

МОНИТОРИНГ ПРЕССЫ. ФЕВРАЛЬ 2015.

К 2017 ГОДУ РОССИЯ ПОЛНОСТЬЮ ОТКАЖЕТСЯ ОТ УКРАИНСКИХ ВЕРТОЛЕТНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ.

«Деловой Петербург» 18 февраля 2015 г.

К 2017 году Россия полностью откажется от украинских вертолетных двигателей. Компания ОАО "Климов" планирует увеличить объемы собственного производства и полностью обеспечить существующий спрос.

Российские моторостроители полностью заместят своей продукцией импортные украинские двигатели для вертолетов к 2017 году, сообщил генеральный директор "Объединенной двигателестроительной корпорации" Владислав Масалов.

Он отметил, что если масштабы производственных программ вертолетостроителей сохранятся, то российские производители смогут полностью заменить украинский импорт к 2017 году. По словам Владислава Маслова, в России сейчас освоено производство ремонтно-групповых комплектов для ремонта двигателей серии ТВ3-117.

В прошлом году на производстве [ОАО "Климов"](#) были собраны первые десять двигателей, которые полностью собрали из российских деталей. "Поэтому можно констатировать, что производство российских двигателей освоено, и дальше стоит задача увеличения серийности производства", — цитирует Владислава Маслова [Лента.ру](#).

Сейчас для выпуска вертолетов в России требуется большое количество двигателей ТВ3-117, ВК-2500 и Д-136. В СМИ сообщалось, что по действующему контракту, с 2011 по 2016 год запорожское предприятие "Мотор Сич" обязано поставлять 250-270 комплектов вертолетных моторов в год для корпорации "[Вертолеты России](#)".

Кроме того, сообщалось, что в 2014 году ОАО "Климов" собирается выпустить 226 двигателей для вертолетов серий ВК-2500 и ТВ3-117 и планирует увеличить годовой объем до 500 штук к 2018 году, полностью обеспечив потребность российского производства.

ГАЗОТУРБИННАЯ НЕЗАВИСИМОСТЬ. Генеральный директор ОДК Владислав Масалов о перспективах российских двигателей нового поколения.

Информационное агентство «Лента.ру» 18 февраля 2015 г.

18 февраля в Бангалоре стартовала международная выставка Aero India-2015, в которой примут участие более 30 российских компаний, в том числе «Объединенная двигателестроительная корпорация» (ОДК), входящая в состав госкорпорации «Ростех». Гендиректор ОДК Владислав Масалов рассказал «Ленте.ру» о планах на выставку, а также о перспективных разработках на ближайшие годы.

Лента.ру: Владислав Евгеньевич, ОДК недавно получила право на самостоятельное ведение военно-технического сотрудничества, и Бангалор — первая крупная международная выставка для компании. Каковы ожидания?

Масалов: ОДК постоянный участник салона в Бангалоре, поскольку для нас сотрудничество с Индией имеет стратегическое значение. Но как самостоятельный субъект военно-технического сотрудничества (ВТС) мы, действительно, здесь впервые. Некоторое время назад ОДК получила лицензию на сервисное обслуживание двигателей в рамках ВТС. Теперь мы можем вести прямые экспортные поставки запчастей, комплектующих и технической документации к ранее поставленным двигателям. Мы заинтересованы не только в увеличении объемов поставок авиационных двигателей, но и в повышении скорости и качества их послепродажного обслуживания, построении комплексной системы поддержки заказчика. В перспективе эта мера позволит реализовать стратегию формирования единой глобальной сервисной сети по обслуживанию авиационных и вертолетных двигателей.

Сотрудничество с Индией реализуется ОДК в основном именно по линии ВТС. Мы поставляем как готовые двигатели АЛ-31ФП для истребителей Су-30МКИ, так и технологические комплекты. Кроме того, три года назад был подписан долгосрочный контракт на дополнительные 920 двигателей, поставки по нему продлятся в течение десяти лет. Важная веха в совместной работе с индийскими партнерами — создание двигателя АЛ-55И, который предназначен для установки на первый учебно-тренировочный самолет индийской разработки и производства.

Контракты, заключенные с корпорацией HAL, предполагают проведение ОКР и поставку АЛ-55И, изготовленных на наших предприятиях в России, а также последующую организацию лицензионного производства этих двигателей в Индии. Работы по установлению двигателям АЛ-55И для самолета НТТ-36 начального ресурса 300 часов завершены в декабре

2013 года. Также ведутся работы по вводу в эксплуатацию испытательного стенда в рамках лицензионного контракта.

