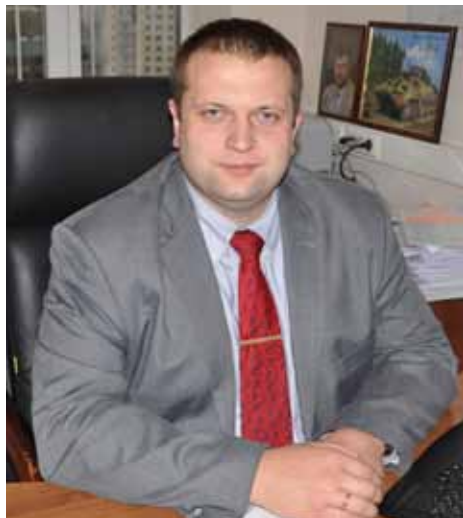


## Станислав Щербаков: «С оптимизмом смотрим в будущее»

*В октябре 2012 года «РУСЭЛПРОМ» вновь вошел в рейтинг РА «Эксперт» «ТОП-400». Однако октябрь ознаменовался для концерна еще одним значимым событием. Была завершена реструктуризация долгов перед коммерческими банками, которые возникли в период кризиса 2008-2009 годов. О том, с какими финансовыми и другими проблемами столкнулся концерн в последние четыре года, как они решались, а также о перспективах и планах «РУСЭЛПРОМа» мы беседуем с его исполнительным директором Станиславом Щербаковым.*



Исполнительный директор ОАО «РУСЭЛПРОМ»  
С. Щербаков

— По версии рейтингового агентства «Эксперт», «РУСЭЛПРОМ» вновь вошел в число 400 крупнейших российских компаний и в число 40 крупнейших машиностроительных компаний, что говорит о стабильном развитии концерна. А какие события 2012 года Вы могли бы назвать в качестве наиболее важных?

— Наш концерн участвует в рейтинге «Эксперта» с 2004 года, и за этот период ежегодный объем реализации его продукции вырос более чем в 6 раз. Мы считаем приоритетным присутствие концерна в топ-

листе российского бизнеса, но наряду с этим хочу отметить еще одно событие, которое стало для нас по-настоящему важным.

Длительный процесс реструктуризации кредитов коммерческих банков, начатый во время кризиса, пришел к своему завершению. Мы окончательно урегулировали кредитные вопросы с банком ВТБ. Ранее, в 2011 году, мы полностью урегулировали задолженности перед другим крупным кредитором — «Альфа-банком». Кредиты именно этих двух финансовых учреждений были для концерна наиболее проблемными. Сейчас можно сказать, что мы перевернули страницу истории «РУСЭЛПРОМа» кризисного периода, и с оптимизмом смотрим в будущее.

— Кризис 2008-2009 годов особо негативно повлиял на машиностроительные компании, в том числе в связи с необходимостью реструктуризации кредитов. Как «РУСЭЛПРОМ» прошел этот кризисный период?

— Как и многие наши коллеги, мы строили большие планы в докризисный период. Однако, с началом рецессии мы столкнулись с ситуацией, когда были вынуждены обслуживать кредит с плавающей банковской ставкой, которая подскочила до 36% годовых. Проценты по кредитам мы

### Читайте в номере:

#### НАШИ ВЫСТАВКИ

«Витовт А-420» – новый гибридный автобус «Белкоммунмаша» и «РУСЭЛПРОМа» на МАФ-2012  
стр. 4-5



#### НАШИ ПРОЕКТЫ

«РУСЭЛПРОМ» оснащает Загорскую ГАЭС-2  
стр. 6

продолжали выплачивать, несмотря на возникшие сложности. Наши попытки реструктурировать кредит поначалу оказались довольно успешными. Мы легко нашли общий язык с коммерческими банками, которые вошли в наше положение. Московский индустриальный банк, Международный акционерный банк, банк «Санкт-Петербург» поступили лояльно и ответственно. Понимая сложности, свалившиеся на промышленные структуры, они реструктурировали долги по кредитам.

Более сложными оказались переговоры с ВТБ и «Альфа-банком». Ситуация с ВТБ вполне объяснима: банк должен занимать консервативную позицию, чтобы блюсти интересы государства. Нельзя также забывать, что ВТБ – огромная структура, где на согласование вопросов требуется время. Мы понимали сложность ситуации и проявили терпение. Результат налицо – мы сохранили прекрасные отношения и урегулировали все вопросы.

