Роскосмос» для публикации статьи об итогах года.

Сергей РЯБОВ

Сегодня активно продолжается системная реформа ракетно-космической отрасли (РКО) России. На каждом предприятии, в институте, организации РКО происходят серьезные структурные изменения. И уже есть первые результаты – компании,

разрабатывающие и производящие ракеты-носители и космические аппараты, осуществляющие обслуживание наземной инфраструктуры, подготовку космонавтов и астронавтов становятся более эффективными и устойчивыми. ФГУПы преобразуются в акционерные общества.

Разработаны и внедряются программы стратегических преобразований. Введена единая процедура корпоративного управления и формирования бюджетов. Идет оптимизация производственных мощностей и логистических потоков, создаются центры компетенций, проводится



комплекс работ в части унификации аппаратуры и приборов. Для повышения компетенций менеджмента всех уровней управления отраслью создана Корпоративная Академия Роскосмоса. Углубляются связи с высшими учебными заведениями России, открываются профильные кафедры для подготовки специалистов ракетно-космической отрасли. Становятся более открытыми для общества, более оперативными коммуникации, идут прямые трансляции пусков, стыковок и выходов в открытый космос. Расширяется и упорядочивается международная деятельность – заключаются новые контракты на экспорт двигателей, средств выведения и предоставление пусковых услуг. «Роскосмос» преобразуется из Федерального агентства в Государственную корпорацию, формируя единый центр принятия решений и единый центр ответственности. Объединенная ракетно-космическая корпорация становится частью ГК «Роскосмос».

Проект Федеральной космической программы на 2016 – 2025 гг. проходит заключительные согласования. Определено финансирование



космической деятельности России до 2025 года в объеме 1406 млрд руб. Еще 115 млрд руб. – это проекты, окончательное решение о реализации которых будет принято в зависимости от состояния бюджета страны и результатов работы отрасли.

«Роскосмос» полностью выполнил все федеральные программы запусков РН и космических аппаратов, запланированные на 2015 год.

В 2015 году Россия осуществила 29 пусков ракет-носителей: 18 пусков – с космодрома Байконур, 3 – из Гвианского космического центра, 1 пуск – из Домбаровского позиционного

района и 7 пусков с космодрома Министерства обороны России Плесецк.

Российская орбитальная группировка растет – количественно и качественно. В 2015 году на орбиты были выведены 17 беспилотных космических аппаратов (КА) для решения задач в интересах российских потребителей. Существенно расширились возможности ДЗЗ и связи с современными отечественными КА.

Завершено создание второй очереди Единой территориально-распределенной информационной системы ДЗЗ (ЕТРИС ДЗЗ), которая позволяет обеспечивать всех потребителей, прежде всего государственных, данными ДЗЗ, получаемыми с российских КА. Совместно с МЧС России на базе аварийно-спасательного центра в Мурманске развернут первый в России Арктический Центр ДЗЗ. Отмечено существенное сокращение использования зарубежных данных ДЗЗ в связи с предоставлением аналогичных данных с отечественных КА.

Планомерно увеличиваются возможности российской орбитальной группировки связи, вещания и ретрансляции. Запущены телекоммуникационные космические аппараты «Экспресс-АМ7», «Экспресс-АМ8» и





«Экспресс-АМУ1», что дало возможность обеспечить предоставление услуг телерадиовещания, передачи данных, услуг мультимедиа, президентской и правительственной связи, телефонии, подвижной связи на территории западной и центральной России, стран Европы, Африки, Ближнего Востока, Южной и Северной Америки.

В декабре завершились лётные испытания многофункциональной космической системы ретрансляции «Луч», созданной на базе аппаратов производства АО «ИСС». Система «Луч» предназначена для обеспечения связи с пилотируемыми и автоматическими низкоорбитальными объектами космической техники, движущимися вне зон радиовидимости с территории России, в том числе российским сегментом МКС. В декабре 2015 года с помощью системы «Луч» обеспечено управление нового ТК «Прогресс-МС».

Орбитальная группировка КА системы ГЛОНАСС обеспечивает покрытие территории Земли навигационным полем.

Предприятия «Роскосмоса» продолжают заключать крупные коммерческие контракты. Заключен контракт на 21 запуск РН «Союз» и несколько контрактов и соглашений на более чем 10 запусков РН «Протон», а также – дополнение на экспорт 20 двигателей РД-180.

Россия полностью выполнила свои международные обязательства: запущены 6 зарубежных космических аппаратов, осуществлены успешные запуски 4-х транспортных и 4-х пилотируемых кораблей по программе полета Международной космической станции (МКС).

В 2015 году «Роскосмос» подготовил 4 экипажа МКС: миссии



МКС-43/44, МКС-44/45, МКС-45/46/ЭП-18 и МКС-46/47. Сейчас в Центре подготовки космонавтов им. Ю.А.Гагарина готовятся к выполнению космических полётов 7 экипажей, в составе которых 9 российских космонавтов, 7 астронавтов NASA, 2 астронавта ESA и 1 астронавт JAXA.

Продолжается выполнение пилотируемой космической программы России. В частности, 12 марта на Землю возвратилась космонавт-испытатель отряда космонавтов «Роскосмоса» Елена Серова, которая стала четвертой в истории женщиной-космонавтом СССР и России после 17-летнего перерыва.

12 сентября завершил полет российский космонавт Геннадий Падалка, установивший новый мировой

рекорд по суммарной продолжительности пребывания в космосе – 878 суток.

27 марта на МКС с годовой миссией отправились космонавт «Роскосмоса» Михаил Корниенко и астронавт NASA Скотт Келли. Эта экспедиция – важнейшая часть подготовки к будущим пилотируемым полетам в дальний космос.

В Амурской области заканчивается строительство космодрома Восточный – первого гражданского космодрома России. Космодрома, который обеспечит нашей стране независимый доступ в космос. Начаты автономные испытания подготовки РН «Союз-2.1а» к запуску. В создании космической инфраструктуры космодрома Восточный участвуют

все ведущие предприятия «Роскосмоса», головная организация – ФГУП «ЦЭНКИ». Первый запуск с космодрома Восточный планируется весной 2016 года.

Генеральный директор Госкорпорации «Роскосмос» Игорь Комаров, подводя итоги года, отметил: «Пусковая программа 2015 года успешно завершена. Благодаря каждому, кто участвовал в работе по производству, подготовке ракет-носителей, космических аппаратов и наземной инфраструктуры и тех, кто непосредственно осуществлял пуски. 7 пусков за 25 дней декабря доказали профессионализм специалистов «Роскосмоса» и предприятий отрасли».



Российские оружейники в очередной раз показали, что проектов и замыслов у них не переведется до окончания веков. 14 декабря в зале «Суздаль» московской гостиницы «Золотое кольцо» состоялась церемония вручения Национальной премии «Золотая идея» по итогам 2014 года, учрежденная Федеральной службой по военно-техническому сотрудничеству. Здесь было вручено 18 премий в 6 номинациях.

Достоинный ответ мировому терроризму

Станислав БОРОДИН

Сегодня, когда Россия вступила в ожесточенный бой с врагом человечества – ИГИЛ и его приспешниками – и нанесла ему ряд сокрушительных ударов, отечественное вооружение стало пользоваться повышенным спросом. Об этом сказал помощник Президента Российской Федерации по вопросам военно-технического сотрудничества Владимир Кожин, открывая 15-ю церемонию вручения Национальной премии «Золотая идея». Он отметил, что предприятия ОПК качественно и своевременно выполняют гособоронзаказ в полном объеме. А многие из них



загружены заказами вплоть до 2020 года.

После лаконичной вступительной речи Владимир Кожин и заместитель директора Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству Михаил Петухов приступили к волнующей процедуре – вручению лауреатам дипломов, памятных подарков и денежных премий.

В номинации «За вклад в области разработки продукции военного назначения» первая премия была вручена авторскому коллективу ФГУП «РНИИРС» (г. Ростов-на-Дону) за разработку автоматизированных комплексов спутниковых линий связи и их поставку иностранным заказчикам.

В номинации «За успехи в области производства продукции военного назначения, внедрение передовых технологий и инновационных решений» победил авторский коллектив ПАО «Роствертол» (г. Ростов-на-Дону) за производство и поставку модифицированного боевого вертолета Ми-28НЭ в интересах первого иностранного заказчика.

Авторский коллектив АО НИЦ «Прикладная Логистика» лидировал в номинации «Лучшее предприятие-соисполнитель» – за вклад в повышение конкурентоспособности продукции военного назначения. Первая премия ему была вручена за разработку национальных стандартов серии «Интегрированная логистическая поддержка экспортируемой продукции военного назначения».

«За личный вклад, инициативу и усердие в решении задач военно-технического сотрудничества» были награждены генеральный директор «Зид» (г. Ковров) Александр Тменов, генеральный директор «ИЭМЗ «Купол» (г. Ижевск) Фанил Зиятдинов, а также первый заместитель генерального конструктора «Омсктрансмаш» (г. Омск) Владимир Беляев.

По традиции, последние почести было оказаны достойной смене. Весьма примечательно, что в строю оружейников оказались и представительницы прекрасной половины человечества. В номинации «Молодые таланты» за достижения в области военно-технического сотрудниче-

ва, разработки и производства образцов вооружения и военной техники почётными дипломами награждены: мастер участка филиала «ЦЭНКИ» – «КБ «Мотор» (Москва) Александр Носов, инженер-конструктор 1-й категории «РСК «МиГ» Юлия Рябова, начальник конструкторско-технологического бюро «ЭОКБ «Сигнал» имени А.И. Глухарева» Наталья Ермишкина, начальник сектора ФГУП «ЦНИРТИ имени академика А.И. Берга» Алексей Мурлага.

Особо отметим, что среди награжденных в данной номинации был представитель предприятия, которому наше издание оказывает активную информационную подде-

ржку – заместитель директора центра ОАО «МКБ «Компас» Рустам Жалялов. Молодой лауреат после вручения престижной премии успел написать статью в номер, которую читатели могут прочитать на следующих страницах.





СИСТЕМА ОБЪЕКТИВНОГО КОНТРОЛЯ ЗА ДЕЙСТВИЯМИ ЭКИПАЖЕЙ БОЕВЫХ МАШИН



Рустам ЖАЛЯЛОВ,
лауреат Национальной
премии «Золотая идея»
в 2015 году в номинации
«Молодые таланты»

В январе 2014 года Министерство обороны Российской Федерации обратилось к ОАО «МКБ «Компас» с предложением разработать к чемпионату мира «Танковый биатлон-2014» систему объективного контроля за действиями экипажа в режиме реального времени.

Система должна быть интегрирована в состав танка Т-72Б3 без изменения эргономики и конструкции танка Т-72Б3 и позволяла бы осуществлять передачу следующей информации:

- видеoinформация действий механика-водителя;
- видеoinформация действий командира танка;
- видеoinформация действий оператора-наводчика;
- видеoinформация ствола танка Т-72Б3;
- переговоры экипажа танка между собой;
- GPS/Глонасс позиционирование с выводом на цифровую карту местности передвижение танка.

Кураторство за разработкой от МО РФ было осуществлено Главным управлением боевой подготовки Вооруженных Сил России.

Сложность при создании системы состояла в том, чтобы составные

части системы могли выдержать те нагрузки, которым подвергается танк при стрельбе и при преодолении различных препятствий. При разработке системы необходимо было учитывать малое пространство внутри танка. Причем, танкисты должны были быть уверенными в том, что составные части системы не мешают и не сковывают действия экипажа, и что не имеется взаимных влияний между штатной аппаратурой танка с составными частями системы объективного контроля.

Для выполнения этой задачи ОАО «МКБ «Компас» начало со специалистами-разработчиками АО «Уральское конструкторское бюро транспортного машиностроения» (г. Нижний Тагил) совместную разработку интеграции системы в танк Т-72Б3 согласно требованиям, предъявляемым Министерством обороны. Специалистами ОАО «МКБ «Компас» и АО «УКБТМ» было найдено оптимальное решение по ком-

поновки составных частей системы. А благодаря специалистам «УКБТМ» была осуществлена передача информации с канала технического зрения (прицел наводчика). Благодаря рекомендациям начальника ГУБП ВС РФ И.А. Бувальцева и специалистов управления система была доработана под возможность контролирования действия экипажа танка под водой в режиме реального времени.

Система имеет возможность осуществлять запись всей информации, поступающей из танка, что, в свою очередь, позволяет после проведения занятия провести разбор ошибок экипажа при проведении занятий – будь это учебное вождение техники или боевое применение основного вооружения танка. Дополнительно запись может быть полезна для следственных органов при расследовании несчастных случаев.

Отмечу, что танки комплектуются автоматизированным рабочим мес-

том (системой позиционирования GPS/Глонасс). Использование автоматизированного рабочего места (АРМ) командира боевой машины с использованием электронной карты позволяет вести объективный контроль в реальном времени действий подразделения в ходе проведения тактических занятий, в том числе:

- время прохождения назначенных рубежей;
- время и место развертывания колонны;
- время и место перехода в атаку;
- контроль времени и точности выхода подразделений и средств усиления в назначенные районы сосредоточения;
- контроль местоположения и направление перемещения каждой

боевой машины подразделения и приданных средств, при отсутствии визуальной видимости действий подразделений и приданных средств;

- руководителю занятий позволяет вводить тактические огневые вводные.

В апреле 2014 года на полигоне Алабино Министру обороны России С.К.Шойгу была продемонстрирована работа системы с выводом всей информации на пункт управления. И министр дал высокую оценку по итогам работы системы на полигоне.

Министерством обороны России было принято решение осуществить закупку системы для использования в ходе проводимых «Международных армейских игр» в состязании «Танковый биатлон-2015». В ходе соревнований система положи-

тельно отработала на всех танках. Министерством обороны по итогам было принято решение об использовании такой системы не только в ходе соревнований «Танковый биатлон». Была поставлена задача осуществить интеграцию системы на других образцах БТВТ и РАВ для подготовки экипажей в частях, учебных центрах боевой подготовки, а также для подготовки курсантов учебных заведениях.

Заинтересованность в приобретении такой системы для подготовки своих экипажей высказали ряд иностранных делегаций, которые участвовали в соревнованиях «Танковый биатлон-2015». В частности, это – представители вооруженных сил Индии, Кувейта, Анголы, Казахстана, Киргизии, Венесуэлы.





Шанс вывести транспортную систему на новый уровень

Сергей СТАРШИНОВ

Открывая IX Международный форум и выставку «Транспорт России», заместитель Председателя Правительства РФ Аркадий Дворкович отметил, что с каждым годом международный форум собирает все большее количество участников со стороны бизнес-сообщества, финансовых институтов и представителей органов власти. «Это позволяет утверждать, что тема развития транспортной отрасли России становится все более и более актуальной», – подчеркнул он.

Министр транспорта РФ Максим Соколов выразил надежду, что

С 3 по 5 декабря в Гостином Дворе прошел IX Международный форум и выставка «Транспорт России». Свои инновационные разработки здесь представили 104 ведущие компании транспортной отрасли. В ходе работы форума было проведено 30 деловых форматов с участием более чем 120 докладчиков и 2500 делегатов из России и 38 стран ближнего и дальнего зарубежья, состоялось подписание 10 стратегически важных соглашений. На выставке побывало свыше 7500 посетителей.

Соорганизатором форума и выставки выступило Министерство транспорта России, организатором – ООО «Бизнес Диалог». В числе информационных партнеров «Транспорта России» – журнал «Инженер и промышленник сегодня».

«Транспортная неделя-2015» станет центром обмена опытом и разработки консолидированной позиции, ориентированной на взаимовыгодное сотрудничество, а также площадкой для поиска эффективных путей, способствующих развитию транспортной отрасли.

Присутствующие внимательно ознакомились с экспозицией выставки, на которой были представлены стенды Министерства транспорта России, ОАО «РЖД», ОАО «Аэрофлот», Федерального агентства воздушного транспорта, ОАО «Трансконтейнер», ОАО «Сибмост», Федерального агентства морского и речного транспорта, ФГУП «Росморпорт», ГК «Автодор» и другие.

Программа форума началась с делового завтрака Министра транспорта РФ Максима Соколова. За столом в непринужденной обстановке приглашенные обсудили реализацию инфраструктурных проектов на транспорте, а также механизмы структурирования проектов ГЧП и привлечения частного капитала.