Расскажите, что представит ОДК в этом году на выставке?

«Объединенная двигателестроительная корпорация» продемонстрирует целый ряд двигателей (как в виде образцов, так и моделей), в частности, авиационные двигатели РД-33 (устанавливается на истребителе МиГ-29СМТ), РД-33МК (устанавливается на МиГ-29К и МиГ-35) и модель авиационного турбореактивного двухконтурного двигателя с управляемым вектором тяги, который устанавливается на самолет Су-35, а также информационные материалы о своей продукции. Информацию о турбореактивных, а также газотурбинных двигателях своего производства предоставит Научно-производственное объединение «Сатурн».

В последнее время появились сообщения сразу о трех точках локализации производства и обслуживания газотурбинных силовых установок для кораблей (на замену продукции и услугам «Зори — Машпроекта»). Это НПО «Сатурн», ОАО «Кузнецов» и «Уральский турбинный завод». Расскажите подробнее о том, как будет выглядеть кооперация по этой продукции: где будет вестись производство, где — сервисное обслуживание и ремонт, где — стенды и центр разработок?

Программу импортозамещения по морской «тематике» мы реализуем на НПО «Сатурн» в Рыбинске. Она включает в себя три ключевых направления: проведение ряда опытно-конструкторских работ по созданию морских газотурбинных агрегатов (ГТА) с нашими двигателями; техперевооружение производственных мощностей, потому что в таких объемах мы раньше морские двигатели не выпускали, а также строительство сборочно-испытательного комплекса для газотурбинных двигателей (ГТД) и газотурбинных агрегатов (ГТА). То есть на «Сатурне» будет осуществляться весь комплекс работ: и производство, и испытания, и ремонт. В отличие от вопроса с импортозамещением авиационных двигателей, здесь мы обладаем полным комплектом технической документации на разработанные двигатели — М75РУ мощностью 7000, М70ФРУ мощностью 14000, и М-90ФР мощностью 27 500 лошадиных сил.

Самарский завод «Кузнецов» в этой программе не задействован — у них серьезный объем работ по программам для стратегической авиации. Что касается «Уральского турбинного завода» (он не входит в ОДК), то мы в данный момент рассматриваем возможные варианты сотрудничества по морскому направлению. В этот проект, несмотря на то что ключевым исполнителем является «Сатурн», включено много предприятий различной ведомственной принадлежности, поэтому расширение кооперации находится в стадии изучения.

С какого момента производство турбовальных двигателей «Климова» для

вертолетов в РФ позволит полностью заместить украинский импорт при условии сохранения масштабов производственных программ вертолетостроителей?

В прошлом году «Климов» собрал первые десять двигателей полностью из российских комплектующих. Поэтому можно констатировать, что производство российских двигателей освоено, и дальше стоит задача увеличения серийности производства. При условии сохранения масштабов производственных программ вертолетостроителей мы сможем полностью заместить украинский импорт с 2017 года. Кроме того, в настоящее время освоено производство ремонтно-групповых комплектов для осуществления ремонта двигателей ТВ3-117 на территории России.

Сообщалось, что на первых этапах перспективный легкий транспортный самолет Ил-112В полетит с двигателем ТВ7-117СМ, а не с ТВ7-117СТ, как заявлялось ранее. Когда будет готов двигатель ТВ7-117СТ?

Мы ведем плановые работы по созданию двигателя ТВ7-117СТ в рамках согласованного технического задания на проведение ОКР и настроены на то, что первые самолеты Ил-112В полетят с этими двигателями. У нас определена кооперация внутри ОДК по проекту, и первые опытные экземпляры ТВ7-117СТ для установочной партии самолетов будут изготовлены в 2018 году.

Когда будет готов двигатель ПД-14 и когда будет достигнута готовность к его серийному выпуску?

Сейчас мы находимся на стадии испытаний опытных образцов двигателя и отдельных узлов. На первую половину 2015 года [запланированы](#) летные испытания ПД-14 на летающей лаборатории Ил-76ЛЛ, а также испытания на высотном стенде ЦИАМ. Всего по программе инженерных и сертификационных испытаний будет изготовлено 14 двигателей. Срок получения сертификата АР МАК — апрель 2017 года. Далее — серийное производство. На опытных экземплярах были подтверждены техническими характеристиками все основные параметры, что подтверждает готовность двигателя к проведению специальных видов испытаний.