— Наличие долгов у крупной компании в цивилизованной экономике – нормальный процесс, поскольку большой бизнес не может развиваться без кредитов. К сожалению, в нашей стране наличие долговых обязательств часто служит сигналом недобросовестным игрокам

Окончание на стр. 2

# Станислав Щербаков: «С оптимизмом смотрим в будущее»

Окончание. Начало см. стр. 1.

**на рынке, пытающимся заполучить чужую собственность. Вы не сталкивались с подобными ситуациями?**

— К сожалению сталкивались. В разгар кризиса над одним из наших предприятий, Ленинградским электромашиностроительным заводом, нависла угроза недружественного поглощения, поскольку часть его активов находилась в залоге у одного из банков. Саму попытку рейда предприняла одна из конкурирующих с концерном компаний, чье имя я называть не буду. Тогдашний руководитель этой компании (сейчас он ее покинул) провел предварительные переговоры с узким кругом лиц одного весьма солидного банка, который был на тот момент нашим кредитором. Именно в это время в интернете началась информационная война против «РУСЭЛПРОМа»: появилась заказная публикация на сайте «Компромат.РУ» и вышли сюжеты в программе Андрея Караулова «Момент истины». Затем эти материалы были широко растиражированы по сети на различных сайтах, форумах, досках объявлений, популярных видео-хостингах. Цель этой акции состояла в том, чтобы сорвать переговоры концерна с другими банками и помешать перекредитоваться. Удар мы ощутили, но цели своей он не достиг.

Мы подали в суд на программу Андрея Караулова. Результаты судебных разбирательств мы оцениваем положительно. Суд вынес определение, по которому все приведенные в программе высказывания и комментарии относительно концерна «РУСЭЛПРОМ» и его руководства признаны частным мнением журналиста Андрея Караулова, которые не имеют отношения к объективной информации. Мы были вполне удовлетворены этим решением.

Параллельно с судебной тяжбой наша служба безопасности вместе с приглашенными специалистами в сфере информационной безопасности определила IP-адрес, с которого размещались в сети соответствующие ролики и заказные материалы. Это было сделано с компьютера, установленного в офисе компании-конкурента. Есть официальный отчет, подтверждающий этот факт. То есть нам достоверно известно, кем была инициирована информационная кампания против

«РУСЭЛПРОМа». Определить, кто наш недруг, оказалось гораздо проще, чем мы предполагали, так как человек, размещавший информацию, даже не пытался хоть как-то «замести следы».

**— Означает ли урегулирование кредитных вопросов, что у концерна не осталось других долговых обязательств?**

— Не открою секрета, если скажу, что без кредитов не работает ни одна крупная компания. Это - норма бизнеса. На сегодняшний день наши кредиты частично погашены, частично реструктурированы. В кризис «РУСЭЛПРОМ» не свернул ни одной программы по разработке новой техники, но, к сожалению, вынужден был пересмотреть программы техперевооружения. Иными словами, кредиты и другие финансовые обязательства остались, но перестали быть проблемными. Наш бизнес продолжает развиваться.

Необходимо понимать, что сегодня в России не так уж много предприятий машиностроения, которые соответствуют необходимым параметрам банковского риск-менеджмента, а также могут предъявить инвестиционные показатели соответствующего уровня. «РУСЭЛПРОМ» в их число входит. Поэтому когда наша ситуация с кредитами нормализовалась, банки стали активнее с нами общаться – мы проводим встречи, ведем переговоры, обсуждаем будущие проекты.

**— «РУСЭЛПРОМ» продолжает развиваться, участвуя в проектах национального уровня, успешно конкурируя с западными производителями и китайскими поставщиками, генерируя инновационные решения. Какой импульс может дать этому развитию решение вопроса с банковскими кредитами? Появится ли возможность выделить средства для инвестиций в техперевооружение?**

— Проблемы с банками затрудняли нам выстраивание длинных сделок, выполнение которых требует стабильного финансирования. Я имею в виду программы лизинга, программы технического перевооружения производств, закупку дорогостоящего оборудования и т.д. Когда финансовая ситуа-

ция изменилась, концерн вернулся к теме переоснащения своих заводов. Уже сформирован тактический план технического перевооружения на период до 2015 года с бюджетом до 0,5 млрд. рублей.