Деловую часть продолжила международная конференция компании ООО «ВТМ дорпроект» «Комплексный подход к обеспечению качества проектной продукции. Управление проектами» и круглый стол проекта Программы развития ООН/Глобального экологического фонда – Минтранса России «Сокращение выбросов парниковых газов от автомобильного транспорта в городах России. Развитие немоторизованных видов передвижений в городах». В ходе круглого стола заместитель Министра транспорта РФ Николай Асаул отметил, что одной из важнейших проблем в деятельности по организации дорожного движения в крупных городах является



обеспечение эффективной работы транспортной системы, повышение безопасности всех участников дорожного движения, включая пешеходов и велосипедистов, а также снижение негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения.

Состоялся круглый стол «Транспортное строительство в условиях экономических вызовов», на кото-

ром участники обсудили технологии, способные повысить конкурентоспособность российской транспортной инфраструктуры.

В ходе экспертного диалога «Внутренний водный транспорт России. Системные проблемы и пути их решения» с докладом выступил начальник Главного управления строительства, транспорта, жилищно-коммунального и дорожного хозяйства Алтайского





края Станислав Набоко. Он сообщил, что в Алтайском крае в настоящее время судоходство эксплуатирует 607 км транзитных водных путей. Объем перевозок судоходными компаниями за навигацию в этом году составил порядка 180 тыс. тонн. К 2020 году этот показатель должен достигнуть 500 тыс. тонн грузов.

Ключевым событием стала пленарная дискуссия «Транспортная инфраструктура чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года в Российской Федерации как драйвер развития регионов России», в ходе которой эксперты обсудили подготовку субъектов Российской Федерации к Чемпионату. Выступая перед делегатами, Максим Соколов отметил: «Перед нами стоит амбициозная задача! Ведь Чемпионат мира, в отличие от локальных мероприятий, будет проходить сразу в 11 городах страны. Возможность принять чемпионат мира по футболу – шанс вывести нашу транспортную систему на новый уровень».

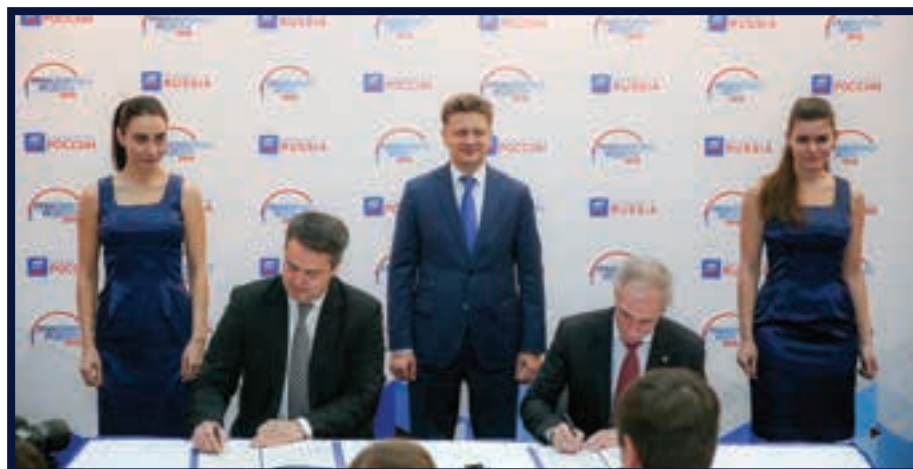
В рамках пленарной дискуссии в режиме он-лайн состоялась церемония запуска тоннелепроходческого щита, который дал старт строительству станций «Новокрестовская» и «Беговая» в Санкт-Петербурге, кото-

рые должны быть построены к Чемпионату мира по футболу 2018 года.

4 декабря прошла пленарная дискуссия «Транспорт и экономика: формула взаимозависимости». Участники обсудили, как транспортная отрасль влияет на экономическую и социальную ситуацию в России и дали свои прогнозы на ближайшую перспективу. В своем выступлении президент ОАО «РЖД» Олег Белозеров заявил, что компания готова рассматривать любые совместные проекты с бизнесом для привлечения дополнительных инвестиций и грузовой базы. «Мы получаем предложения о сотрудничестве не только от отечественных, но и от зарубежных компаний. Есть предложения от компаний с привлечением средств отечественных банков. Мы готовы рассматривать любые варианты, если совместный проект позволит нам увеличить грузovou базу, а коллегам, за счет снижения тарифа», – отметил президент ОАО «РЖД».

В ходе осмотра выставки Олег Белозеров посетил экспозицию многофункционального морского перегрузочного комплекса «Бронка» (Большой порт Санкт-Петербург). Он выразил готовность оказать всю необходимую поддержку проекту





развития железнодорожной инфраструктуры нового глубоководного порта «Бронка».

О ходе реализации проекта главе РЖД рассказал генеральный директор ООО «Феникс» (инвестор проекта ММПК «Бронка») Дмитрий Михальченко. Он отметил, что в настоящее время ММПК «Бронка» подключен к сети федеральных дорог РЖД в соответствии с техническими условиями, определяющими грузооборот 475 тыс. тонн грузов в год. Планируется развитие ж/д инфраструктуры под грузооборот 8 млн тонн в год к 2025 году.

АО «Восточный Порт» стало единственным предприятием, представляющим Дальний Восток. Макет строящейся Третьей очереди специализированного угольного комплекса АО «Восточный Порт» вызвал большой интерес как у представителей бизнеса и власти, так и у подрастающей молодежи, осваивающей профессию транспортной отрасли. За время проведения выставки стенд дальневосточной компании посетили помощник Президента России Игорь Левитин, Министр транспорта Максим Соколов и его заместитель Виктор Олерский. Все политические деятели отметили высокие темпы реализации проекта.

«В 2012 году в послании Президента Владимир Путин обратил внимание на необходимость развития портовых мощностей страны, – отметил управляющий директор АО «Восточный Порт» Анатолий Лазарев в ходе презентации проекта, – параллельно наши акционеры приняли решение увеличить мощности порта почти в два раза».

Необходимо отметить, что центральной темой всех конференций форума стал вопрос дальнейшего развития транспортной отрасли России в условиях кризиса и совершенствование дорожно-транспортной системы страны. «Могу отметить позитивные тенденции как в развитии российского рынка транспортных услуг, так и в модернизации транспортной инфраструктуры нашей страны в целом. Необходимо продолжать активно работать над обеспечением ускоренного темпа роста и одновременно повышением надежности и качества транспортных услуг, что позволит положительно повлиять на динамику развития экономики страны», – подытожил Министр транспорта России Максим Соколов.

Публикация подготовлена по материалам, предоставленным пресс-службой ООО «Бизнес-Диалог».

ШИРОКОЕ ПРИМЕНЕНИЕ ИННОВАЦИЙ НА ТРАНСПОРТЕ



Станислав БОРОДИН

Об инновационной деятельности ОАО «РЖД», о задачах, стоящих перед инженерным блоком компании, и целях проведения совместного конкурсного отбора рассказал старший вице-президент ОАО «РЖД», президент НП «ОПЖТ» Валентин Гапанович. Он отметил, что достигнутые компанией результаты в области снижения стоимости использования материальных ресурсов, роста производительности труда стали возможными, в первую очередь, за счет внедрения инновационных решений, реализации программы импортозамещения.

ОАО «РЖД», являясь одной из передовых инфраструктурных компаний в мире, целенаправленно ве-

Представители ОАО «РЖД» и Фонда «Сколково» провели пресс-конференцию, посвященную старту совместного конкурсного отбора проектов, предлагаемых инновационными компаниями для решения актуальных задач железнодорожного транспорта. Мероприятие прошло под председательством старшего вице-президента ОАО «РЖД», президента НП «ОПЖТ» Валентина Гапановича и старшего вице-президента по инновациям Фонда «Сколково» Василия Белова.

дет работу по созданию в компании благоприятной среды для широкого применения инноваций на железнодорожном транспорте. Для рассмотрения инновационных проектов и предложений, инициируемых извне, в компании реализован принцип

«одного окна». К проведению исследований и выполнению разработок привлекаются отраслевые научно-исследовательские организации и железнодорожные вузы. Вместе с тем в России есть значительный научно-технический потенциал пред-

приятый малого и среднего бизнеса, организаций и предприятий иной отраслевой принадлежности, который может и должен использоваться для решения актуальных, зачастую нетривиальных, задач в области железнодорожного транспорта.

Стартовый перечень таких задач оформлен в виде номинаций. Общее число номинаций – 19. Степень проработки проектов может быть различной: от стадии опытно-конструкторских работ и до более поздних – испытания опытного образца, сертификация (при необходимости), постановка продукции на производство, организация закупки и тиражирования продукции.

ОАО «РЖД» и Фонд «Сколково», являясь организаторами конкурса, осуществляют поиск инноваций, обеспечивающих решение актуальных задач, стоящих перед инженерным блоком компании.

Отвечая на вопросы участников пресс-конференции, Валентин Гапанович выделил приоритетные направления инновационного развития ОАО «РЖД», наиболее актуальные научно-технические и технологические задачи, положенные в основу формирования номинаций конкурса, определил ожидаемые результаты от конкурсного отбора и последующего



внедрения и тиражирование результатов инновационных разработок в компании.

Старший вице-президент по инновациям Фонда «Сколково» Василий Белов в своем выступлении обозначил основную задачу Фонда – развитие исследований, разработок и коммерциализации их результатов.

Он сообщил, что Фонд «Сколково», со своей стороны, будет осуществлять поиск и отбор перспективных решений по объявленным ОАО «РЖД» тематикам в период до апреля 2016 года включительно. Для уточнения технических требований к продуктам, более детальной про-

работки решений, которые удовлетворяют требованиям ОАО «РЖД», Фонд «Сколково» предложил в рамках конкурса в период с апреля по июнь 2016 года провести серию интерактивного взаимодействия с участниками.

Участвующие в пресс-конференции представители компаний, которые подтвердили готовность стать партнерами конкурсного отбора, отметили технологические направления из числа заявленных тематик конкурса, наиболее востребованные в рамках их деятельности, и обозначили свой взгляд на перспективы взаимодействия с ОАО «РЖД».



АВП
Технология



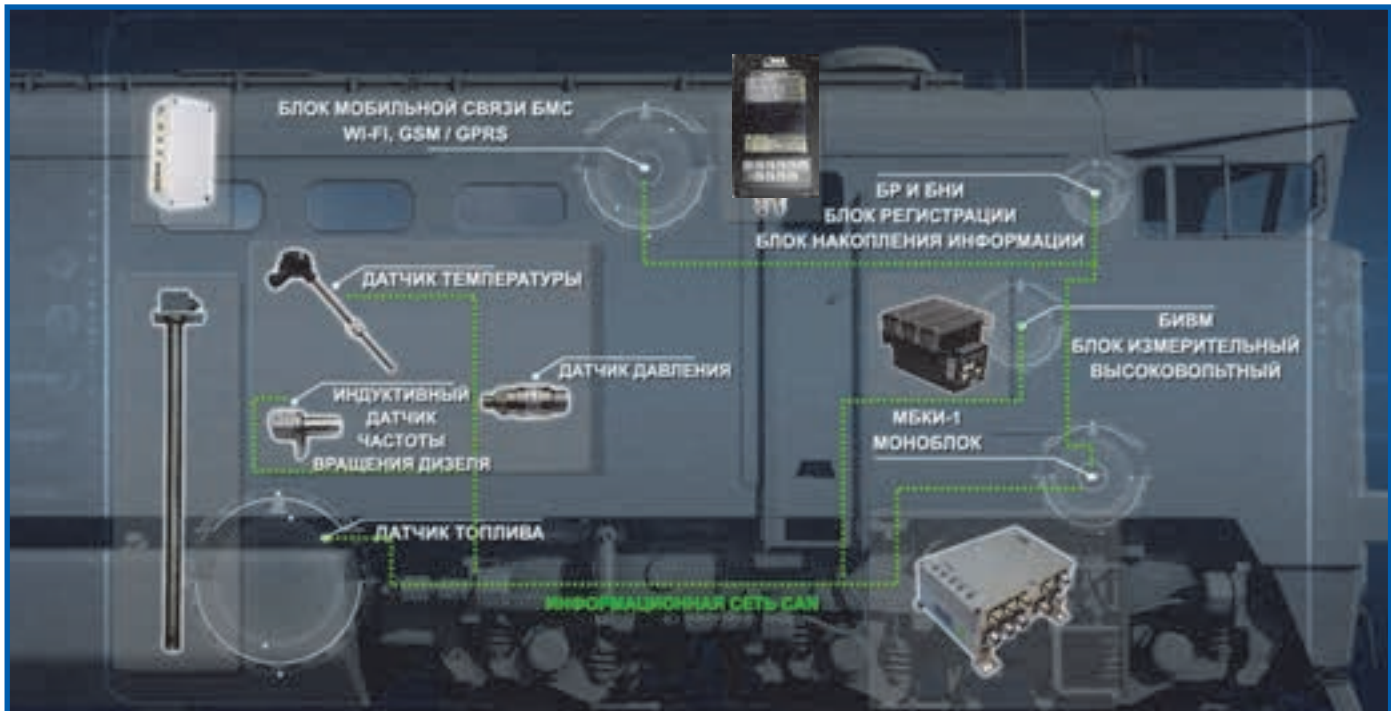
Ресурсосберегающие технологии как драйвер экономики промышленных транспортных предприятий в кризисный период

Олег АБРАМОВ,
директор департамента автоматизированных комплексных систем ООО «АВП Технология»

Дмитрий ВОЛКОВСКИЙ,
руководитель департамента развития ООО «АВП Технология»

На сети дорог России, а также в странах ближнего и дальнего зарубежья системами автоведения и регистрации параметров российской компанией ООО «АВП Технология» оборудовано более семи тысяч единиц подвижного состава – это грузовые электровозы ВЛ10, ВЛ11, ВЛ80, ВЛ85, 2ЭС5, 2ЭС5К, 3ЭС5К, КЗ8А (Alstom). Более 40% из них дооснащены радиомодемами до интеллектуальной системы автоведения распределенной тяги ИСАВП-РТ, пассажирские электровозы ЧС2, ЧС2К, ЧС2Т, ЧС4Т, ЧС6, ЧС7, ЧС8, ЧС200, ЭП1, ЭП2К, ЭП20, КЗ4АТ (Alstom), электропоезда всех серий и индексов в РФ.

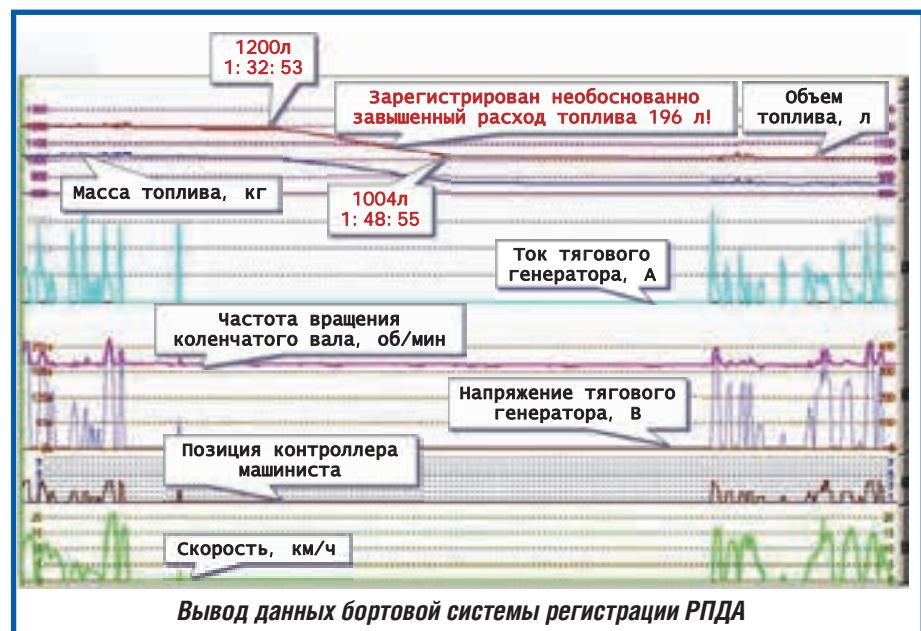
В настоящее время активно развивается внедрение систем автоведения тепловозов ТЭП70, 2ТЭ10 (всех индексов), ТЭ33А. Регистраторами параметров движения РПДА-Т оборудуются маневровые и магистральные грузовые и пассажирские тепловозы ТЭ10, ТЭ116, ЧМЭЗ, ТЭМ2(всех индексов), ТЭМ7А, ТЭМ18ДМ, ТГМЗ, ТГМ4, ТГМ6, ТЭП70, специальный подвижной состав и мотовозы, высокую эффективность экономии дизельного топлива показало внедрение системы автоматического запуска-остановки дизеля САЗДТ «Старт-стоп» с конденсаторным пуском на маневровых тепловозах.