Когда будет готов «двигатель второго этапа» для истребителя пятого поколения ПАК ФА и как будет выглядеть кооперация по его выпуску?

Технический проект двигателя 2-го этапа для ПАК ФА выполнен, и в настоящее время идет разработка конструкторской документации для изготовления опытных образцов двигателя. В 2015 году [будет изготовлен](#) первый двигатель-демонстратор. Работы по двигателю для ПАК ФА ведутся в полном соответствии с госконтрактом, и на сегодняшний день мы находимся в графике.

В РОССИИ РАЗРАБОТАЮТ ЗАМЕНУ ДЛЯ МИ-8.

Информационное агентство «Лента. РУ». 5 февраля 2015 г.

Перспективный военно-транспортный вертолет, который должен будет заменить в производстве Ми-8/17, будет создан до 2018 года, сообщает [РИА Новости](#) со ссылкой на источники в оборонной промышленности.

«Первый прототип перспективного среднего транспортно-десантного вертолета будет создан через два или три года. Фактически это — глубокая переработка прославленного Ми-8», — сообщил источник. В качестве концептуального образца для новой машины был выбран серийный боевой вертолет Ми-35М, у которого планируется позаимствовать ряд систем и оборудования.

Новая машина должна превзойти Ми-8 по основным характеристикам: экономичности, грузоподъемности, дальности полета. Вертолет исходно будет оснащаться бортовой электроникой российского производства. Двигатели для новой машины, по данным источника РИА Новости, планируется производить в Перми.

В данный момент вертолеты серии Ми-8 в основном [используют](#) двигатели, произведенные на запорожском предприятии «Мотор Сич» (Украина), однако реализуется программа развертывания производства вертолетных двигателей на площадке петербургского ОАО «Климов».

Ранее сообщалось о том, что КБ «Миля» разрабатывает перспективный транспортно-десантный вертолет Ми-40, в котором должны использоваться, в частности, решения, примененные при разработке боевых вертолетов Ми-28 и Ми-35. В качестве замены Ми-8 на гражданском рынке планируется предложить вертолет Ми-38, в настоящее время проходящий испытания.

Средний военно-транспортный вертолет Ми-8 является одним из самых массовых вертолетов в мире. По состоянию на 2014 год, произведено более 12 тысяч таких машин, что является рекордным показателем среди вертолетов, оснащенных двумя двигателями. Вертолеты Ми-8 (Ми-17, Ми-171) эксплуатировались более чем в 100 странах мира, их общий налет насчитывает около 100 миллионов часов.

ПЕТЕРБУРГСКИЕ МАШИНОСТРОИТЕЛИ СОБРАЛИСЬ ЗА КРУГЛЫМ СТОЛОМ

Портал машиностроения, 3 февраля 2015 г.

3 февраля 2015 г. в Политехническом университете состоялся круглый стол с представителями предприятий и колледжей машиностроительного комплекса. Организатором мероприятия выступил Институт металлургии, машиностроения и транспорта СПбПУ.

Необходимость выработать ключевые направления сотрудничества ИММиТ с реальным сектором экономики для повышения эффективности и качества подготовки инженерных кадров на современном этапе экономического развития – такую цель поставили организаторы круглого стола. Мероприятие собрало руководители более 20 ведущих предприятий машиностроительного и оборонно-промышленного комплексов, а также колледжей и техникумов Санкт-Петербурга и Ленинградской области (ЗАО "Балтийская промышленная компания", ОАО "Силовые машины", ООО "Невский станкостроитель", ОАО "Ленполиграфмаш", ОАО "Красный октябрь", ОАО "Климов", Холдинговая компания "Альянс-Полимер", а также Петровский колледж, Технический колледж управления и коммерции, Машиностроительный техникум им. Ж.Я. Котина, Кировский политехнический колледж и др.).

Проректор по образовательной деятельности СПбПУ Е.М. Разинкина подготовила для участников круглого стола исчерпывающие данные о "дорожной карте" и стратегических инициативах Политехнического университета по Программе повышения конкурентоспособности вузов "5-100-2020".