**— Российские машиностроительные компании начинают возвращаться на рынки, оставленные после распада СССР. «РУСЭЛПРОМ» – не исключение, и мы знаем, что Вы работаете в этом направлении. Расскажите об этом подробнее.**

— Наши основные рынки – это страны бывшего СССР и те страны, куда в советский период шли поставки оборудования наших предприятий. Я считаю, что у концерна прекрасные шансы укрепиться на рынках этих стран.

Хочу напомнить, что «РУСЭЛПРОМ» – один из немногих производителей, имеющих столь широкую номенклатуру электрических машин: от 2 кВт до 32 МВт (электрические машины и турбогенераторы) и даже до 250 МВт (гидрогенераторы). Благодаря этому, мы активно развиваем программу продвижения нашей продукции и услуг на рынки стран СНГ, в первую очередь, в Казахстан, Узбекистан, Украину, Беларусь, страны Азиатского региона – Пакистан, Индию, Вьетнам, Монголию, а также на Кубу.

У нас есть совместные проекты в Беларуси с ОАО «Белкоммунмаш» и Минским тракторным заводом, а в 2012 году в Узбекистане было учреждено совместное предприятие с участием «РУСЭЛПРОМа» по производству электродвигателей и запасных частей к ним.

Но это лишь одно из направлений по освоению новых рынков. Есть и другие, развивающиеся не менее активно, поскольку интерес к нашей продукции проявляют многие страны. Так, в 2010 году концерн поставил два гидрогенератора общей мощностью 10800 кВт для реконструкции ГЭС «Меголо» в Северной Италии. В 2011 году мы поставили статор гидрогенератора для ГЭС «Гаммеленге» в Швеции. А в 2012 году был подписан контракт с финской корпорацией «Фортум» о реконструкции гидрогенератора №2 ГЭС «Партебода»

в Швеции, включающий поставку всего оборудования и выполнение всех работ «под ключ». Продукция концерна поставлялась также в Китай, Австралию, Сербию, Афганистан, Бразилию.

**— В каких еще направлениях идет развитие бизнеса?**

— Нельзя не отметить участие «РУСЭЛПРОМа» в программах импортозамещения, суть которых заключается в замене дорогостоящего импортного оборудования на не уступающее ему по качеству аналоги российского производства. Образно говоря, мы возвращаемся и на российский электротехнический рынок. Сейчас мы выстраиваем долгосрочные партнерские отношения с крупнейшими производителями и поставщиками сложного промышленного оборудования, такого как насосы, мельницы, тягодутьевые системы и т.п. Мы идем на российский

рынок, например, в составе комплексов и решений крупных международных производителей, которые комплектуют свое оборудование нашими электродвигателями. Совместно с ними продукция концерна работает на новых АЭС, на крупных объектах ЖКХ, в частности, на водоканалах; есть и другие примеры.

**— Вступление России в ВТО вызвало много вопросов. Недавно эта тема, например, обсуждалась на форуме крупного бизнеса «Эксперт». Концерн предлагает большое число продуктов и решений, направленных на импортозамещение. Не приведет ли участие в ВТО к обострению конкуренции с иностранными компаниями на внутреннем рынке?**

— Если говорить об энергетическом и электрическом машиностроении, то мы уже давно существуем в жестких

условиях, конкурируя и с отечественными производителями, и с зарубежными. В первую очередь, это Китай, экспансия которого началась задолго до вступления России в ВТО. Это также Южная Корея, которая пока ведет себя не так агрессивно, как Китай, но в отличие от китайского, производимое в Южной Корее оборудование по качеству очень близко к нашему и европейскому вообще.

Поэтому вступление в ВТО мы пока не почувствовали – ситуация на электромашиностроительном рынке, в отличие от других отраслей, всегда была, как на войне.

В условиях глобальной стагнации потребления промышленной продукции, безусловно, возрастет активность международных игроков на российском рынке и рынках стран СНГ. Соответственно, усилится и конкуренция. Мы к этому готовы. ☺

## «РУСЭЛПРОМ» на форуме «Эксперт 400»

**Рейтинговое агентство «Эксперт» в 8-й раз подвело итоги рейтинга «ТОП-400», назвав имена 400 крупнейших компаний России. Главным критерием при составлении рейтинга был такой показатель, как объем продукции (работ, услуг), реализованный компанией в предыдущем году. По итогам 2011 года концерн «РУСЭЛПРОМ» занял 347-е место, улучшив свою позицию на 34 пункта (по итогам 2010 года концерн находился на 381-м месте). После подведения итогов участники рейтинга собрались на традиционном форуме, состоявшемся 3 октября 2012 года в Москве, на котором «РУСЭЛПРОМ» представлял заместитель Генерального директора концерна Святослав Масютин.**

В 2011 году годовая суммарная выручка предприятий и компаний, входящих в концерн «РУСЭЛПРОМ», составила 17,87 млрд. рублей. В итоге, «РУСЭЛПРОМ» вошел не только в число 400 крупнейших компаний

страны, но также и в число 40 крупнейших машиностроительных компаний России.