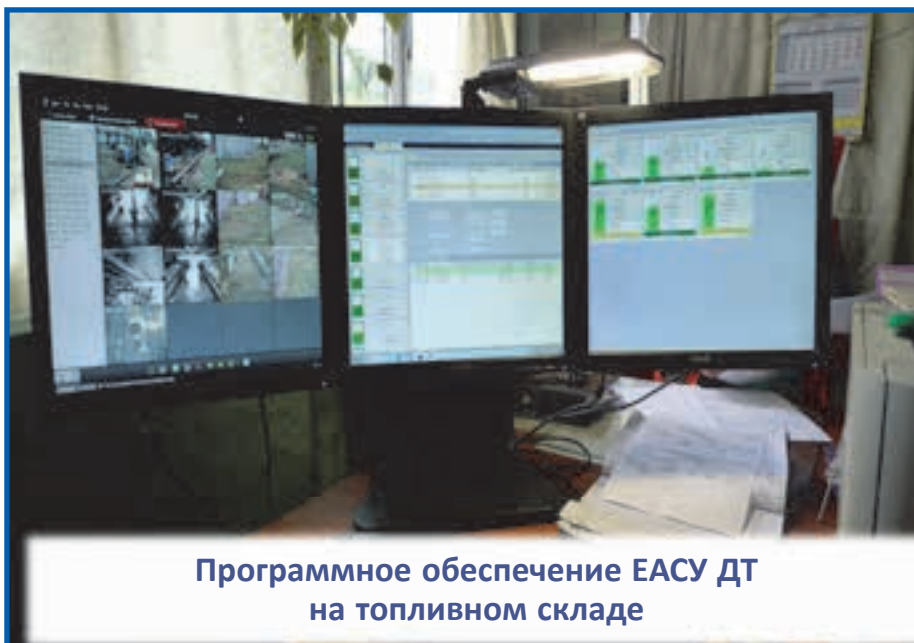


Системы автоведения предназначены для автоматизированного управления локомотивом с соблюдением норм безопасности движения в соответствии с расписанием на основе выбора энергетически рационального режима движения. Широкое внедрение средств беспроводного обмена данными бортовых микропроцессорных систем с удаленным сервером позволило автоматизировать ряд процессов ввода информации о поездке (номер локомотива, вес и длина состава, расписание, временные ограничения скорости) и принимать данные о местонахождении, техническом состоянии, режимах работы локомотивов. В соотношении эффективности краткосрочных вложений в этой области ресурсосбережения, особое место занимают автоматизированные системы информирования машиниста АСИМ, в которых реализован графический вывод информации на цветном дисплее с отображением локомотива и поезда на профиле пути,

ограничений скорости, информации о приближении к объектам инфраструктуры (светофоры, переезды, станции, понабы и др.) со звуковым предупреждением и построении рекомендованной энергоэффективной кривой поддержания скорости и отображения времен выполнения расписания.

Регистраторы параметров движения и автоведения (РПДА) являются неотъемлемой частью систем автоведения, но могут применяться и самостоятельно, например, на маневровом и специальном подвижном составе. Они фиксируют текущие значения скорости, тока, напряжения, давления, а для тепловозов еще





температуру воды и масла, уровень, плотность, температуру, объем и массу топлива, обороты дизеля и много других параметров. Измерение и регистрация всех параметров осуществляются с привязкой к пути и текущему времени, что позволяет разделить потребленные энергоресурсы на маневровую работу, тягу и отопление по дорогам, отделениям

и тяговым подстанциям (для электровозов). Коммерческая точность измерения массы и плотности топлива, в зависимости от температуры, обеспечивается применением инновационного метода вычисления с использованием данных от специально разработанных ультразвуковых датчиков. Набор измеряемых параметров зависит от типа подвижного

состава, на который устанавливается регистратор и может легко варьироваться путем подключения к регистратору соответствующих датчиков и универсальных обрабатывающих блоков.

Дизельное топливо является вторым по значимости энергетическим ресурсом после электроэнергии. Годовой оборот дизельного топлива в ОАО «РЖД» составляет несколько миллионов тонн, а затраты на дизельное топливо являются значительной частью в структуре эксплуатационных расходов подразделений ОАО «РЖД», в первую очередь, локомотивного комплекса.

Проведенный анализ точек образования непроизводительных потерь дизельного топлива выявил ключевую причину их появления – несовершенство технологии учета и контроля, основанной на устаревших способах «ручных» измерений количества топлива и бумажном документообороте, позволяющем маскировать халатность, нарушения установленного порядка учета и противозаконную деятельность на местах.

В целях снижения удельного расхода дизельного топлива на тягу поездов и сокращение непроизводительных потерь дизельного топлива в топливно-складском и локомотивном комплексах ОАО «РЖД» реализуются комплексные проекты с использованием облачных хранилищ данных:

- автоматизация внутренних технологических и учетных операций с дизельным топливом с применением современных технических средств повышенной производительности и надежности;
- внедрение высокоточных автоматизированных средств измерений, обеспечивающих прямой метод из-



мерения массы дизельного топлива в точках перехода ответственности;

- организация единой автоматизированной системы контроля производственного процесса и технологической дисциплины на топливных складах и в локомотивных депо при операциях с дизельным топливом;

- минимизация влияния «человеческого» фактора при передаче данных об операциях с дизельным топливом в бухгалтерский учет;

- создание комплексной системы сведения и анализа товарного баланса дизельного топлива на топливных складах и локомотивах в отдельности и в Компании в целом;

- оптимизация «ручного» бумажного документооборота и переход на электронные технологии формирования и передачи документов;

- повышение производительности и улучшение условий.

Тепловозным парком на тягу поездов и маневровую работу расходуется значительный объём дизельного топлива, поэтому контроль за расходом на всех этапах движения дизельного топлива от приёмки из железнодорожных цистерн на склад, хранение на складах топлива, экипировку ТПС и СПС до использования непосредственно на подвижном составе является важной экономической задачей. Эти задачи в ОАО «РЖД» решаются поэтапным в эксплуатацию Единой автоматизированной системы учёта дизельного топлива (ЕАСУ ДТ), которая обеспечивает сквозной контроль за его расходом, в первую очередь за счет применения принципиально более высокой точности измерения массы топлива, как при учётно-расчетных операциях, так и при оперативном контроле в процессе его расхода на подвижном составе. Одна

из задач, которая решается в ЕАСУ ДТ применительно к локомотивному хозяйству, состоит в том, что результаты измерений количества топлива на всех этапах его передвижения имеют полноценный критерий достоверности и отвечает коммерческим требованиям по точности измерения.

Средства измерения, применяемые на складах хранения для больших объёмов топлива, и бортовые измерительные системы, используемые непосредственно в топливных баках тепловозов по своим метрологическим параметрам и условиям применения сильно отличаются. Топливные склады в локомотивных депо оснащаются высокоточными измерительными системами типа УИП-9602 (Гамма), а пункты экипировки – высокопроизводительными топливораздаточными установками (колонками) типа УТЭД. Система УИП-9602 (Гамма) измеряет массу топлива с относительной погрешностью $\pm 0,4\%$, уровень топлива – с абсолютной погрешностью ± 1 мм, а плотность топлива с абсолютной погрешностью $\pm 1,5$ кг/м³. Топливораздаточная установка типа УТЭД

обеспечивает измерение топлива с пределами относительной погрешности по объёму $\pm 0,15\%$, а по массе $\pm 0,25\%$.

В косвенном методе измерения массы и объёма топлива бортовых систем РПДА-Т в баке тепловоза применяется датчик-уровнемер, датчик плотности и несколько датчиков температуры, распределенных по высоте измерительной трубки датчика-уровнемера.

В бортовых автоматизированных системах применяют три типа топливных датчиков-уровнемеров: емкостного, ультразвукового и поплавкового, основанного на эффекте магнитострикции. Во всех типах датчиков с заданной погрешностью от ± 1 до ± 2 мм измеряется уровень топлива от дна бака. Затем, при измеренном значении уровня по градуировочной таблице вычисляют объём топлива, а массу топлива получают как произведение объема на плотность. Градуировочная таблица в этом методе представляет собой зависимость объема топлива от уровня $V(h)$ и может быть получена геометрическим способом по чертежам





Он-лайн мониторинг местоположения, технического состояния локомотивов, остатка и расхода топлива по данным бортовых систем РПДА, получаемым по беспроводным каналам связи

топливных баков и откорректирована при контрольных экипировках на топливораздаточных колонках, оснащенных высокоточными массомерами. Для определения массы топлива кроме датчика-уровнемера обязательно должен быть канал измерения плотности. Принципиальным отличием систем РПДА-Т является то, что значение плотности измеряется, а не вводится при экипировке тепловоза, а это сразу влияет на точность измерения массы. Для исключения ошибки, вызванной поперечным и продольным наклоном бака от неровности ж.д. пути в горизонтальной проекции бака устанавливаются по диагонали два датчика. Применение двух датчиков повышает точность измерения, так как значение уровня и плотности усредняется.

В настоящее время датчики-уровнемеры метрологически аттестованы

с пределом абсолютной погрешности измерений уровня ± 2 мм и пределом допускаемой основной приведенной погрешности измерений плотности топлива $\pm 0,5$ %. Отличительной особенностью систем последнего поколения является использование более точных датчиков уровнемеров, обладающих погрешностью измерения уровня ± 1 мм и погрешностью измерения плотности ± 1 кг/м³. Для первого датчика-уровнемера значение абсолютной погрешности плотности топлива при верхнем пределе измерения 880 кг/м³ составляет $\pm 4,4$ кг/м³ и это значение постоянно при любом значении плотности в заданном диапазоне. Масса топлива вычисляется по формуле:

$$M = V \cdot \rho, \quad (1)$$

где M – масса дизельного топлива в баке, кг;

V – объем топлива, вычисленный по градуировочной таблице бака тепловоза, м³;

ρ – измеренная плотность топлива в баке, кг/м³.

Обеспечение сквозного контроля по расходу дизельного топлива требует не только повышения точности измерений, но и разработку методик измерения, позволяющих согласовать результаты измерений, проводимых разными методами и в различных условиях.

Проблему получения достоверных градуировочных таблиц для баков тепловозов решают следующим образом. Для топливных баков тепловозов по чертежам баков конкретной серии тепловозов с учетом мерной линейки рассчитываются помиллиметровые градуировочные таблицы, представляющие собой зависимость объема топлива от уровня. Достоверность таблиц подтверждается в процессе приёмочных испытаний, например, при экипировке тепловозов на высокоточных топливораздаточных колонках типа УТЭД.

Организациям, эксплуатирующим локомотивы, оборудованные системами регистрации параметров РПДА-Т, также предоставляются удобные сервисы по сбору и автоматизированной обработке передаваемых и регистрируемых данных с локомотива с предоставлением всех необходимых форм отчетности по контролю его технического состояния, местоположения ТПС и расхода топлива.

Аппарату управления эксплуатацией, ремонтно-сервисным подразделениям и службам контроля безопасности по персонифицированным направлениям предоставля-

ется сервис мониторинга в режиме реального времени местоположения и технического состояния локомотивов. Система бортовой диагностики РПДА-Т производит анализ с детальной регистрацией не менее 48 параметров работы локомотива. Коммерческий учет экипировки, наличия и расхода дизельного топлива по массе на тепловозах без участия локомотивной бригады, исключает непроизводительные потери (слив, хищение), а также предупреждает случаи перерасхода топлива по причинам неисправного технического состояния локомотивов. За счет применения технологий защиты тепловоза от нарушений условий эксплуатации повышается надежность тепловозов и безопасность на железнодорожном транспорте.

Используя средства беспроводного обмена данных, предлагается принципиально новый подход к обеспечению противопожарной безопасности, при которой дистанционно контролируются пульта запуска средств пожаротушения, контроль проникновения посторонних лиц, опрос состояния датчиков системы, возможность дистанционно применить средства пожаротушения при возгорании и отсутствии персонала на борту локомотива. Комплексное решение позволяет вести отчетность по работе локомотивов, локомотивных бригад, теплотехническую отчетность в автоматизированном режиме без возможности искажения данных.

Освоение современных аппаратно-программных средств в локомотивных депо приводит к сокращению эксплуатационных затрат за счет снижения расхода топливо-энергетических ресурсов на тягу и маневровую работу, повышения надеж-



ности локомотивов, обеспечения всех звеньев службы данными о техническом состоянии как основных агрегатов локомотива, так и самих систем регистрации.

Реализованы функции диагностического комплекса для депо, где ремонтируются локомотивы, оборудованные системами РПДА-Т. В этом комплексе, например АРМ РПДА-Т накапливает информацию о работе тепловоза, анализирует и выдает отчеты по ремонту, выявляет предотказные состояния, выход характеристик дизель-генераторной установки за пределы допусков, срабатывание аппаратов защиты, фиксирует данные о режимах работы водяной и масляной систем.

В АРМ РПДА-Т отслеживается динамика изменения параметров работы. На основе данной информации ремонтный АРМ выдает рекомендации для настройки аппаратуры тепловоза по заводским характеристикам в процессе реостатных испытаний, а также информацию по предотвращению отказов аппаратуры.

Внедрение диагностического комплекса позволяет предупредить

несанкционированный расход топлива и повысить точность его измерения; при ремонте контролировать техническое состояние локомотива; планировать объем ремонта до расхода тепловоза на ТО и ТР; снизить расходы на обслуживание, текущий ремонт, количество внеплановых ремонтов.

Внедрение интеллектуальных систем управления с автоматизированным комплексом облачных сервисов позволяет добиваться значительной экономии топливно-энергетических ресурсов, совершенствовать управление транспортной логистикой, интегрировать взаимодействие различных видов транспорта, создает принципиально новые, современные условия труда работников железнодорожного транспорта и положительно сказывается на экологии окружающей среды.

**111250, г. Москва, проезд завода
«Серп и Молот», д. 6, корп. 1
т. (495) 788-70-84
ф. (495) 710-77-83
www.avpt.ru**



Станислав БОРОДИН



Разделить понятия малого и среднего бизнеса

ЗАО «УГШК» – головное предприятие группы компаний «УГШК» – по праву считается одним из стабильно развивающихся предприятий Уральского федерального округа. Основные направления деятельности компании – ремонт железнодорожного подвижного состава, подготовка нефтеналивных ж.д. цистерн под налив и ремонт.



Генеральный директор Константин Прох не раз выступал на страницах нашего издания, делаясь передовым опытом предприятия по внедрению новых технологий и преодолению кризисных явлений в экономике. Поэтому мы и пригласили Константина Геннадьевича выступить на страницах номера журнала, подводящего итоги непростого во всех отношениях 2015 года.



– Уважаемый Константин Геннадьевич! Подводя в последние декабрьские дни итоги уходящего года, что хотели бы Вы рассказать читателям нашего журнала? Насколько успешным стал для Вас 2015 год? Насколько велики были коррективы в ранее разработанные планы? Приведите, пожалуйста, цифры и факты.

– Несмотря на все экономические и политические проблемы в России в 2015 году (в том числе – и в ОАО «РЖД»), ЗАО «УГШК» поставленные задачи в уходящем году в основном выполнило, а по объемам планового ремонта даже перевыполнило. Суммарное количество капитального и депоовского ремонтов достигло максимального значения с 2008 года и составит к концу 2015 г около 3600 единиц.

В настоящее время в стадии завершения находится строительство новых объектов: тележечного цеха (ТЦ) и цеха дополнительного ремонта вагонов (ЦДРВ), пуск которых планируется в I квартале 2016 года.

– В уходящем году состоялась сдача в эксплуатацию нового объекта – промывочно-рециркуляционной станции (ПРС) на станции Верхний Уфалей. Насколько труден был производственный процесс?