Директор Института металлургии, машиностроения и транспорта СПбПУ А.А. Попович в своем докладе конкретизировал информацию об участии университета в программе "5-100", рассказав о выполнении "дорожной карты", ключевых программах и партнерах ИММиТ. "Наш институт аккумулирует передовые производственные технологии – начиная от аддитивных технологий и заканчивая мехатроникой, поэтому в "дорожной карте" мы зафиксировали концепцию создания научно-образовательного центра технологического превосходства по передовым производственным технологиям, который будет аккумулировать то лучшее, что есть в институте и являться драйвером развития всего университета", – отметил Анатолий Анатольевич.

Также в докладе содержались тезисы о том, что необходима смена парадигмы в подготовке специалистов для реального сектора экономики: "В сложившейся за последнее время экономической ситуации для нашей страны машиностроение становится чрезвычайно важной отраслью. Сегодня необходимо производить собственную продукцию, но оказалось, что мы забыли, как ...делать станки! Так сложилось, что на сегодняшний день ГОСТы, по которым мы готовим специалистов, не соответствуют тем запросам, которые формулируют работодатели, особенно это касается высокотехнологичных производств". Решение проблемы, по мнению

директора ИММиТ, лежит в практико-ориентированном подходе к обучению и в создании базовых кафедр на предприятиях: "Здесь не стоит задача формальной "перекачки" кадров реальному сектору экономики – речь идет о совместной с предприятием комплексной программе подготовки специалистов. Например, на нашей базовой кафедре с "Климовым" (ОАО "Климов" – ведущий российский разработчик газотурбинных двигателей. – Примеч. Ред.) в подготовке специалистов участвует профессура разных кафедр и даже разных институтов нашего университета. Такой комплексный подход предполагает, что не одна кафедра со своей узкой специализацией готовит кадры, а когда под крупную задачу работодателя создаются мощные междисциплинарные учебно-методические и научно-образовательные комплексы, консолидирующие лучших специалистов объединенных кафедр, – это позиция не только наша, но и наших индустриальных партнеров".

Заместитель директора ИММиТ В.И. Бабенков продолжил тему подготовки инженерных кадров, рассказав о состоянии и перспективах развития практико-ориентированного обучения на основе современных подходов, в том числе CDIO и прикладного бакалавриата. Ключевым моментом доклада стала предложенная модель практико-ориентированного обучения, а также алгоритм и способы ее реализации, направленные на устранение дисбаланса между реальной потребностью и фактической обеспеченностью специалистами приоритетных отраслей экономики. В завершение выступления докладчик предложил коллегам и партнерам-промышленникам обсудить те проблемы, которые существуют на сегодняшний день, высказать пожелания по направлениям, профилям подготовки, квалификациям тех специалистов, которые сегодня нужны реальному сектору экономики.

Генеральный директор Кластера станкоинструментальной промышленности Санкт-Петербурга, Ю.В. Адашкевич, начальник управления развития персонала ОАО "Силовые машины" Е. В. Агафонова и начальник технического отдела ЗАО "Балтийская промышленная компания" А.С. Ефимов в своих докладах рассмотрели проблемные вопросы в области машино- и станкостроения, прежде всего – необходимость импортозамещения в отношении современных систем с числовым программным управлением и потребность промышленности в квалифицированных инженерных кадрах, способных конструировать, производить и применять высокотехнологичное оборудование; предложили конкретные направления сотрудничества с ИММиТ в учебной, научной и опытно-конструкторской деятельности.

Представители организаций среднего профессионального образования – заместитель директора Петровского колледжа С.Р. Козырева, заместитель директора Технического колледжа управления и коммерции по учебно-методической работе Н.Б. Минюк и директор Кировского политехнического колледжа В.И. Манзук рассказали о приоритетных направлениях подготовки специалистов для машиностроительного комплекса, особо отметили важность непрерывного образования и сотрудничества с промышленными предприятиями и вузами в рамках сетевой формы реализации образовательных программ.

По итогам обсуждения представленных докладов, участники круглого стола приняли резолюцию, в которой еще раз констатировали актуальность проблем, связанных с вопросами кадрового обеспечения отрасли, и определили неотложные меры по их разрешению. Время диктует необходимость участия представителей промышленных предприятий в формировании учебных планов, и совершенствования кадрового потенциала предприятий машиностроения на основе их непосредственного взаимодействия с организациями высшего и среднего профессионального образования. Только так в условиях экономической нестабильности российский машиностроительный комплекс сможет сохранить свой технологический, производственный и научно-технический потенциал и решить стоящие перед ним стратегические задачи в рамках реализации политики импортозамещения.