Святослав Масютин, участвовавший в круглом столе «Промышленность:

лидерство через модернизацию», представил на Форуме ключевые проекты «РУСЭЛПРОМа» последних лет. К ним, в частности, относится участие концерна в программе повышения энергоэффективности – разработка и внедрение серии асинхронных двигателей ВОВ 112-355 мм; а также в программе импортозамещения – разработка и серийный выпуск безредукторного привода для лифта серии 7 AVE (лебедки грузового и пассажирского лифтов) и создание линейки гибридных автобусов.

Отметив высокий уровень мероприятия в целом, он подчеркнул: «Участие в рейтинге «Эксперт 400», безусловно, способствует повышению имиджа компаний и, кроме того, дает им возможность реально оценить как свои собственные позиции на рынке, так и позиции конкурентов».

Концерн «РУСЭЛПРОМ» участвует в рейтинге «Эксперт-400» с 2004 года. За это время объем продукции, ежегодно выпускаемой концерном, вырос более чем в 6 раз – с 2,8 млрд. руб. в 2002 году до 17,5 млрд. руб. в 2011 году.

В целом же, по итогам рейтинга 2012 года, лидером крупного отечественного бизнеса была признана энергетическая компания «Газпром»; список завершила химическая группа «НИКОС». ☺



В рамках VIII Международного форума «Эксперт-400» проходил круглый стол по теме «Промышленность: лидерство через модернизацию». Его ведущими участниками выступили Юрий Пронько, автор программы «Реальное время» радиостанции «Финам FM»; Святослав Масютин, заместитель Генерального директора концерна «РУСЭЛПРОМ»; Александр Бойко, председатель совета директоров В2В-Center; и Сергей Цыбизов, заместитель начальника департамента по связям с госорганами Управляющей компании ММК

# Российско-белорусский гибридный автобус признан лучшим!

*«Витовт А-420», первый российско-белорусский гибридный автобус, был признан лучшим в среднем классе городских автобусов. Об этом было объявлено на VIII Международном автотранспортном форуме (МАФ), проходившем 22-24 октября 2012 года в выставочном центре «Крокус Экспо» в Москве. Посетители и участники форума могли познакомиться с новым гибридом на совместном стенде российского концерна «РУСЭЛПРОМ», ОАО Управляющей компании холдинга «Белкоммунмаш» (Белоруссия) и российской компании «ТрансМашГрупп».*

Новый двухдверный автобус с гибридным приводом, разработанным концерном «РУСЭЛПРОМ», предназначен для перевозок на городских и пригородных маршрутах; он имеет удобную низкую посадку и вмещает до 85 пассажиров, включая 29 сидячих мест. Автобус оснащен системами глобального позиционирования и дистанционного контроля технического состояния; все датчики и контроллеры завязаны в единую сеть с помощью CAN-технологий.

По сравнению с обычным дизельным двигателем, гибридная силовая установка, разработанная специалистами «РУСЭЛПРОМа», снижает потребление топлива на 30%, а выбросы вредных веществ (CO<sub>2</sub>, CO, NO<sub>x</sub>, CH) – в 10 раз. Совместный стенд «Белкоммунмаш», «РУСЭЛПРОМа» и «ТрансМашГрупп», находившийся в самом центре выставочной площадки, визуально представлял собой образ ночного мегаполиса. На его фоне яркий 12-метровый «Витовт А-420», стоящий на импровизированной автобусной остановке, сразу привлекал внимание посетителей и участников МАФ-2012.