– Да, действительно в 2015 году, как и планировалось, на территории нашего филиала ВРД Верхний Уфалей в I квартале был введен в эксплуатацию новый цех ПРС. Вы правы, запуск производственного процесса был очень непростым и осваивали мы его собственными силами.

Все для нас было впервые, поэтому пришлось доводить разные режимы ПРС методом проб и ошибок. Однако к концу года ожидаемый объем пропарки и промывки цистерн составит около 750 ед.

– Этот вопрос я уже задавал Вам 2 года назад. Тогда Вы планировали расширить сферу своей деятельности путем приобретения вагоноремонтных депо на различных участках железных дорог РФ. Скажите – есть ли подвижки в данном направлении?

– Думаю, что этот вопрос Вы сможете задавать еще несколько лет. Подвижек в нем никаких нет, несмотря на все решения Правительства РФ о реформировании ОАО «РЖД» и созданию вагоноремонтного рынка. Дочерние предприятия



Промывочно-рециркуляционная станция в вагонном депо Верхний Уфалей



Ремонтно-сборочный цех вагонного депо Верхний Уфалей

ОАО «РЖД»: ВРК-1, ВРК-2, ВРК-3, на продажу не выставлены и даже ориентировочные сроки их реализации неизвестны.

Кроме этого, весь 2015 год имел место демпинг цен на ремонт вагонов со стороны ВРК. В этой ситуации, с учетом высокой себестоимости качественного ремонта, частным вагоноремонтным предприятиям довольно сложно конкурировать с РЖД.

Монопольные структуры и рынки – это два разных взаимоисключающих направления экономической политики любого государства. Правительство России, видимо, выбрало первое. Так государству легче управлять и контролировать. Разные разговоры и выпускаемые в ответ решения о малом и среднем предпринимательстве – это только политика и ничего более. Глобально – ставка сделана на крупный сырьевой и банковский бизнесы. И это, с моей точки зрения, ошибочное направление.

Наш совет директоров (и я, в том числе), считаем, что нужно разделить понятия малого и среднего бизнеса. К примеру, средний – это численность от 100 до 500 человек и годовая выручка от 200 млн. руб. до 1 млрд. руб. До этих показателей, соответственно, малый бизнес; выше – крупный. Последний, в свою очередь, разделить на категории по этим же показателям. Необходимо подготовить соответствующие постановления Правительства РФ о критериях опрелделения каждого вида бизнеса. Особое внимание направить на средний бизнес. Смешивать малый и средний бизнес нельзя. По нашему мнению, выделение среднего бизнеса в конечном итоге позволит России выйти из сырьевой зависимости экономики.

Но это только всего лишь мнение совета директоров ЗАО «УГШК». Так что до рыночной экономики России

предстоит еще длительный и тернистый путь.

– Константин Геннадьевич, каковы Ваши планы на 2016 год?

– Планы на 2016 год по-прежнему немалые. Мы не отступаем от нашей системы. Как я уже говорил, в I квартале ЗАО «УГШК» планирует ввод в эксплуатацию двух новых цехов. Кроме этого, есть огромное желание выкупить у ОАО «РЖД» внутренние железнодорожные тракционные пути, находящиеся на территории нашего Депо, и провести их дальнейшее развитие с учетом строительства новых цехов. Но перспектива решения этого вопроса с ОАО «РЖД» пока еще очень туманна – получение согласия на реализацию ж.д. путей может занять довольно длительное время.

От планов покупки еще нескольких ВРД ЗАО «УГШК» не отказалось. Мы даже готовы приобрести все депо в Уральском регионе и обращались за помощью по этому вопросу к полномочному представителю Президента России по УрФО. Но решения до сих пор нет.

Однако мы продолжаем усиленно работать и надеемся на лучшее.

– Ваши поздравления деловым партнерам и сотрудникам ЗАО «УГШК».

– С большим удовольствием я поздравляю с наступающим Новым 2016 годом наших уважаемых партнеров по бизнесу – собственников железнодорожных вагонов – Сибур-Транс, СГ-Транс, Совфрахт и желаю им успехов и терпения.

А нашим сотрудникам в 2016 году я желаю здоровья и также как и в предыдущие годы продуктивно трудиться на благо – как свое, так и ЗАО «УГШК».



25-27 ФЕВРАЛЯ

2016

IV Специализированная выставка аграрных технологий «АгроЭкспоКрым»

Официальная поддержка:

Министерство промышленности и торговли Российской Федерации.

Министерство сельского хозяйства Республики Крым

Министерство промышленной политики Республики Крым



Организатор выставки:

м/т: +7(978) 900 90 90

т/ф: +7(3652) 620 670

www.exprocrimea.com

www.экспокрым.рф



Место проведения:

Российская Федерация,
Республика Крым, г. Ялта,
ул. Дrajинского 50,
ГК «ЯЛТА-ИНТУРИСТ»

Информационные партнеры:





Обеспечение психофизиологической надежности водителя автомобиля

Валерий ДЕМЕНТИЕНКО,
генеральный директор
ЗАО «НЕЙРОКОМ»,
доктор технических наук

Водитель, чувствуя сонливость, какое-то время преодолевает ее, но именно в таком состоянии ослабляется самоконтроль и засыпание может наступить внезапно. Этот момент он может просто не заметить, создавая угрозу безопасности дорожного движения не только для себя, но и для других участников движения, поэтому транспортники давно пришли к выводу о необходимости разработки принципов создания безопасных устройств контроля состояния человека – водителя автомобиля.

В начале работы над этой задачей нами была построена динамическая модель засыпания человека, управляющего транспортным средством, которая позволяет по результатам поведенческого тестирования индивидуально оценивать

вероятностные характеристики перехода ко сну. Эта модель используется для оценки тех или иных методов контроля состояния человека.

Следующей задачей мы поставили себе выбор наиболее достовер-

того, что водитель заснул, нами даже не ставилась, так как сон за рулем – это почти всегда ДТП.

Нами были выбраны и экспериментально исследованы несколько методов контроля состояния человека, которые могут быть применены в реальной практике на транспорте. Выбор осуществлялся, исходя из параметров достоверности анализа, помех, которые могут создаваться выполнением работником его непосредственных обязанностей и удобства использования, поскольку обычный человек не захочет тратить время на точную и аккуратную установку датчиков и другого оборудования.

Подробно были изучены следующие методы контроля: «по черк управления», рациональные действия, пульс, речь, тонус мышц, окулограмма, моргания, направление взгляда, микросаккады и электродермальная активность. Исследование этих и некоторых других методов продолжается и в настоящее время.

Мировая практика свидетельствует, что на транспорте более 80% всех происшествий происходит по вине человека. Казалось бы, на общем фоне причин дорожно-транспортных происшествий сон за рулем не занимает значимого места – всего около 5%. Но эта причина ДТП как правило влечёт за собой самые тяжелые последствия, так как следствием засыпания водителя в движении является либо лобовое столкновение автомобилей, либо опрокидывание транспортного средства. И при рассмотрении ДТП с тяжкими последствиями доля аварий по сну составляет уже до 20% случаев.

ного метода оценки приближения опасного состояния, в данном случае – глубокой релаксации, которая всегда предшествует засыпанию. Надо отметить, что задача об определении



В ы б р а н а была электро-дермальная активность (ЭДА), которая стала предметом изу-

чения физиологов еще в 80-х годах 19-го века, когда Шарль Ферре показал, что электрическое сопротивление кожи человека пропускаемому току есть величина непостоянная, а подверженная изменениям. ЭДА оказалась коррелятом активного бодрствования, она угасает на этапе снижения функции внешнего внимания, что особенно важно для целей контроля бодрствования водителей, поскольку интенсивность переключения внимания снижается с углублением релаксации человека и «погружением в собственные мысли». Исследование более 6000 эпизодов засыпания испытуемых показало, что существуют изменения амплитудно-временных характеристик ЭДА, позволяющие прогнозировать снижение уровня бодрствования водителя с заранее заданной вероятностью опасного отказа – пропуска в сон, что дает возможность разрабатывать реальные системы контроля.



дителя с заранее заданной вероятностью опасного отказа – пропуска в сон, что дает возмож-

ность разрабатывать реальные системы контроля.

Первым прибором, созданным на этой основе была «Телемеханическая система контроля бодрствования машиниста» (ТКСБМ), которая устанавливается на всех поездах непосредственно предприятиями-изготовителями, что регламентируется нормативными документами ОАО «РЖД», как обязательное техническое средство безопасности при эксплуатации подвижного состава. Общая наработка ТКСБМ сегодня

составляет более 72 млн. человеко-часов на железных дорогах России, при этом не допущено ни одного случая аварии из-за засыпания машиниста. Отсюда получена количественная оценка вероятности опасного отказа в единицу времени при таком контроле, которая составила около 7×10^{-8} час⁻¹.

Следующие приборы были естественным продолжением развития областей применения этой технологии – это устройства для контроля состояния водителей автомобилей. Широкомасштабное использование приборов, которые имеют параметры опасного отказа такие же, как и ТКСБМ, спасёт более 4 тысяч жизней на дорогах России ежегодно. Такие приборы разработаны для автобусов и другой профессиональной автомобильной техники – это система поддержания работоспособности водителя «Вигитон®». Прибор состоит из трех основных частей: носимая часть «Браслет» или «Перстень», стационарный индикатор и блок стыковки с системами автомобиля.

Состояние человека непрерывно отслеживается наручным датчиком. При приближении водителя к опасному состоянию, прибор подаёт ему вначале световой сигнал, затем вибрационный, затем громкий звуковой, если водитель не реагирует должным образом, то включаются внешние аварийные световые и звуковые сигналы для оповещения других участников движения и информация о предаварийной ситуации передается диспетчеру. Технические решения, заложенные в эти разработки,



защищены патентами Российской Федерации, Европы и Соединенных штатов Америки.

С и с т е м ы «Вигитон» и ТКСБМ разработаны с использованием принципов fail-safe конструирования. То есть они являются не только помощниками водителя и машиниста, но и устройствами безопасности. Такое устройство с очень высокой вероятностью не допустит попадания человека в состояние сна, а при обнаружении опасного состояния запустит все необходимые и допустимые мероприятия для предотвращения аварии.



Сегодня разработано и более простое, значительно более дешевое устройство «Driwell®», которое предназначено для информирования водителя о приближении глубокой релаксации. Это, конечно, – не прибор безопасности, но контроль состояния происходит по той же технологии и с той же достоверностью. Прибор с помощью вибрации и звука предупредит водителя о том, что нужно отдохнуть, или, по крайней мере, усилить самоконтроль до ближайшей остановки.

В настоящее время коллектив «Нейрокома» работает над созданием других систем для обеспечения безопасного движения на дорогах. В частности, разрабатывается система автоматического определения признаков засыпания на основе анализа моргания и направления взгляда, а также диалоговый комплекс речевого контроля бодрствования водителя транспортного средства.

В настоящее время коллектив «Нейрокома» работает над созданием других систем для обеспечения безопасного движения на дорогах. В частности, разрабатывается система автоматического определения признаков засыпания на основе анализа моргания и направления взгляда, а также диалоговый комплекс речевого контроля бодрствования водителя транспортного средства.



Яркий пример успешных кооперационных связей

Станислав БОРОДИН

18 декабря во Владивостоке состоялась торжественная церемония поднятия Государственного флага Российской Федерации на многофункциональном аварийно-спасательном судне (МАСС) «Берингов пролив». На церемонии присутствовали заместитель председателя правительства РФ Аркадий Дворкович, министр транспорта РФ Максим Соколов, губернатор Сахалинской области Олег Кожемяко.

По пути следования Южным морским путем из г. Висмар (Германия) в порт приписки Корсаков, «Берингов пролив» зашел во Владивосток. Это был первый российский порт, столица Приморского края, где были продемонстрированы уникальные аварийно-спасательные возможности суд-

на. Стоит подчеркнуть, что корабль оснащен современным российским

измерения уровня в танках, системы пожаротушения и др.

Многофункциональное аварийно-спасательное судно (МАСС) «Берингов пролив» мощностью 7 МВт, построенное на верфи Нордик Ярдс, передано заказчику – Министерству транспорта Российской Федерации. Это второе судно проекта MPSV06-NY мощностью 7 МВт, официально переданное Минтрансу в лице Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот).

МАСС «Берингов пролив» – второе судно проекта MPSV06-NY мощностью 7 МВт, официально переданное в ходе церемонии государственному заказчику, Министерству транспорта Российской Федерации в лице Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот).

Министр транспорта РФ Максим Соколов преподнес экипажу судна необычный сюрприз: рыжего котенка, которого тут же нарекли Мурман в честь судна-близнеца, которое уже вышло на дежурство в Мурманске.

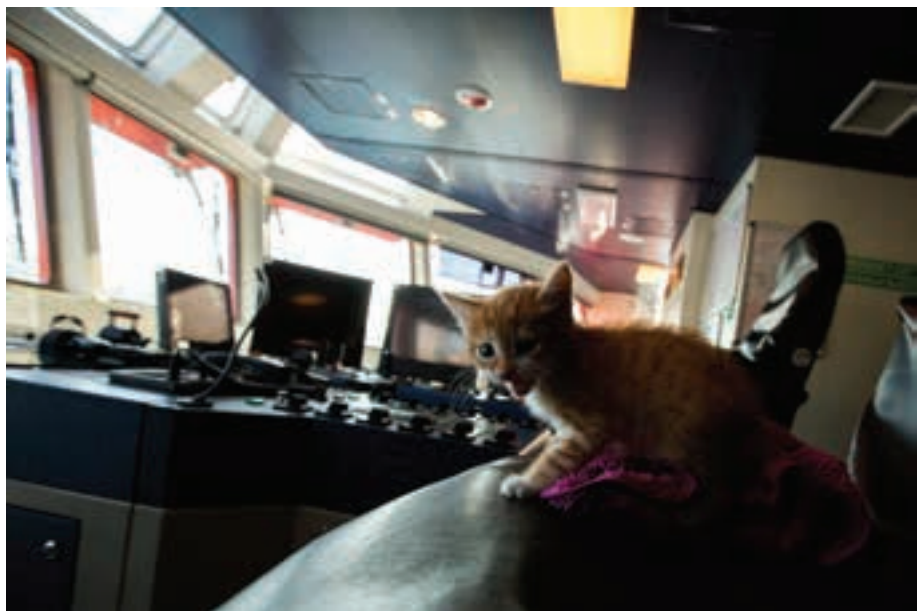
оборудованием, среди которого системы навигации, водолазное оборудование, судовые системы автоматизации, системы пожаротушения, гребные винты, современные интеллектуальные датчики и системы

«Мы передали заказчику сверхсовременное спасательное судно «Берингов пролив» высокого ледового класса, аналогов которого нет не только в РФ, но и в мире», – сказал председатель совета директоров

компании Нордик Ярде Виталий Юсуфов. Оба судна в ближайшее время выйдут на дежурство: «Мурман» – из «ворот» Северного морского пути – г. Мурманска, а «Берингов пролив» будет работать на Сахалине и в других регионах Дальнего Востока. Безусловно, это даст новый импульс развитию Севморпути, повысит уровень безопасности для морских и прибрежных операций, создаст принципиально новые возможности для спасательных служб современной России и усилит группировку аварийно-спасательного флота как на Севере России, так и на Дальнем Востоке. Мы готовы и дальше предлагать российской транспортной отрасли высококлассную инновационную продукцию по конкурентоспособным ценам, а также развивать производственную кооперацию с российскими судостроителями».

Эксплуатацию судна будет осуществлять филиал ФБУ «Морспасслужба Росморречфлота», подведомственное предприятие Федерального агентства морского и речного транспорта.

«Аварийно-спасательный флот России давно нуждается в сверхсовременных судах, оснащенных высокотехнологичным оборудованием. Благодаря нашим совместным усилиям в рекордные сроки судно «Берингов пролив» вводится в строй для нужд «Морской спасательной службы Росморречфлота». Использование судов высокого ледового класса позволит максимально эффективно осуществлять операции в тяжелых условиях предполагаемого района эксплуатации, выполнять международные обязательства по поиску и спасению людей и судов, терпящих бедствие





Наша справка

Многофункциональное аварийно-спасательное судно проекта MPSV06-NY представляет собой судно с классом Icebreaker 6 неограниченного района плавания с ледокольным форштевнем и крейсерской кормовой оконечностью, с удлиненной двухъярусной надстройкой бака, носовым расположением жилой надстройки и машинным отделением в средней части, с дизель-электрической энергетической установкой, с двумя аzipодами и носовыми подруливающими устройствами.