Нынешний Форум отличался от Форумов прошлых лет возросшим представительским уровнем. В первый же день его работы совместный стенд «Белкоммунмаш», «РУСЭЛПРОМа» и «ТрансМашГрупп» посетил Чрезвычайный и Полномочный Посол Республики Беларусь в РФ Игорь Петришенко. Оценивая результаты сотрудничества компаний, он подчеркнул, что «Витовт А-420» – это отличный показатель эффективной кооперации России и Беларуси в научно-производственной сфере, которая позитивно отразится на экономике обеих стран. А в последний день работы Форума на стенде побывал



Церемония награждения участников МАФ-2012. Заместитель мэра Москвы по вопросам транспорта Максим Ликсутов (справа) и заместитель Министра транспорта РФ Николай Асаул (в центре) вручают ежегодную национальную премию «ПРОдвижение. Лучший коммерческий автотранспорт года в России» представителю ОАО «Белкоммунмаш» Павлу Павловцу (слева)

заместитель министра транспорта РФ Николай Асаул; он подчеркнул важность появления новой модели автобуса для российских регионов, нуждающихся в качественно новом подходе к решению транспортных и экологических проблем.

По окончании Форума автобус-лауреат был отправлен на Дмитровский испытательный полигон Центрального научно-исследовательского автомобильного и автомоторного института «НАМИ», где его технические характеристики оценят эксперты. По завершении испытаний «Витовту А-420» предстоит пройти сертификацию, необходимую для эксплуатации на дорогах России. После этого автобус будет готов к запуску в серийное производство. «Появление гибрида открывает большие перспективы для сотрудниче-

ства с производителями городского пассажирского автотранспорта России и СНГ, поскольку «РУСЭЛПРОМ» способен быстро наладить серийное производство комплектов тягового электрооборудования для автобусов на своих предприятиях», – отметил глава «РУСЭЛПРОМ-Электропривод» Станислав Флоренцев.

Эксклюзивным дистрибьютором «Витовта А-420» в России станет компания «ТрансМашГрупп» – один из крупнейших отечественных поставщиков транспортных средств. «Мы уверены, что автобусы нового поколения, такие как «Витовт А-420», нужны нашим городам именно сегодня, когда рынок гибридного транспорта в России только формируется», – сказал Денис Григорьев, председатель Совета Директоров компании



В работе МАФ-2012 принял участие заместитель министра транспорта РФ Николай Асаул, проявивший большой интерес к первому белорусско-российскому гибриднему автобусу. Н.Асаул (слева) на совместном стенде «Белкоммунмаш», «РУСЭЛПРОМа» и «ТрансМашГрупп»



Российско-белорусский стенд посетил Чрезвычайный и Полномочный Посол Республики Беларусь в РФ Игорь Петришенко



Генеральный директор компании «РУСЭЛПРОМ-Электропривод» Станислав Николаевич Флоренцев на МАФ-2012

«ТрансМашГрупп». «Более высокая стоимость гибрида по сравнению с обычным автобусом будет компенсирована экономией топлива уже в первый год его эксплуатации, поэтому цена не станет препятствием для приобретения наших автобусов российскими муниципалитетами», – добавил он.

К автобусу «Витовт А-420», пока еще не сертифицированному и не запущенному в производство, проявили интерес многие российские организации. Среди них – представители транспортных компаний и комитетов по транспорту Москвы и Санкт-Петербурга, которые выразили готовность испытать автобус на своих маршрутах, взяв на себя все издержки, связанные с этими испытаниями и опытной эксплуатацией. Так что, есть реальный шанс, что после сертификации гибридные автобусы белорусско-российского производства появятся на улицах обеих российских столиц. ☺



Так выглядит российско-белорусский «Витовт А-420», представленный на МАФ-2012



По завершении МАФ-2012 белорусско-российский гибридный автобус был отправлен на испытания



Салон автобуса «Витовт А-420»

## Инновационным технологиям – интеллектуальный привод

Этой теме была посвящена 7-я Международная конференция по автоматизированному электроприводу (АЭП), проходившая 2-4 октября 2012 года в Иваново на базе ИГЭУ (Ивановского государственного энергетического университета).

Её учредителями, по традиции, стали Министерство образования и науки РФ и Академия электротехнических наук РФ, а организаторами выступили АЭИ (Ассоциация инженеров по электроприводу), а также ИГЭУ и МЭИ (Московский энергетический институт).

Конференция в Иваново стала наиболее значимым форумом, состоявшимся после восстановления в августе 2011 года Российской АЭИ, которое проходило при активном участии концерна «РУСЭЛПРОМ» – с момента ее возрождения и по настоящее время исполнительным директором Ассоциации является Михаил Русаковский, Генеральный директор компании «РУСЭЛПРОМ-Мехатроника», входящей в состав концерна «РУСЭЛПРОМ».

В конференции приняли участие практически все вузы, НИИ и промышленные предприятия России, а также организации из Германии, Казахстана, Узбекистана и Украины, занимающиеся разработкой новых систем электропривода; они делегировали на конференцию участников, заявивших в общей сложности 180 докладов. Среди них – ОАО «Электропривод», концерн «РУСЭЛПРОМ», ОНПЦ ПФК «Внешторг-Микрон», ОАО НТЦ ФСК ЕЭС, ООО «Газпром ПХГ», фирма «Конверт ГмбХ», УкрНИИСИП, ОАО «Узметкомбинат» и другие, всего – 29 организаций.

На круглых столах и в секциях, работавших в рамках конференции, обсуждались как научно-теоретические

вопросы автоматизированного электропривода, так и вопросы, связанные с его использованием в различных отраслях промышленности, энергетики, в коммунальном хозяйстве.

Председатель конференции, Георгий Борисович Онищенко, возглавляющий АЭИ, доктор технических наук, профессор, выступая на конференции, отметил основные преимущества регулируемого электропривода. Во-первых, он дает существенную экономию электроэнергии и материальных ресурсов. Во-вторых, повышает ресурс электротехнического и механического оборудования. В-третьих, исключает избыточные нагрузки и гидравлические удары в гидротехнических системах. В-четвертых, обеспечивает автоматизацию и оптимизацию самих технологических процессов. И, наконец, повышает качество производимой продукции.

Он подчеркнул также, что важнейшим стимулом для развития этого направления в электротехнике является работа АИЭ, объединяющая лучшие научные силы страны с целью создания конкурентоспособных автоматизированных электроприводов.



Пленарное заседание открыл ректор ИГЭУ Сергей Вячеславович Тарарыкин, подчеркнувший важность проведения в вузе конференции для развития ивановской школы электропривода, впервые за последние 32 года принимающей конференцию АЭП

В рамках 7-й конференции АЭП работали секции и круглые столы, посвященные таким актуальным темам как использование автоматизированного электропривода в промышленности, энергетике, коммунальном хозяйстве; образовательные технологии по направлению подготовки «Электроэнергетика и электротехника»; перспективы развития электроприводов экскаваторов; и другим.

Многообразие докладов и актуальность затронутых в них проблем превратили конференцию АЭП в значимое событие отечественной и зарубежной научной жизни.



Выступает председатель конференции Георгий Борисович Онищенко, глава АЭИ, доктор технических наук, профессор Московского государственного открытого университета, Почетный академик АЭН РФ. Свой доклад он посвятил значению автоматизированного электропривода для модернизации экономики

## «РУСЭЛПРОМ» оснащает Загорскую ГАЭС 2

К числу важнейших текущих проектов «РУСЭЛПРОМа» относится поставка оборудования для Загорской ГАЭС 2, входящей в холдинг «РусГидро». Генератор-двигатели, которые производит концерн, используются только на ГАЭС (то есть на гидро-аккумулялирующих станциях, способных и производить электроэнергию, и запасать ее). В России сейчас реализуется лишь один подобный проект – Загорская ГАЭС 2 с проектной мощностью 840 МВт.

На Загорской ГАЭС 2, строительство которой «РусГидро» ведет в Сергиево-Посадском районе Московской области, завершается крупная сборка механизмов гидроагрегата №1. По состоянию на сентябрь 2012 года, его готовность составляла 80%, что соответствует графику строительства станции. В шахту генератора

был перенесен последний крупный элемент гидроагрегата – статор, представляющий собой неподвижную часть генератора, в которой «рождается» электрическая энергия. Оборудование изготовлено концерном «РУСЭЛПРОМ». Монтаж статора ведется с помощью двух мостовых кранов и траверсы общей грузоподъемностью 640 тонн.

Когда монтаж оборудования будет завершён, начнутся работы по электрическому присоединению элементов гидроагрегата к блочным трансформаторам. Первые два гидроагрегата мощностью 420 МВт планируются ввести в эксплуатацию в декабре 2012 года. На полную мощность Загорская ГАЭС 2 выйдет в 2014 году.



## Стратегическая сессия на ЛЭЗе

В октябре 2012 года на Ленинградском электромашиностроительном заводе (ЛЭЗ) состоялась стратегическая сессия, посвященная основным направлениям развития предприятия в среднесрочной перспективе до 2015 года и долгосрочной перспективе до 2020 года. Она стала логическим продолжением двух предыдущих сессий, прошедших в ТД «РУСЭЛПРОМ» летом нынешнего года в Москве. Результаты работы сессии ЛЭЗ комментирует консультант компании «РОЭЛ Консалтинг» Иван Иванов.