Проектная документация судна в постройке была разработана собственным инженерным центром верфи Нордик Ярде Висмар ГмбХ. Класс Российского Морского Регистра Судоходства: KM Icebreaker 6 AUT1-ICS OMBO FF2WS DYNPOS-2 EPP Salvage ship.

Судно имеет следующие характеристики: длина габаритная – около 87,75 м; ширина габаритная – около 19,10 м; ширина – 18,50 м; высота борта – 9,00 м; осадка по ЛГВЛ – 6,52 м; водоизмещение при осадке по ЛГВЛ ($\alpha = 1,025 \text{ т / м}^3$) – 5 818 т; дедвейт при осадке по ЛГВЛ ($\alpha = 1,025 \text{ т / м}^3$) – 1 371 т; вместимость грузовых трюмов (около) – 715 м³; скорость экономхода – 11 уз; скорость хода при осадке по ЛГВЛ и при 100% ГЭД – 15 уз; экипаж – 26 чел.; автономность – 30 суток; главная энергетическая установка – 4 x 2880 кВт; главные движители (Azipods) – 2 x 3500 кВт.

Многофункциональное аварийно-спасательное судно проекта MPSV06-NY способно выполнять следующие задачи: патрулирование, аварийно-спасательное дежурство в районах судоходства, рыбного промысла, морских нефтяных и газовых промыслов; оказание технической поддержки и помощи в районах, опасных для мореплавания и добычи морепродуктов, обслуживание транспортных операций в портах; поиск и оказание помощи терпящим бедствие судам; поиск, спасение, эвакуация и размещение людей, оказание им медицинской помощи.

на море», – подчеркнул Сергей Горелик, и.о. руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта.

Столь значимое событие не осталось незамеченным в Кремле. Президент России Владимир Путин направил телеграмму министру транспорта РФ Максиму Соколову и участникам торжественной церемонии поднятия российского флага на спасательном судне «Берингов пролив». Президент отметил, что строительство судов «Берингов пролив» и «Мурман» в рекордно сжатые сроки стало ярким примером успешных кооперационных связей российских производителей уникального спасательного, навигационного, электротехнического оборудования и немецких строителей, весомым вкладом в укрепление традиций взаимовыгодного сотрудничества, которые на протяжении многих десятилетий связывают наши страны.

Отметим, что контракт на строительство судов был заключен между Федеральным агентством морского и речного транспорта и компанией Нордик Ярде в декабре 2012 года. Строительство серии двух судов проекта MPSV06-NY мощностью 7 МВт велось на одной из верфей Нордик Ярде в Германии в рамках подпрограммы «Морской транспорт» Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2020 гг.)». Суда оснащены передовым современным российским оборудованием, среди которого системы навигации, водолазное оборудование, судовые системы автоматизации, системы пожаротушения, гребные винты, современные интеллектуальные датчики и системы измерения уровня в танках, системы пожаротушения, гребные винты и др.

югтранс 2016

17 – 18 марта

Геленджик

Kempinski Grand Hotel Gelendzhik

Регистрация участников:

+7 (495) 646-01-51

+7 (812) 448-08-48

www.yugtrans.com



югтранс – это:

- ◆ Крупнейшая международная конференция в сфере транспорта на Юге России
- ◆ Опыт реальных проектов, экспертные оценки и аналитика
- ◆ Признанная ведущими компаниями независимая площадка отрасли
- ◆ Выступления ведущих экспертов и профессионалов транспортной индустрии

Официальная поддержка



Генеральный информационный партнёр



Официальный информационный партнёр

Транспорт России

Стратегический информационный партнёр



Информационная поддержка



Организатор форума



МЕЖДУНАРОДНЫЕ КОНФЕРЕНЦИИ



Развитие программ по импортозамещению

Мария ПЕТРОВА

Рассмотрим один из примеров реального решения данной проблемы. Сегодня во ФГУП «ПО «Старт» при поддержке Госкорпорации «Росатом» создано современное производство режущего инструмента для обеспечения собственных потребностей предприятия, а также удовлетворения имеющегося спроса предприятий

Объем инструментального производства в России по сравнению с восьмидесятыми годами прошлого века снизился в три раза. Российские производители потеряли свои позиции не только на мировом рынке, но и на отечественном. Ситуация требует немедленного разрешения.



отрасли. В 2008 году на производственном объединении «Старт» начались проектные работы по созданию серийного производства концевых режущих инструментов, первая партия которого выпущена в 2011 году. И уже через год здесь стали выпускать инструмент собственных конструкций по программам импортозамещения.

Кроме того, применение современных твердых сплавов позволило создавать инструмент более прогрессивной геометрии, который с большей интенсивностью обрабатывал материал. А в 2013 году на

ПО «Старт» был создан отраслевой технологический центр «Изготовление осевого инструмента». Качество инструмента подтверждено в 2014 году – проведена сертификация в Федеральном агентстве по техническому регулированию и метрологии.

– Что же отличает инструменты, изготавливаемые на производственном объединении «Старт»?

На этот актуальный вопрос отвечает заместитель технического директора по развитию производства ПО «Старт» Артем Стешкин.

– Наша технологическая линейка создана на основе лучших образцов импортного и отечественного оборудования. Поток производства изначально проектировался с применением принципов бережливого производства на основе производственной системы «Росатома». Планирование и управление производством, обеспечение рабочих мест конструкторской и технологической документацией, производится с помощью ERP и PDM систем. Поступившая в цех стандартная импортная



заготовка разрезается на штучные заготовки в автоматическом режиме. В зависимости от конструкции инструмента изготавливается на шлифовальных обрабатывающих центрах фирм Walter и ANCA. На участке подготовки к покрытию производится полировка кромок и многоступенчатая подготовка инструмента к нанесе-

нию упрочняющих покрытий. Наряду с традиционно применяемыми для упрочнения инструмента покрытиями, нанесенными методом электродугового испарения, наш инструмент покрывается инновационными упрочняющими покрытиями, получаемыми методом магнитронного распыления несбалансированными магнетронами





на установке российской компании.

Контроль качества покрытия осуществляется с помощью системы на-идентификации.

Необходимо отметить, что все конструкции инструментов, прежде, чем попасть в серийное производство, проходят обязательные испытания на образцах, а затем – испытания в серийных цехах на серийной продукции, и только после этого попадают к заказчику. Более того, все инструменты, которые мы продаем, мы испытываем непосредственно в производственном процессе – так сказать, проверяем на себе.

Ни для кого уже давно не секрет, что от качества металлорежущего инструмента напрямую зависит качество и себестоимость выпускаемой продукции. При выборе поставщика, между несколькими аналогами, которые сопоставимы между собой по качеству, стоимость единицы продукции сегодня играет далеко не последнюю роль.

– Артем Вячеславович, расскажите о стоимости вашей продукции. Так

ли она привлекательна и каково ее качество?

– Поскольку это инструмент отечественного производства (хотя и изготавливается из импортных заготовок по зарубежным технологиям и на импортном оборудовании), он дешевле за счет отсутствия таможенных наценок. При сопоставимом качестве его стоимость примерно на 20 процентов ниже, чем у зарубежных аналогов.

Не экономя на качестве, заказчик может экономить не только на цене, но и на сроках поставки, которые существенно ниже, чем у других поставщиков. От оформления заявки до отгрузки продукции пройдет лишь 12 дней. А поскольку практически весь номенклатурный ряд имеется на складе, продукцию заказчику могут отгрузить буквально в день обращения. Кроме того, если в нашем каталоге нет инструмента, с которым привык работать клиент, мы можем его изготовить.

Дабы выпускаемая предприятием продукция была востребована и

конкурентоспособна на рынке, необходимо постоянно совершенствоваться, чем-то отличаться от конкурентов в лучшую сторону.

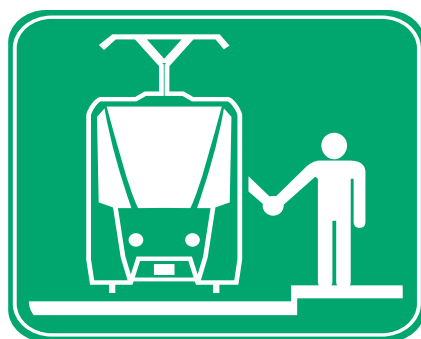
– Что отличает производство режущего инструмента на предприятии сегодня? Каким Вы видите его дальнейшее развитие?

– Во-первых, сегодня обеспечение инструментами цехов предприятия развивается как отдельный проект, причем изготовление инструментов в нем не является самоцелью. Главное – ритмичное и своевременное обеспечение конкретного рабочего места конкретным инструментом. Реализуется данный проект на базе системы «Канбан», и в нем напрямую задействована внутренняя сеть предприятия КСУ, позволяющая контролировать поступление инструмента на рабочие места. Для того, чтобы проект работал в полную силу, на предприятии изменили систему заказов, хранения и выдачи инструмента. А для снижения влияния человеческого фактора разрабатывается автоматизированная система выдачи и сбора инструментов. В дальнейшем применение этой системы распространится не только на инструмент собственного изготовления, но и на приобретаемый.

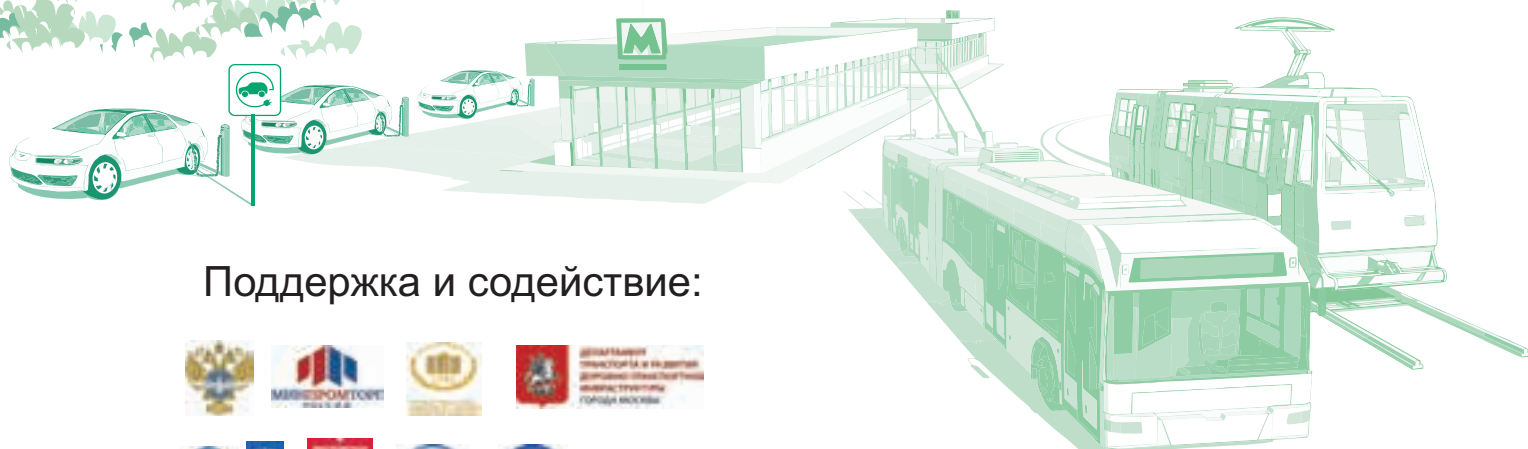
Мы планируем расширять номенклатуру – изготавливать не только фрезы и сверла, но и развертки, и метчики, мелкоразмерный инструмент (от 0,1 до 3 мм), а также инструмент с механическим креплением пластин. У нас в стране на сегодняшний день нет серийного изготовителя ультрадисперсионного твердого сплава. Было бы замечательно, если бы было создано производство с использованием передовых достижений российской науки.

2016

**6-й МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ И ВЫСТАВКА
ЭЛЕКТРИЧЕСКАЯ МОБИЛЬНОСТЬ, ПРОДУКЦИЯ
И ТЕХНОЛОГИИ ДЛЯ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА
И МЕТРОПОЛИТЕНОВ**



ЭЛЕКТРОТРАНС



Поддержка и содействие:



www.electrotrans-expo.ru

6-8 АПРЕЛЯ 2016 / МОСКВА / СОКОЛЬНИКИ





Василий ЕЛИСТРАТОВ,
 председатель
 Военно-научного
 общества содействия
 инновационной
 деятельности

В выставке приняли участие более 800 организаций, в том числе и из зарубежных стран, в числе которых компании из Китая, Франции, Канады, ЮАР и другие. Министерство обороны Российской Федерации было представлено предприятиями ОПК, высшими военными учебными заведениями и научно-исследовательскими организациями Министерства обороны Российской Федерации.

На объединенной экспозиции Министерства обороны Российской Федерации свои разработки представляли ученые Военно-научного общества содействия инновационной деятельности из следующих организаций:

С 19 по 24 октября 2015 года Военно-научное общество содействия инновационной деятельности принимало участие в XIX международной выставке средств обеспечения безопасности государства «INTERPOLITEX-2015». Это мероприятие было посвящено выставочному показу передовых инновационных достижений, инновационных технологий и разработок предприятий промышленности, научных организаций и вузов в интересах обеспечения безопасности государства.

ВУНЦ СВ «Общевойсковая академия Вооружённых Сил Российской Федерации»;

Военно-технический университет; ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия имени Адмирала Флота Советского Союза Н.Г. Кузнецова»;

«Военно-космическая академия имени А.Ф. Можайского»;

ВУНЦ ВВС «Военно-воздушная академия имени профессора

Н.Е. Жуковского и Ю.А. Гагарина»;

«Рязанское высшее воздушно-десантное командное училище имени генерала армии В.Ф. Маргелова»;

«Военная академия материально-технического обеспечения имени генерала армии А.В. Хрулёва»;

«Военная академия РВСН имени Петра Великого»;



«Военная академия войск радиационной, химической и биологической защиты и инженерных войск имени Маршала Советского Союза С.К. Тимошенко»;

«Военно-медицинская академия имени С.М. Кирова».

Отбор экспонатов для открытого показа на выставке проводила экспертная комиссия Управления интеллектуальной собственности, военно-технического сотрудничества и экспертизы поставок ВВТ. Главным критерием при отборе экспонатов был фактор внедрения.

Экспозиция, представленная учеными военно-научного общества, выделялась оригинальным творческим оформлением и показом конкретных инновационных технических решений.

Представленные проекты вызвали немалый интерес со стороны многочисленных посетителей выставки, представителей предприятий промышленности и коммерческих организаций.

Особый интерес гостей выставки вызвал проект создания регионального программно-аппаратного комплекса в интересах Национального центра управления обороной на платформе Регионального навигационно-информационного центра по Рязанской области в части, касающейся деятельности региональных и местных органов исполнительной власти. Также удостоились повышенного внимания инновационные проекты, включающие элементы автоматизированных информационных систем управления движением транспортных объектов двойного назначения на платформе ГЛОНАСС, интегрированных с системами:

«безопасный город»;

беспилотные летательные аппараты двойного назначения с по-



лезной нагрузкой в виде элементов технического зрения: оптического, инфракрасного, лазерного и радиолокационного диапазонов;

системы пеленгации сотовых телефонов и других передающих устройств;

охранные мобильные системы с интегрированной системой «умный дом».

В рамках Международной выставки средств обеспечения безопасности государства «Интерполитех» проходил конкурс «Национальная безопасность 2015». Основная идея конкурса – отбор и демонстрация наиболее выдающихся продуктов и проектов в области обеспечения безопасности специалистам и широкой общественности.

Представители Военно-научного общества традиционно стали участниками и победителями конкурса, добавив в копилку общественной организации четыре медали.

Во время работы выставки наши представители завязали тесные на-

учные контакты с учеными на стендах таких предприятий, как:

Концерн «Калашников» – стрелковое оружие;

Конструкторское бюро приборостроения – стрелковое оружие и высокоточные комплексы;

«Автоматизированный полигон» – инновационные технологии в системе обучения;

ЗАО «Форт технология» – бронированный костюм из сверхлёгкого волокна;

ООО «Магеллан» – форменное обмундирование для спецназа;

ОАО «УРАЛ» – грузовой многоцелевой автомобиль на унифицированном шасси;

ОАО «КамАЗ» – многоцелевой бронированный автомобиль специального назначения «Тайфун»;

ОАО Московское конструкторское бюро «Компас» – носимая радиостанция «Буссоль» с портативным модулем управления, и др.

В ходе выставки были организованы круглые столы, семинары и



Наша справка

Р.С. 1 декабря в Военном учебно-научном центре Сухопутных войск «Общевойсковая академия Вооруженных Сил Российской Федерации» состоялась защита диссертационной работы на тему: «Синтез систем обеспечения безопасности и управления движением военной автомобильной и бронетанковой техники» по специальности 20.02.14 «Вооружение и военная техника. Комплексы и системы военного назначения» на соискание ученой степени доктором технических наук В.В. Елистратовым.

Диссертация выполнена в Научно-исследовательском центре (системных оперативно-тактических исследований Сухопутных войск) ВУНЦ СВ «Общевойсковая академия ВС РФ». Научный консультант – заслуженный деятель науки и техники Российской Федерации, доктор технических наук, профессор, генерал-майор в отставке О.Н. Брилев.

Василий Васильевич Елистратов родился 22 декабря 1975 года. В 1998 году окончил с отличием Военный автомобильный институт (г. Рязань).

Проходил службу в войсках на должностях: заместитель командира роты, командир роты материального обеспечения, инженер отделения вычислительной техники.

В сентябре 2015 года окончил обучение в докторантуре ВУНЦ СВ «Общевойсковая академия ВС РФ» и назначен на должность профессора кафедры эксплуатации вооружения и военной техники Рязанского высшего воздушно-десантного командного училища имени генерала армии В.Ф. Маргелова.

Сердечно поздравляем нашего внештатного автора Василия Васильевича Елистратова с успешной защитой диссертации, которой он открыл список штатных офицеров Рязанского высшего воздушно-десантного командного училища, ставших докторами наук!

В ходе работы на выставке в 2015 году созрели планы на юбилейную двадцатую выставку «Интерполитех 2016».

В связи с этим перед учеными военно-научного общества содействия инновационной деятельности стоит задача проанализировать итоги деятельности Минобороны РФ и опыт применения российского оружия в ходе операции в Сирии, изучить планы научной работы и концепцию развития Вооруженных Сил России и другие источники с целью выявления тех направлений, которые на сегодняшний день реально востребованы и имеют проблемные вопросы, которые предстоит решить силой научной мысли и разработкой инновационных проектов.

При выборе направлений исследований преимущество будет отдано технологиям двойного назначения, при реализации которых открывается широкое пространство для кооперации учебных заведений с малыми и крупными предприятиями в вопросах внедрения результатов интеллектуальной деятельности в производство с получением коммерческой выгоды.

Такой подход позволит нам значительно сэкономить бюджетные средства на проведение научных исследований при значительном софинансировании со стороны бизнеса.

Таким образом, вектор научной и творческой деятельности ученых Военно-научного общества содействия инновационной деятельности смещается в сторону технологий двойного назначения, полезных для обеспечения обороноспособности страны и востребованных в народном хозяйстве.



конференции, посвящённые реализации современных средств и технологий в области обеспечения общественной безопасности и обороны государства.

www.glonass-forum.ru

www.navitech-expo.ru



МЕЖДУНАРОДНЫЙ
**Х НАВИГАЦИОННЫЙ
ФОРУМ**



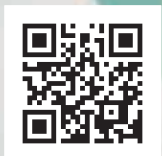
8-я международная
выставка

НАВИТЕХ

10–13 МАЯ 2016

ЦВК «ЭКСПОЦЕНТР»
МОСКВА

В одни сроки с выставкой «Связь-2016»!



РЕКЛАМА 12+

Организатор
форума

Стратегический
партнер форума

Оператор
форума

Организатор
выставки

При поддержке





ТРУДОВОЙ ПОДВИГ НИКОЛАЯ ЛЯПКО

Светлана САВИЦКАЯ

Завод Николая Ляпко возрожденным Фениксом из пепла благополучно развернут и запущен в Крыму в 2014 году. До эвакуации предприятия из Донецка в Крым рабочие бесперебойно в три смены работали под бомбежками, пока не прекратилась подача электроэнергии. И героически вывезли и спасли оставшуюся часть производства, дабы обеспечивать уникальной медицинской продукцией весь СНГ.

В режиме подвига завод начинался. В режиме подвига работает он и

сейчас. Не всегда есть свет, но, благодаря собственным дизель-генераторам, предприятие работает бесперебойно.

Люди Ляпко не беженцы. Они не ходят к властям за помощью, получением временного убежища и дотациями. Своим трудовым подвигом они помогают миллионам соотечественникам и являются бессменными спонсорами различных гуманитарных программ, в числе которых Международный проект «Золотое Перо Руси».

Что же производит завод, которым руководит врач первой категории, кандидат медицинских наук,

легенда, чьими современниками мы являемся, Николай Григорьевич Ляпко и его героическая команда?

Начнем с того, что методики поверхностной многоигольчатой терапии аппликаторами Ляпко широко распространены и известны.

Действие аппликаторов Ляпко основано на принципах древней медицины – поверхностной многоигольчатой акупунктуры, а также на общефизиологических механизмах жизнедеятельности.

Основной зоной взаимодействия организма с внешней средой является кожный покров. Как никакой другой орган, он богат нервными



Михаил Ножкин и Николай Ляпко (справа) на церемонии награждения Международной премией «Золотое перо Руси»

Удивительно, как такое возможно сегодня! Когда бомбили Донбасс, когда полыхала Красногоровка, когда казалось, что все разучились организовывать, а могут лишь убивать и мародерствовать – вывезти с передовой необъявленной войны в мирный Крым не только свою семью, но и еще несколько десятков семей рабочих Красногоровского и Донецкого заводов. А возможно такое лишь тогда, когда завод – твоё детище, когда создаешь его сам – по гвоздику, по досточке, по станку.



Аппликаторы Ляпко

окончаниями. Рефлекторные реакции кожного покрова возникают в ответ на воздействие различных агентов: физических, электрических, химических, которые служат для него природно-обусловленным положительным тренирующим стрессом, который пробуждает механизмы выживания, за счет активизации обмена веществ и всех видов защиты, в том числе на уровне иммунной системы (гуморальный, клеточный и тканевой иммунитет) и т.д.

Эффективность методик поверхностной многоигольчатой терапии аппликаторами Ляпко связана с восстановлением динамического равновесия между процессами возбуждения и торможения в ЦНС, оптимизацией адаптационных реакций эндокринной и иммунной систем, стимуляцией регенеративно-восстановительных функций организма.

Воздействие аппликаторами Ляпко способствует снятию болей, воспалительных процессов, укреплению иммунной системы, омоложению организма, повышению работоспособности. На порядок ускоряет процесс заживления и восстановления после открытых и закрытых переломов, ран, травм, болей костей и внутренних органов, в том числе позвоночника и головы. Стимулирует нервную систему, повышает быстроту мышления, находчивость, смекалку, абстра-

гирование и адаптацию в сложных ситуациях. В основе метода лежит воздействие на кожу аппликаторами, иглы которых состоят из нескольких металлов, закрепленных на резиновой основе.

Методики аппликационного воздействия Ляпко заключаются в стимулировании рефлекторных точек, и направлены на восстановление и восполнение затраченных сил, раскрывают внутренние резервы организма.

Кроме того, что на сегодняшний день широко известны различные методики восстановления с помощью аппликаторов Ляпко, в частности – после черепно-мозговых травм, переломов, операций, инсультов, лечения заболеваний желудочно-кишечного тракта, сердечно-сосудистой, дыхательной и нервной системы, при простудных и аллергических заболеваниях, дополнительно разработаны новые, более эффективные методики применения аппликаторов Ляпко при указанных выше состояниях, а также предназначенные для быстрого восстановления после сложнейших психических и физических нагрузок, повышения иммунологической устойчивости организма, коррекции временно-поясной адаптации. К категории пользователей указанных методик следует отнести профессиональных спортсменов, военнослужащих, сотрудников МЧС.

Речь идет о методиках применения аппликационного костюма Ляпко по трем основным методикам: классическая восстановительно-подготовительная, реабилитационная и предстартовая.

Одевание аппликационного костюма по классической восстановительно-подготовительной методике проводится 1-2 раза в месяц для достижения общего оздоровительного эффекта. Процедура длится 30-90 минут. На туловище, руки и ноги пользователя фиксируют аппликационные ленты. Следует задействовать голову, ладонные и подошвенные поверхности, а также применять методику ограничения и регулирования дыхания с использованием пирамиды для лечебного дыхания



Аппликационный костюм Ляпко – оздоровительная процедура для восстановления и повышения работоспособности



Ляпко или дыхательных приборов, создающих состояние дозированной гипоксии-гиперкапнии.

Эффект от процедуры длится несколько недель, и проявляется улучшением общего состояния, настроения, энергетическим подъемом, повышением выносливости.

Реабилитационная методика заключается в локальном применении аппликационных устройств Ляпко. Фрагменты аппликационного костюма надеваются на те части тела, которые требуют стимуляции и восстановления – к примеру, на ноги

и на голову. Задействуется 15-60% поверхности тела. Процедура длится 15-50 минут.

Предстартовая методика проводится стоя. Аппликационный костюм одевается полностью или фрагментарно за 5-7 минут. Особое внимание уделяется проблемным зонам. Пользователь находится в костюме не более 10 минут.

Аппликаторы Ляпко рекомендованы министерством здравоохранения Российской Федерации и министерством здравоохранения Украины к использованию в медицинской практике, защищены российскими, украинскими и международными патентами.

На предприятии, производящем аппликаторы Ляпко, внедрена система менеджмента качества в соответствии с требованиями ISO 9001:2008 (сертификат № 12-100-45-195 TMS от 08.03.2013 г.).

Аппликаторы Ляпко соответствуют требованиям директивы Совета Европы 93/42/ЕЭС (сертификат CE № IM-13090301 от 03.09.2013 г.), успешно применяются во многих клиниках, госпиталях, медицинских учреждениях, НИИ рефлексотерапии России и Украины.

За период 20-летней работы предприятия выпущено около четырех тысяч тонн готовой продукции – более 20 миллионов аппликаторов, которые активно используются жителями разных стран мира и, прежде всего – стран СНГ.

Регулярное применение аппликаторов Ляпко является залогом вашего здоровья, жизненного тонуса и хорошего настроения. Аппликаторы увеличивают длительность и качество полноценной жизни.

Р.С. Благодарю за предоставленную техническую информацию предприятия «Брама» (г. Таганрог), «Виадук-Р» (г. Севастополь), а также учредителя и руководителя предприятий Николая Ляпко.



СВЯЗЬ

10–13.05

2016

Международная выставка
информационных
коммуникационных
технологий

 **ЭКСПОЦЕНТР**

Организатор: ЗАО «Экспоцентр»

При поддержке:

- Министерства связи и массовых коммуникаций РФ
- Министерства промышленности и торговли РФ
- Федерального агентства связи (Россвязь)
- Правительства Москвы

Под патронатом
Торгово-промышленной палаты РФ



12+

Реклама



Россия, Москва, ЦВК «Экспоцентр»

www.sviaz-expo.ru



Ориентированность на клиента

Ирина АНАСЬЕВА

Сегодня для развития «умного» страхования появляются новые возможности в связи с идущими изменениями на транспорте, среди которых появление «умных», а в ближайшей перспективе – и беспилотных автомобилей. Такое мнение Андрей Ионин, директор аналитической службы НП «ГЛОНАСС» выразил на IV Международной конференции «Умное страхование», которая состоялась 7 декабря в Москве в Центре международной торговли. Информационным партнером конференции выступил журнал «Инженер и промышленник сегодня».

Умное страхование – российская реализация принципа Pay-as-you-drive (плати, как едешь). В России эта система работает достаточно эффективно. И сегодня известны результаты пилотных проектов страховых компаний в этой области, на основе которых видны новые возможности развития умного страхования.

Система «умное страхование» заключается в использовании информации о стиле вождения автовладельца, пробеге транспортного средства и других характеристик при расчете индивидуальных тарифов по автострахованию. Эта информация собирается специальным устройством, установленным в автомобиле. Владельцам автомобилей такие системы помогают не только значительно экономить при оформлении полиса КАСКО, но и разрешать спорные вопросы при наступлении страхового случая. Одной из новых возможностей умного страхования для авто-

владельцев стало оформление ДТП в рамках Европротокола. Страховые компании, в свою очередь, получают возможность «профилирования» клиентской базы и разработки более таргетированных тарифных планов. Кроме того, водитель, как только за ним начинают следить, становится намного аккуратнее и дисциплинированнее, повышая при этом свою безопасность движения и сокращая издержки страховых компаний.

Игорь Хереш, директор по развитию компании Т-Оне Group (ГК «Ренова»), так оценил развитие страховой телематики в России: «В этом году произошел серьезный рывок, связанный с государственными инициативами в законодательном поле. В тех или иных продуктах появилось такое слово как телематика. Например, Европротокол, где четко показано, что можно фиксировать расширенный Европротокол при помощи средств навигации, ГЛОНАСС и GPS. Это говорит о том, что если в преды-

душие годы страховая телематика развивалась от желания страховщика быть инновационным и привлечь к себе клиентов, то теперь понятно, что страховая телематика неизбежна и об этом говорит государство. Все сообщество чувствует заинтересованность к этой теме, об этом свидетельствуют и мощные выступления на прошедшей, уже четвертый год подряд, Международной конференции «Умное страхование».

Рассматривая процедуру оформления документов о ДТП без участия уполномоченных на то сотрудников полиции – Европротокол, Андрей Маклецов, начальник управления европейского протокола Российского Союза автостраховщиков, рассказал об использовании телематического оборудования: «В стандартном Европротоколе есть лимит выплаты – 50 000 рублей на сегодняшний день. Закон допускает, что если ДТП произошло в Москве, Санкт-Петербурге и соответствующих областях, то страховщик может заплатить больше в пределах общего лимита по ОСАГО (а это 400 000 рублей), если он получил данные о ДТП, зафиксированные определенными техническими средствами контроля. В ОСАГО не используются все сложности страховой телематик: обработка данных, стиль вождения, нарушения правил дорожного движения. В системе Европротокола есть сам факт ДТП и данные об ускорении или торможении за 3 секунды до него и 3 секунды после, чтобы можно было понять, что это настоящий удар, в котором имел место какой-то резкий контакт автомобилей. Эта «часть страховой телематик» приходит в соответствующую подсистему АИС РСА. По данным, которые похожи на данные страховой телематик, мы

можем четко отличить настоящее ДТП от его имитации. К этому мы дополняем другую группу данных, которая касается фотографирования на месте события автомобильных повреждений, а следующим шагом будет автоматическая интеграция и проверка данных. Допустим, если данные об ускорении показали, что удар был с левой стороны, а при фотографировании показаны поврежденные детали с правой стороны, то, наверное, у страховщика будут вопросы. Это очень легко автоматически отследить, потому что в наших средствах, которые используются при фотографировании, предусмотрены подсказки в виде того, что нужно отмечать поврежденные детали. Мы близки к практическому воплощению нашей концепции для целей Европротокола».

«Для решения задач, стоящих перед автостраховщиками на современном уровне требуется некорректируемая информация о движении автомобиля и об обстоятельствах ДТП, все это может дать терминал «ЭРА-ГЛОНАСС» с расширенным функционалом – сообщил на конфе-

ренции советник генерального директора АО «ГЛОНАСС» Павел Бунин. «В настоящее время в автомобилях устанавливается целый ряд дополнительных устройств. Так, спутниковая навигация требуется для перевозок пассажиров и опасных грузов. Междугородные перевозки требуют установки тахографов, которые позволяют проводить мониторинг режима труда и отдыха водителя. Для проезда по платным дорогам транспортное средство должно быть оснащено платежными системами. Автостраховщики в свою очередь предлагают водителям устанавливать устройства, которые следят за стилем езды водителя для расчета страховки по системе «умного» страхования. С целью решения этих задач, планируется расширить возможности терминала «ЭРА-ГЛОНАСС», – пояснил Павел Бунин.