«Главный итог сессии я вижу в том, что в результате совместной работы сотрудников всех подразделений Концерна удалось добиться усиления горизонтальных связей. В работе по формированию плана развития ЛЭЗ принимали участие не только сотрудники завода, но и наши коллеги из УК, ТД, «РУСЭЛПРОМ Снабжение», Инженерного центра «РУСЭЛПРОМ», СЭЗа, всего – более 40 человек. Все они отмечали высокий эффект от совместной работы, включая обсуждение текущих проблем предприятия и, конечно же, поиск их решения.

Сейчас, когда основные направления развития ЛЭЗ определены и согласованы, мы приступаем к самому сложно-

му и важному этапу – реализации намеченных изменений. И здесь важно, не теряя темп, продолжить работу по укреплению взаимодействия в решении актуальных задач. К их числу, в первую очередь, относятся активизация продаж продукции ЛЭЗ; усиление технической поддержки продаж; организация единого информационного пространства по доступу к актуальной технической информации о продукции ПО ЛЭЗ для менеджеров ТД «РУСЭЛПРОМ»; организация обучения для менеджеров ТД «РУСЭЛПРОМ» продуктовым категориям ПО ЛЭЗ; оптимизация регламента согласования и размещения заявок; выделение базового ряда в номенклатурном справочнике.

Совершенно очевидно, что быстрое и грамотное решение многих из перечисленных задач повысит эффективность продаж не только продукции ЛЭЗ, но и концерна в целом.

Опыт многих компаний показал, что наиболее эффективно работа по внедрению изменений реализуется через механизмы сквозных рабочих групп. В ходе работы таких групп, которые создаются из сотрудников разных подразделений с целью решения сквозных задач и решения проблем на стыках, появляется реальная возможность приумножить эффект совместной работы, который все оценили и почувствовали во время стратегических сессий.

## Фотофакт

### Фидель Кастро Диас-Баларт встретился с представителями «РУСЭЛПРОМа»



На снимке (слева направо): Родион Сурков, Директор по маркетингу концерна «РУСЭЛПРОМ»; Карлос Мануэль Перез Сабина, ведущий менеджер дирекции по экспорту ТД «РУСЭЛПРОМ»; Фидель Кастро Диас-Баларт

На V Санкт-Петербургском научном форуме «Наука и прогресс человечества», проходившем 9-12 октября 2012 года, состоялась встреча представителей концерна «РУСЭЛПРОМ» со старшим сыном команданте Кастро – Фиделем Кастро Диас-Баларт, который является консультантом по научным вопросам Государственного Совета Кубы. Беседа проходила на русском языке, что неудивительно: выпускник физфака МГУ г-н Кастро Диас-Баларт прекрасно говорит по-русски. В свое время, закончив аспирантуру и защитив диссертацию в Объединенном институте ядерной физики (Курчатовский центр), он вернулся на Кубу, где возглавил Агентство по атомной энергии.

Участники встречи обсудили возможности развития сотрудничества «РУСЭЛПРОМа» с Республикой Куба, в частности – участие концерна в модернизации ряда ее предприятий.

Подобный проект можно рассматривать как продолжение диалога, начавшегося в 2011 году, когда был заключен контракт с компанией «Энергоимпорт» (Energoimport) на поставку оборудова-

ния для модернизации нескольких тепловых электростанций на Кубе на общую сумму свыше 13 млн. рублей.

## Гибридный автобус-гигант

*Radiomaster.net, 11.09.2012.*

Пассажирский автобус Autotram Extra Grand, длина которого составляет 30 метров, а вместимость – 256 пассажиров, нынешней осенью можно увидеть в окрестностях Дрездена (Германия), где проходили его испытания. Гигант, сочетающий вместимость трамвая с маневренностью автобуса, был разработан Транспортным институтом Фраунгофера и Техническим университетом Дрездена. Он потеснил с 1-го места китайский автобус Youngman JNP6250G длиной 25 метров.

Питание автобусу обеспечивают два дизельных «энергопакета», состоящие из шести и восьми цилиндровых генераторов, которые выдают 220 кВт и 235 кВт, соответственно. Их поддерживают 420-киловаттные суперконденсаторы и 120-киловаттные литий-ионные аккумуляторы. Автобусом-гигантом может управлять обычный водитель автобусов, имеющий соответствующие водительские права.