Хотя рынок неизменно движется вперед, перед игроками рынка стоит еще достаточно нерешенных вопросов. Игорь Ямов, заместитель генерального директора, член правления компании «Ингосстрах», высказал свое мнение о сдержива-





ющих факторах для качественного скачка на российском рынке умного страхования: «На рынке страховой телематики существует несколько важных моментов. Первое – это крайне низкий кредит взаимного доверия между клиентами и страховыми компаниями. Второе – очень быстрая динамика развития технических решений: только перешли от стационарных блоков к OBD 2, как появились смарт-телефоны. Если научиться их использовать, то будет снят первоначальный барьер инвестиций, и рынок уже развивается в эту сторону. Третий момент – это предоставление страховыми компаниями клиенту четкой модели ценностей, которую несет умное страхование. Как только решение этих проблем будет найдено, произойдет качественный прорыв».

Также насущной проблемой остается отсутствие единых стандартов рынка. Заместитель генерального директора СпейсТим холдинга Андрей Платонов, так выражает свое мнение по этому вопросу: «Никаких стандартов не существует! У каждой страховой компании своя скоринговая модель, свое оборудование. В этом, в том числе, существует проблема широкого выхода на потребительский рынок. Клиент (страхова-

тель) получив услугу от одной компании и решив перейти в другую, вынужден будет опять покупать (или переустанавливать) оборудование и подстраиваться под новые критерии скоринга».

Андрей Коженков, заместитель генерального директора по маркетингу и коммуникациям «Важно. Новое страхование», видит решение вопроса о единых стандартах: «Определяющими станут 2017-2018 годы, когда умное страхование перейдет из практики использования новаторами и ранними последователями, доля которых не превышает 15%, в практику использования



раннего большинства. Как показывает практика, именно этот этап становится определяющим и является двигателем для органичного развития рынка. Возможен альтернативный сценарий, когда государственные службы возьмут на себя большую роль в законодательном закреплении статуса умного страхования, в этом случае процесс введения единых стандартов ускорится на год».

Много внимания на конференции было уделено моменту недоверия клиентов страховым компаниям и страховому оборудованию, что подтверждал и вопрос автовладельца из зала.

«В условиях кризиса многие страхователи хотят сэкономить на стоимости полиса, а телематика дает непосредственную экономию, несмотря на то, что человеку приходится себя ограничивать. Мы, со своей стороны, провели исследование рынка и выпустили новое приложение – розничный продукт Drive Journal. Нашим приложением мы даем клиенту не только информацию о том, где его автомобиль, о его здоровье и том, как он водит, но и на регулярной основе даем рекомендации по стилю вождения. В нашем прямом канале продаж, когда люди приходят к нам без полиса КАСКО, мы видим очень здоровый отклик от них. Соответственно, чем больше будет тарифов у страховых компаний по телематическому КАСКО, тем больше людей будет застраховано, и тем быстрее мы пройдем рубеж недоверия не только к страховщикам, но и к телематическим устройствам. Перспективы здесь очень большие. Мы ждем всплеска в 2016 году, прежде всего – драйверами. Будут дополнительные функции, которые дает приложение



клиенту», – комментирует Алексей Касаткин, коммерческий директор R-Telematica. По вопросу о страхе владельцев устанавливать в автомобиль телематическое устройство он сказал, что последние нововведения со стороны его компании – это предложение экономии на автозаправочных станциях, автомобильных мойках и сервисах, а также при покупке автомобильной электроники. Таким образом, клиент начинает экономить от 3000-3500 рублей в месяц только благодаря тому, что он установил телематику, и тогда решение об установке становится очевидным.

В свою очередь страховые компании представили свои результаты пилотных проектов по «Умному страхованию», также говорящие о развитии этого вида услуг: «С момента запуска проекта «Важно. Новое страхование» реализовало уже более 13,5 тыс. полисов «Каско – Страховая телематика». По итогам 2015 года мы планируем реализовать 15 тыс. телематических полисов. В 2016 году «Важно. Новое страхование» планирует реализовать 20 тыс. полисов «Каско. Страховая телематика», доля «умного страхования» в портфеле автокаско по

нашим подсчетам должна составить порядка 75%. Мы рассчитываем к концу 2016 года вывести данное направление в рентабельную зону. Сделав ставку на развитие направления страховой телематики и запуская проект, мы рассматривали 2015 год, как год стартапа, в рамках которого нам необходимо было сформировать существенный портфель по данному продукту, что в свою очередь позволит нам, реализовав программу оптимизации ряда бизнес-процессов, снизить стоимость для нас самих устройств, добиться новых более выгодных условий взаимодействия с производителями телематического оборудования и других дополнительных сервисов, а также операционных затрат, связанных с процессами урегулирования страховых случаев. Могу отметить, что относительно начала нашей работы по телематическому направлению мы уже существенно продвинулись в части снижения для нас стоимости формируемого телематического портфеля», – поделился Андрей Коженков.

По оценкам экспертов, 10-15% – это возможный прирост развития рынка страховой телематики в Рос-

сии на ближайшие 2-3 года. По мнению Петра Халипова, заместителя генерального директора Раксел Телематикс, у крупных игроков рынка этот процент может достигать более высоких значений, а основным технологическим драйвером развития станет «умное страхование» через мобильные приложения.

В конце мероприятия Юлия Морозова, директор по развитию компании-организатора события «ПрофКонференции», дала следующие комментарии: «По итогам ежегодных Международных конференций «Умное страхование» мы видим, как развивается рынок страховой телематики в России. Если еще несколько лет назад это было инновацией в сфере автомобильного страхования в принципе, то сегодня мы видим переход к этапу внедрения услуги в широком масштабе. Многие представители компаний, запустивших пилотные проекты по умному страхованию, представили и обсудили их результаты на конференции 7 декабря. Теперь перед игроками рынка открыты пути совершенствования и модернизации своих продуктов и предложений для широкого распространения».



КАТАЛОГ ПРОДУКЦИИ
ВОЕННОГО, ДВОЙНОГО И СПЕЦИАЛЬНОГО
НАЗНАЧЕНИЯ ГОСУДАРСТВ-ЧЛЕНОВ ОДКБ

СОВРЕМЕННОЕ БОЕВОЕ СНАРЯЖЕНИЕ

ГОСУДАРСТВ-ЧЛЕНОВ
ОДКБ

ТЕМАТИЧЕСКИЕ РУБРИКИ:

- ▶ Стрелковое вооружение и средства ближнего боя
- ▶ Прицельно-приборные комплексы
- ▶ Средства индивидуальной бронезащиты
- ▶ Беспилотная авиация
- ▶ Системы и средства выживания и жизнеобеспечения
- ▶ Одежда и обувь

РЕДАКЦИЯ КАТАЛОГА:

ЗАО «ОВК «БИЗОН»,
129223, Россия, Москва, а/я 10
Телефон/факс: 8 (495) 937-40-81
E-mail: bizon@b95.ru, www.b95.ru

Генеральный оператор
рекламно-выставочной деятельности ОДКБ

www.arms-expo.ru

БИЗОН ОБЪЕДИНЕНИЕ
ВЫСТАВОЧНЫХ
КОМПАНИЙ

ISSE

INTEGRATED SAFETY & SECURITY EXHIBITION

КРУПНЕЙШАЯ ГОСУДАРСТВЕННАЯ
ВЫСТАВКА ПО БЕЗОПАСНОСТИ

международный салон

КОМПЛЕКСНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ 2016

Москва, ВДНХ,
павильон № 75

17 - 20 мая



Тематические разделы

 Пожарная
безопасность

 Техника
охраны

 Безопасность
границы

 Медицина
катастроф

 Защита
и оборона

 Средства
спасения

 Экологическая
безопасность

 Промышленная
безопасность

 Информационные
технологии

 Комплексная безопасность
на транспорте

 Ядерная радиационная и
химическая безопасность

 Авиационно-спасательные
технологии гражданской обороны

 Безопасность
на водных объектах

 Технологии дистанционного
зондирования земли

 Материально-техническое
обеспечение силовых структур

WWW.ISSE-RUSSIA.RU



Антон КЛЕПИКОВ

С 27 по 29 ноября в Ялте в гостинице «Ялта-Интурист» прошла первая в Крыму специализированная выставка технических средств охраны, обеспечения безопасности и противопожарной защиты «Безопасность. Крым». Выставка объединила на своей экспозиции более ста двадцати компаний из различных регионов России и более 2000 специалистов – посетителей мероприятия.

Официальную поддержку оказали: Совет Министров Республики Крым, Главное управление МЧС России по Республике Крым, Министерство чрезвычайных ситуаций Республики Крым, Министерство промышленной политики Республики Крым и Ассоциация «Транспортная безопасность». Партнерами выставки выступили компания «АрморГрупп», производящая самые защищенные гражданские автомобили в мире и охрannое предприятие «Дубровник». Информационным партнером выставки стал журнал «Инженер и промышленник сегодня».

Деловая часть выставки «Безопасность. Крым 2015» была акцентирована на транспортной безопасности и безопасности городской среды. Программа была разделена на семинары компаний и тематические конференции.

На первом семинаре доклад на тему «Актуальные системы видеонаблюдения. Гид по технологиям» сфокусировал внимание слушателей на разнице представления реальных технических свойств оборудования и маркетинговой подачи этих свойств потребителям.

Транспортной безопасности были посвящены два мероприятия программы. Круглый стол «Реализация требований законодательства Российской Федерации в области обеспечения пожарной безопасности на объектах защиты Республики Крым, в том числе – промышленных предприятий и объектах торговли» дал возможность гостям и участникам от коммерческих структур обсудить с представителями властей, в частности, МЧС Крыма, министерств промышленной политики и труда и социальной защиты республики, работу в



условиях требований единого российского законодательства. При этом, данные российских экспертов указывают на необходимость заново оснастить и смонтировать многие системы оповещения и радиоканальной связи Крыма с учётом новых требований.

Большой интерес участники и гости выставки проявили к круглому столу «Транспортная безопасность. Современные технологии противодействия терроризму на транспорте». Этому способствовали как уникальный состав докладчиков, включая заместителя министра транспорта РФ Николая Захряпина и председателя правления Ассоциации «Транспортная безопасность» Александра Свешникова, так и актуальность тематики. Эксперты ассоциации поделились своим видением недостатков современных систем безопасности и рекомендациями по построению эффективных решений в современных условиях нестабильной экономической обстановки.

Во второй день выставки прошли семинары, посвященные обеспечению безопасности на объектах, в том числе – в рамках реализации АПК «Безопасный город». С докладами выступили начальник отдела технического обеспечения компании ITV Андрей Христофоров, генеральный директор ООО «Инженерно-технический ОСК» Игорь Кислов, генеральный директор ООО «Московская пожарная компания» Сергей Лебедев.

Согласно опросу, 82% участников выставки заключили более 20 целевых контрактов. Компания «ЭКСПОКРЫМ» получила множество благодарных отзывов. Особо отметим, что более 75% экспонентов изъявили желание участвовать 2-4 декабря 2016 года во второй специализированной выставке «Безопасность. Крым 2016».





Урал как место притяжения передовых технологий

Мирослава ГОЛУБ

Российские и зарубежные компании представили на выставке «ПТА-Урал 2015» передовые решения в области автоматизации технологических процессов, интеллектуальных зданий, контрольно-измерительного оборудования, информационных технологий, робототехники и встраиваемых систем. В числе участников: «Аметист», «Прософт-Е», НПП «Родник», «Сенсорика», «СервисАвтоматика», «СКАН», и другие производители, поставщики и системные интеграторы.

Одновременно с «ПТА-Урал 2015» впервые состоялась Международная специализированная выставка «Электроника-Урал 2015». Уральские

Центр Международной Торговли Екатеринбурга с 17 по 19 ноября стал местом притяжения для специалистов по системам автоматизации и электроники, ведущих инженеров и руководителей промышленных предприятий Уральского федерального округа. Здесь при поддержке аппарата полномочного представителя Президента России в УрФО, департамента радиоэлектронной промышленности Минпромторга РФ, Уральской ТПП, Свердловского областного Союза промышленников и предпринимателей, и многих других организаций выставочная компания «ЭКСПОТРОНИКА» организовала и провела XI Международную специализированную выставку «Передовые Технологии Автоматизации. ПТА-Урал 2015», Международную специализированную выставку «Электроника-Урал 2015» и VI Специализированную конференцию «АПСС-Урал 2015. Автоматизация: Проекты. Системы. Средства». Среди информационных партнеров выставок был и журнал «Инженер и промышленник сегодня».



предприятия получили возможность на одной площадке познакомиться с новинками в области электронных компонентов, полупроводниковых устройств, датчиков и средств контроля, интегральных микросхем, печатных плат, оптоэлектроники, СВЧ-компонентов, силовых компонентов, источников питания, оборудования для производства электроники. Вниманию посетителей продемонстрировали свои достижения такие компании, как «Промэлектроника», «Радиант», «АВТЭКС+», «Клевер», ПКК «Миландр», «Тесла», «Квадрум», «Уралсемикондактор», и многие другие.

17 ноября в рамках деловой программы выставки «Электроника-Урал 2015» совместно с ассоциацией «Уральский приборостроительный кластер» был организован круглый стол на тему «Перспективы создания кластера приборостроения в Уральском регионе». Модератором выступил Александр Макаров, вице-президент Уральской ТПП, профессор, доктор экономических наук. За круглым столом собрались руководители уральских предприятий приборостроения, промышленной электроники и автоматизации, пред-



ставители государственных и общественных структур, чтобы обсудить перспективы становления кластера, опыт других регионов, возможные меры государственной поддержки и следующие шаги.

В продолжение конференции «Электронные компоненты и технологии. Промышленная электроника» состоялись тематические секции «Отечественные и импортные электронные компоненты. Оборудование для производства и тестирования», «Источники питания», «Индикация и светотехника». Перед слушате-

лями с презентациями выступили представители компаний Радиант, «АВТЭКС+», «СКАН», «Феникс Контакт РУС», «РТ Electronics».

Деловая программа выставки «ПТА-Урал 2015» открылась знакомым для профессионалов мероприятием – VI Специализированной конференцией «АПСС-Урал 2015. Автоматизация: Проекты. Системы. Средства». В первый день работы модератором выступил Александр Гофенберг, член экспертного совета ВПК Правительства РФ, член Европейского союза менеджеров, вице-президент Российской инженерной академии, академик, д.т.н., председатель Совета ЭС Союза оборонных предприятий, член экспертных советов Министерства промышленности и Министерства связи.

В секции «Импортозамещение в промышленной автоматизации» руководитель инженерной группы компании НПФ «Прософт-Е» представил российские промышленные контроллеры и встраиваемые системы для ответственных применений Fastwel. Специалисты НПФ «Электронные информационные системы»





рассказали о возможностях импортозамещения систем автоматики и их компонентов на базе изделий компании. Модератор конференции Александр Гофенберг сделал обзорный доклад о комплексном подходе к решению задач автоматизации.

В следующей секции «Передовые решения для автоматизации технологических процессов и проектирования автоматизированных систем» региональный представитель на Урале компании «Пепперл+Фукс Айтомейшн» выступил с презентацией новой серии энкодеров и тросовых механизмов для измерения вращательных и линейных движений, а также сканера ближнего пространства для решения задач позиционирования. Специалисты компании EPLAN Software & Service осветили вопросы эффективного проектирования автоматизированных систем. О высокотехнологичных проектах по автоматизации производства рассказали представители компаний «Адвантек Инжиниринг» и НПО «Стоик». Далее состоялась дискуссия на тему «Информационно-коммуникационные технологии в промышленности». Эксперт «Феникс Контакт РУС» пред-

ставил систему информационной безопасности промышленного объекта. Представители НПП «Родник» рассказали о надежности технологических радиосетей обмена данными в энергетике.

Во второй день основной темой конференции «АПСС-Урал 2015» стала автоматизация зданий. В секции «Снижение издержек при комплексной автоматизации инженерных систем» выступили ведущие компании рынка интеллектуальных зданий.

При поддержке Национальных ассоциаций KONNEX, EnOcean Alliance и KNX-USER Club Russia, CIS and Baltic состоялся круглый стол на тему «Проблемы и перспективы развития регионального рынка АСУЗ». Ведущим обсуждения стал к.т.н., генеральный директор компании EVIKA Михаил Пасеков. Вопросы для обсуждения: тенденции развития российского рынка автоматизации зданий; потенциал импортозамещения в АСУЗ; цена вопроса и окупаемость систем автоматизации зданий; визуализация как роскошь или необходимость.

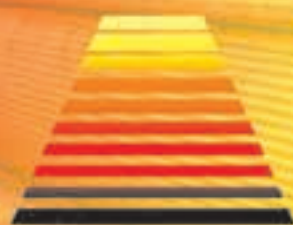
18 ноября компании ПРОСОФТ и НПФ «Прософт-Е» провели совмест-

ный семинар на тему «День решений Advantech». Эксперты рассмотрели особенности применения панельных, портативных и встраиваемых компьютеров в системах управления промышленным оборудованием, транспортных систем и в решениях для потребительского рынка. Отдельное внимание было уделено беспрецедентным возможностям концепции Интернета вещей (IoT), которые производитель Advantech активно воплощает в жизнь. Посетители семинара смогли пообщаться с экспертами, получить ответы на волнующие вопросы и вживую увидеть новинки оборудования.

Третий день выставки был посвящен направлению работы с молодыми специалистами и выпускниками вузов. В рамках деловой программы выставочная компания «ЭКСПОТРОНИКА», технопарк «Молодежный», ассоциация «Уральский приборостроительный кластер» и Фонд региональных социальных программ «Наше будущее» провели конференцию «Молодежь – инновации – будущее», слушателями которой стали около сотни студентов технических специальностей уральских университетов. Модератором выступил генеральный директор Ассоциации технопарков Свердловской области Аркадий Мильков.

В ходе конференции состоялось активное обсуждение вопросов поиска работы молодыми специалистами, требований работодателей к выпускникам вузов, возможностей региональных и федеральных конкурсов инновационных проектов для молодежи. Участники мероприятия стали свидетелями создания делового совета Лиги молодежных профессиональных отраслевых клубов и союзов.





ТЕРМООБРАБОТКА

Десятая международная специализированная выставка

13 - 15 сентября 2016

Россия, Москва,
ЦВК «Экспоцентр»,
павильон 7, залы 1 и 2

Единственная в России выставка термического оборудования и технологий

13 - 14 сентября

Международная конференция «ИННОВАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ТЕРМООБРАБОТКИ»

Тематика выставки:

- Термическое, химико-термическое, индукционное оборудование
- Вакуумная техника и компоненты вакуумных систем
- Лабораторные печи, сушильные шкафы; Лабораторное оборудование
- Установки нанесения покрытий
- Оборудование для электронно-лучевой сварки и сварки в среде аргона
- Лазерно-технологическое оборудование
- Комплексы глубокого охлаждения (криогенная обработка)
- Оборудование для исследования свойств материалов, неразрушающий контроль
- Центробежное литье коррозионных, жаропрочных и специальных сталей и сплавов
- Отливки из жаропрочной стали, технологическая оснастка
- Огнеупоры, теплоизоляция и футеровка тепловых агрегатов
- Изделия из графита, углеродного войлока и углерод-углеродных композитов



Факты о выставке 2015 года: 105 экспонентов из 15 стран мира
3022 кв.м. экспозиции
Информационная поддержка: 2690 посетителей-специалистов



Организатор: «Выставочная Компания «Мир-Экспо», ООО
115230, Россия, Москва, Хлебозаводский проезд,
дом 7, строение 10, офис 507 | Тел./факс: 8 495 988-1620
E-mail: info@htexporus.ru | Сайт: www.htexporus.ru
Твиттер: @htexpo_ru | YouTube: youtube.com/user/termoobrabotka



Великая школа жизни

Сергей РЯБОВ

– В Афганистане погибло свыше 13 тысяч человек и 50 тысяч получили ранения, – начал разговор Александр Михайлович, – Трудно сказать, что это был локальный конфликт. Это была полноценная война. И, Слава Богу, нынешнее руководство страны это признало.

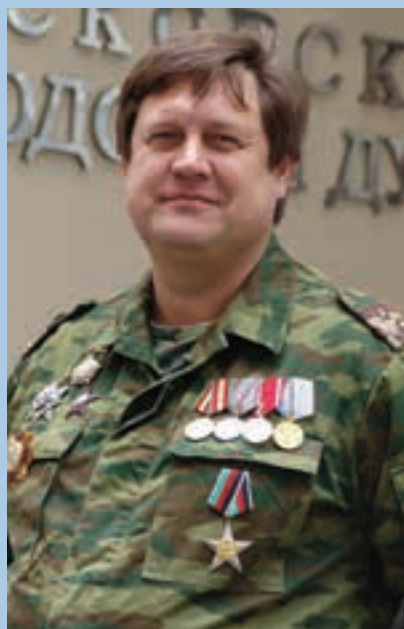
Сегодня понятно, что ввод ограниченного контингента советских войск в Афганистан был оправдан. Результаты, может быть, получились не те, какие ожидались. Я всегда подчеркиваю, что мы – солдаты, офицеры, генералы – люди военные. Нам был дан приказ – мы вошли в Афганис-

Я попал на аудиенцию к Александру Ковалеву накануне проведения нескольких широкомасштабных мероприятий, посвященных 36-летию ввода ограниченного контингента советских войск в Афганистан. Александр Михайлович с головой ушел в пучину организационной работы и поэтому я воспринял как должное слова его секретаря: «Вам на интервью дано 15 минут».

Но беседа продлилась значительно дольше. И когда я, обменявшись крепким рукопожатием с Александром Ковалевым, покинул кабинет, его советник по культуре Владимир Мазур с легким упреком сказал мне: «Ну, что же ты так – на целый час парализовал деятельность Комитета?!»



Наша справка



Александр Михайлович Ковалев родился в 1956 году в г. Сафоново Смоленской области. Окончил Новосибирское высшее военно-политическое училище и Гуманитарную Военно-политическую академию Вооруженных Сил, Государственную академию управления при Президенте РФ.

В 1980–1987 гг. служил в Одесском военном округе в должности замполита роты и батальона. В 1987–1988 годах воевал в Афганистане, имеет ранение. Награжден орденами Красной Звезды и «За службу Родине в Вооруженных Силах» III степени. Полковник запаса.

В 2001–2009 гг. – депутат Московской городской Думы, председатель Комиссии Думы по делам ветеранов. Являлся координатором МГД и Московского правительства по организации и осуществлению шефских связей между столицей и Московским пограничным отрядом Погрангруппы ФПС России в Таджикистане и 77-й отдельной бригадой морской пехоты в Каспийске (Дагестан).

С 2014 года возглавляет Комитет по делам воинов-интернационалистов при Совете Глав Правительств государств-участников СНГ.

тан выполнять интернациональный долг. И когда мы сейчас встречаемся с этническими афганцами, то они нам говорят – да, вы были настоящие солдаты. С вами можно было правильно воевать. Вы не накрывали наши кишлаки ковровыми бомбардировками и не занимались тотальным уничтожением мирного населения.

Мы сейчас прорабатываем вопрос о съемках фильма о восстании советских военнопленных в пакистанской крепости Бадабер. Напомню, что 26 апреля 1985 года советские и афганские военнопленные подняли восстание, захватили крепость, взорвали все склады и несколько дней воевали с превосходящими силами противника.

Практически все они погибли. Ну, как же не рассказать об этом нашим детям, нашим потомкам? Люди ведь понимали, захватывая крепость, что им не вырваться, что крепость находится в центре Пакистана.

А если бы рассказать о всех панджерских операциях, так это не один десяток боевиков можно снять.

К сожалению, нельзя сказать, что эта страница нашей истории раскрыта и прочитана нашим обществом. И потому я мечтаю воплотить в жизнь идею – во время парада на Красной площади выстроить несколько «коробок» воинов-«афганцев» в одном ряду с подразделениями Российской Армии. Ведь мы теряем связь поколений. Есть герои Великой Отечественной войны, есть герои сегодняшние. А вот пласт истории Вооруженных Сил длиной в двадцать лет как бы исчезает.

Напомню – через афганскую войну прошло около миллиона человек. Это превышает численность населения многих государств! А ведь это живущие люди со своими судьбами, проблемами, заботами. Конечно, не все они были ярыми интернационалистами и писали добровольческие рапорта. Они тоже все были солдатами и выполняли приказ.

Я начинал служить в учебной дивизии в Николаеве. Мы готовили

солдат для Афганистана и понимали – от того, как мы их готовим, зависит, как они будут воевать, кто из них вернется домой живым. Я обучал сержантов и говорил, что они должны знать, как спасти не только себя, но и своих товарищей.

А потом я и сам попал служить в Афганистан и убедился, что мы ребята хорошо готовили. У меня в подразделении, например, на «боевых» не погиб ни один солдат.

Я считаю, что это была величайшая школа жизни! Что такое – побывать на войне, в чужой стране, в иных климатических условиях, общаться в коллективе, где жесткие мужские отношения. Через это надо пройти, чтобы стать личностью. Я не могу о тех людях, с которыми меня сталкивала военная служба, сказать что-то плохое.

– Александр Михайлович, когда Вы получили депутатский мандат, какие меры приняли для социальной защиты боевых товарищей?



– Когда я прошел в Московскую городскую Думу в 2001 году, 24 процента депутатов были «афганцы». Мы приняли все законы о социальной защите наших боевых товарищей – освободили полностью от транспортных налогов, от коммунальных платежей, отправили на отдых в Крым 4 тысячи детей «афганцев» и 4 тысячи семейных пар. И это было правильно. Ведь если «афганцу» тяжело, то жене «афганца» с мужем жить еще тяжелее.

– Какое самое яркое воспоминание о Вашей депутатской деятельности?

– Как мы в «Олимпийском» собрали 19 тысяч человек и на сцене вручили 100 «афганцам» ключи от квартир. Конечно, это далось тяжело и с меня за это впоследствии значок депутата сняли. Я говорил представителям власти – не себе квартиры беру, а своим боевым товарищам. А потом заявил: «Хорошо, если вы так предлагаете – я согласен на этот исторический обмен».

Сколько времени прошло – я до сих пор не жалею об этом.

– Александр Михайлович, при каких обстоятельствах Вы возглавили Комитет по делам воинов-интернационалистов при Совете Глав Правительств государств-участников СНГ?

– Сразу хочу уточнить – я не подписывал прежнего председателя Руслана Аушева. Да, была определенная интрига. Но на тот момент моя кандидатура устраивала всех. Куда бы меня не назначали или выбирали, я всегда старался показать, что я не случайный человек.

Сегодня сложилась парадоксальная ситуация – комитет выполняет межгосударственную программу по реабилитации, по поиску погибших в Афганистане. Но, почему-то, когда принимали программу, забыли решить финансовый вопрос. А ведь сотрудникам Комитета надо платить зарплаты ежемесячно. В общей сложности – полтора миллиона рублей. Какими бы люди

не были бескорыстными, но ведь у всех есть семьи, которые надо содержать.

Я по жизни оптимист. И уверен, что мы найдем людей, близких нам по духу, которые помогут нам решить финансовые проблемы. Если не найдем – будем сами зарабатывать.

Пока жив последний ветеран – Комитет будет действовать!

Я Вам откровенно признаюсь – мы, когда проводим мероприятия и концерты, они в корне отличаются от тех, что проводятся в Кремле. Мы встречаемся, чтобы душевно пообщаться. Сколько бы ни прошло лет, мы понимаем друг друга, как и прежде. Большие мероприятия помогают общению.

Отмечу, что мое нелюбимое выражение – «пилить деньги». Я за тот год, что в Комитете работаю, миллионов двенадцать своих сюда «запилит» (собеседник усмехается – прим.авт.). И считаю, что так и должно быть. Если недоработал, значит – из своего бизнеса надо добавить.

Александру Михайловичу еще о многом хотелось рассказать, но время, что называется, поджимало. Прощаясь, он пригласил меня и читателей журнала на концерт в Лужниках, посвященный 27-й годовщине вывода ограниченного контингента советских войск из Республики Афганистан, который состоится 15 февраля. А также сообщил, что в 2016 году Комитет отправит делегацию с культурной программой и гуманитарной помощью на сирийский аэродром Хмеймим, где базируется Авиационная группа ВКС России.

Но об этом мы расскажем в следующих номерах журнала.



ВЫСОКОТОЧНЫЕ КОМПЛЕКСЫ

ОПЕРЕЖАЮЩИЕ ВРЕМЯ

125058, РОССИЯ, МОСКВА, УЛ. КИЕВСКАЯ Д.7, ПОД.7,
(7 ЭТАЖ БИЗНЕС-ЦЕНТРА "ТЕЛВИОН")
ТЕЛ. (495) 991-92-77, ФАКС (495) 991-92-78,
E-MAIL: NPOVK@YANDEX.RU, WWW.NPOVK.RU



- ОПЕРАТИВНО-ТАКТИЧЕСКИЕ РАКЕТНЫЕ КОМПЛЕКСЫ, ЗЕНИТНЫЕ РАКЕТНЫЕ, ВКЛЮЧАЯ ПЕРЕНОСНЫЕ, РАКЕТНО-ГЛАВЕЧНЫЕ И РАКЕТНО-АРТИЛЛЕРИЙСКИЕ КОМПЛЕКСЫ БЛИЗКОГО ДЕЙСТВИЯ И МАЛОЙ ДАЛЬНОСТИ ДЛЯ СУХОПУТНЫХ ВОЙСК, ВОЕННО-ВОЗДУШНЫХ СИЛ И ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА.
- ПРОТИВОТАНКОВЫЕ РАКЕТНЫЕ КОМПЛЕКСЫ И КОМПЛЕКСЫ ШТУРМОВОГО ВООРУЖЕНИЯ.
- КОМПЛЕКСЫ УПРАВЛЯЕМОГО АРТИЛЛЕРИЙСКОГО ВООРУЖЕНИЯ.
- КОМПЛЕКСЫ ВОССТАНОВЛЕНИЯ БРОНЕТАНКОВОЙ ТЕХНИКИ, БОЕВЫЕ ОТДЕЛЕНИЯ ПЕХОБОРОНИРОВАННОЙ ТЕХНИКИ.
- СРЕДСТВА БЛИЗКОГО БОЯ





5 декабря 2015 года
скорпостижно ушел из жизни
замечательный человек,
заслуженный строитель
АНТОЩЕНКО
ВЛАДИМИР ПЕТРОВИЧ

Памяти инженера, строителя, человека

Владимир Петрович родился 24 июня 1954 года в Барабинском районе Новосибирской области.

В 1976 году окончил факультет «Мосты и тоннели» Новосибирского института инженеров железнодорожного транспорта и получил квалификацию «инженер путей сообщения».

Трудовой путь начинал в должности сменного маркшейдера, а затем работал горным мастером в СМУ № 107 Управления строительства «Харьковметрострой» на Дальнем Востоке.

В январе 1979 года был приглашен на работу в УС № 30 на строительство горно-обогатительного комбината в Башкирской АССР, где трудился сменным инженером, начальником ПТО СМП-680, главным инженером, начальником СМП-729.

В мае 1987 года переехал работать в г. Днепропетровск на строительство Днепропетровского метрополитена.

В 1996 году приглашен на должность исполнительного директора ЗАО «Южная горно-строительная компания». Работал в этой должности до 2004 года, затем был назначен генеральным директором.

Являлся заслуженным строителем Украины, заслуженным строителем города Сочи, почетным транспортным строителем России. Член Тоннельной ассоциации России. Награжден знаком «Почетный дорожник России», знаком «Почетный транспортный строитель», общественной наградой – Орденом «Звезда Созидания», памятным знаком народной признательности «За созидательный труд во славу Отечества», почетным знаком ОАО «Бамтоннельстрой», почетным знаком за развитие ОАО «РЖД».

Главным делом его жизни было строительство.

При его непосредственном руководстве построены автодорожные и железнодорожные тоннели: Мацестинский, Краснополянский, Шаумянский, 3 Петлевых, Навагинский, Тоннель №1, Большой Новороссийский. Строительство метро в г. Москва, аэродром.

С 2008 года занимался строительством объектов на Совмещенной (автомобильной и железной) дороге «Адлер – горноклиматический курорт «Альпика-Сервис». 6 тоннельных комплексов, порученных команде Антощенко В.П., были сданы в установленные сроки и с высоким качеством.

Его профессионализм, организаторские способности, богатый производственный опыт, преданность выбранной специальности, будут служить эталоном для новых поколений тоннельщиков.

Владимир Петрович прожил яркую жизнь, всегда имел активную жизненную позицию, его отличали глубокая человечность, подлинная интеллигентность, высокий профессионализм, жизнелюбие и оптимизм.

Светлая память о Владимире Петровиче Антощенко навсегда останется в сердцах всех, кто знал его в работе и в жизни.