Из-за такой длины Autotram Extra Grand на городских улицах не появится, да к этому и не стремились его создатели – автобус рассчитан на то, чтобы стать относительно недорогой альтернативой пригородному железнодорожному транспорту. Ведь сборка автобусов, двигающихся по существующим автомагистралям, заметно дешевле сборки пригородных поездов и прокладки новых железнодорожных путей.



Длина самого большого в мире пассажирского гибридного автобуса Autotram Extra Grand (Германия) составляет 30 метров

## Грузовики-гибриды

*autoholding.net, 24.06.2012*

Летом 2012 года в Лионе (Франция) прошли испытания дизель-электрических грузовиков-гибридов крупнейших европейских производителей. В них участвовали: Iveco Eurocargo (7,5 т), более тяжелые DAF LF, MAN TGL и Mercedes Atego (12 т) и крупные трехосные Volvo FL и Renault Premium (26 т). Вот некоторые результаты.

Производитель Iveco объявил экономию топлива на 24-26% (НО: в лабораторных условиях и без кузова), DAF и Renault – до 20%, Volvo – 15-20%, Mercedes – 10-15%.

На вопрос, что делать, если гибридная установка откажет, DAF, Iveco, MAN и Mercedes уверили, что авто поедет дальше на дизеле. Renault остановится. А представители Volvo заявили, что ситуацию спасет круглосуточный сервис. Срок службы батареи никто не назвал: прототипы нынешних моделей появились лишь 4 года назад.

В целом, по результатам испытаний 1-е место можно отдать Volvo: его машины грамотно сделаны, готовы к продаже и имеют два ценных качества: работают на холоде, а также прошли краш-тест. Чтобы узнать, что будет с батарейным блоком, если в него «въедет» легковушка, испытатели разогнали тележку соответствующего веса и дали ей врезаться в грузовик на скорости 46 км/ч. Блок был покорен, но не «потек» и не загорелся.



На испытаниях гибридных грузовиков в Лионе самым надежным оказался Volvo FL

## «Сколково»: разработка гибридных двигателей

*NanoNewsNet.ru, 24.05.2012*

Благодаря соглашению, подписанному в 2012 году Президентом Фонда «Сколково» Виктором Вексельбергом и Гендиректором ОАО «КАМАЗ» Сергеем Когогиным, в инновационном центре «Сколково» будет создан Центр исследований и разработок российской автомобилестроительной компании. Суммарный бюджет проекта на период 2012-2016 годов составляет 1,3 млрд. рублей.

Согласно документу, Фонд «Сколково» и КАМАЗ будут сотрудничать по трем основным направлениям: энергоэффективные технологии, информационные технологии, а также космические технологии и телекоммуникации. Предполагается, что к 2015 году в Центре исследований и разработок ОАО «КАМАЗ» в «Сколково» будут работать 50 человек.

До 2015 года в Центре будут реализовываться проекты, связанные с созданием последовательного гибрида с применением мотор-колес; созданием параллельно-последовательного гибрида с применением мотор-колес и мотор-редуктора; с разработкой топливных элементов, а также газовых и газодизельных двигателей; с технологией сжиженного метана, литиевых аккумуляторных батарей, композитных материалов и нанопокровов и пр.

«КАМАЗ – первый российский автопроизводитель, открывающий свой исследовательский центр в Сколково, – сказал Президент фонда «Сколково» Виктор Вексельбер. – В планах КАМАЗа – разработка нового поколения грузовых автомобилей с использованием прорывных инновационных технологий мирового уровня. А наша задача – создать наиболее благоприятную среду для их реализации».

**Бюллетень издается концерном «РУСЭЛПРОМ».**

**Распространяется в электронном формате, не является средством массовой информации.**

**Адрес:**

ООО «РУСЭЛПРОМ»

109029, г. Москва, ул. Нижегородская, д. 32, корп. 15

**Телефон: +7 (495) 600-42-53**

**Факс: +7 (495) 600-42-54**

**www.ruselprom.ru**

**Редакция:**

Редактор выпуска: Светлана Колесова

Над номером работали:

Валентина Агапова,  
 Директор по корпоративным коммуникациям  
 и связям с общественностью концерна «РУСЭЛПРОМ»

Олег Шульц,  
 консультант корпоративной и финансовой практики,  
 Агентство инвестиционных коммуникаций «Примум Мобиле»

Фотоматериалы предоставлены Радиомом Джаббаровым, Алексеем Синёвым, Светланой Колесовой

Дизайн, верстка: Владислав Силаев