

УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ

**Деловой
Мир**

журналистское агентство

Машиностроение Украины

ЖУРНАЛ ВЫХОДИТ ДВА РАЗА В МЕСЯЦ С 2003 ГОДА

№2 (236) 16 - 31 января 2013 г.

"UZBEKISTAN INDUSTRIAL FORUM"

 **UZ
METAL/MASH
expo**

СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА
"UZMETALMASHEXPO-2013"
МЕТАЛЛУРГИЯ И МЕТАЛЛООБРАБОТКА.
МАШИНОСТРОЕНИЕ

27 - 29 Марта 2013
Узбекистан, Ташкент, Узэкспоцентр

ОДНА ВЫСТАВКА – ГОРЫ ВОЗМОЖНОСТЕЙ!

Машиностроение

- Станки и обрабатывающие центры, станочные приспособления
- Металлорежущие инструменты
- Смазочные материалы, смазочно-охлаждающие технологические среды,
- Сборочное производство
- Конвейеры, подъемно-транспортное оборудование
- Оборудование для строительства и монтажно-технологических работ
- Оборудование для обработки поверхностей
- Лазерная техника и оборудование
- Промышленное холодильное и вентиляционное оборудование
- Гидравлическое, пневматическое и прессовое оборудование
- Компрессоры, Насосы. Арматура
- Приводы и двигатели.
- Контрольно-измерительное оборудование
- Подшипники для станков и оборудования
- Конструкционные и инструментальные материалы
- Комплектующие изделия, узлы и устройства
- Автоматизированные комплексы
- Охрана труда и средства индивидуальной защиты

Металлургия и металлообработка

- Черная, цветная, порошковая металлургия
- Сырье и материалы для металлургической промышленности
- Оборудование и технологии для металлургических производств
- Кузнечно-прессовое, литейное и прокатное производство
- Оборудование, станки и инструменты для металлообработки
- Переработка ломов цветных и черных металлов
- Листо- и сортообработка: резка, профилирование, гибка, сварка
- Сварочные материалы, оборудование и технологии
- Продукция: трубы, лист с покрытием, метизы, металлоизделия, спецстали, спецсплавы и др
- Контрольно-измерительная аппаратура
- Транспорт, логистика, ИТ-технологии, страхование, лизинг



Организатор: IEG Uzbekistan
Узбекистан, 100084, Ташкент,
ул. А.Темура, 107 Б, офис 4С-02
Тел/факс: +998 71 238 59 87
E-mail: sales3@ieg.uz
www.ieguzexpo.com



ПрАТ «Радмир-Центр»
тел. (057) 758-57-88

Спеціалізована виставка

МАШИНОБУДУВАННЯ ХАРКІВЩИНИ

19-22 ЛЮТОГО

РАДМИР ЕКСПОХОЛ метро «Академіка Павлова»

Інформаційна підтримка

Українська
Техническая газета

Деловой
Мир

Машиностроение
Украины

МЕТАЛ
гайджест



аква
терм

Промышленность
В фокусе

MTT
Мир
Техники
и Технологий
The World of Technique and Technologies

ОБОРУДОВАНИЕ
ИНСТРУМЕНТ
для промышленности

ЭНЕРГОПОЛИТИКА
НЕФТЬ И ГАЗ

www.radmirexpo hall.com.ua

КАК ОПУБЛИКОВАТЬ РЕКЛАМУ В ЖУРНАЛЕ «МАШИНОСТРОЕНИЕ УКРАИНЫ»

ПОЛНОЦВЕТНУЮ НА ОБЛОЖКЕ

Стоимость ОДНОГО объявления, грн. НДС не облагается				
высота/ширина (мм), часть страницы А-4	I страница обложки	II страница обложки	III страница обложки	IV страница обложки
297x210 – 1 стр.	20 грн./ кв. см	4500	4200	4800
145x210 – 1/2 стр.	4000	3500	3200	3800

ПОЛНОЦВЕТНУЮ НА ВРЕЗЕ

(35-38 стр. журнала)

260x180 (4 страницы формата А-4)	9990
260x180 (2 стр. формата А-4 – 35-я и 36-я или 37-я и 38-я стр.)	5000
Объявления размером 1/2, 1/4 и 1/8 на 35-й и 38-й стр.	минус 10% стоимости рекламы на разво- роте

ПОЛНОЦВЕТНУЮ НА РАЗВОРОТЕ

(36-37 стр. журнала)

260x180 (2 стр. формата А-4 – 35-я и 36-я – разворот)	7500
260x180 (1 стр. формата А-4)	3000
260x90 или 130x180 - 1/2 стр.	2000
130x90 или 65x180 - 1/4 стр.	1250
65x90 - 1/8 стр.	750

ЧЕРНО-БЕЛУЮ НА ВНУТРЕННИХ СТРАНИЦАХ

Стоимость ОДНОГО объявления в ОДНОМ номере (НДС не облагается)		
высота/ширина (мм), часть страницы А-4	в 1 номере	в 6 номерах
260x180 – 1 стр.	2000	1500
130x180 – 1/2 стр.	1000	750
130x90 – 1/4 стр.	500	370
	в 12 номерах	в 22 номерах
260x180 – 1 стр.	1000	800
130x180 – 1/2 стр.	500	400
130x90 – 1/4 стр.	250	200

Стоимость изготовления оригинал-макета рекламы – 10% стоимости рекламной площади.

Стоимость PR рекламы – 1/2 стоимости рекламной площади. (PR реклама может быть только черно-белой).

СКИДКИ РЕКЛАМНЫМ АГЕНТСТВАМ И ВЫСТАВКОМ – ОТ 20%

Предоплата производится в долларах США или евро, российских рублях по официальному курсу ЦБР или в украинских гривнях по официальному курсу Нацбанка Украины.

Возможна оплата с расчетного счета на расчетный счет, с расчетного счета на кредитную карточку, с кредитной карточки на кредитную карточку, с помощью WebMoney и т.д.

Отправьте текст рекламного объявления по тел.-факсам: +38 056 3701434, 3701435 или e-mail: bw@business.dp.ua, указав его размер и количество публикаций. Вам будет выставлен счет на 100%-ную предоплату. После поступления предоплаты Ваше объявление будет опубликовано в следующем номере журнала.

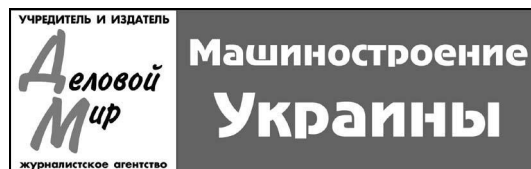
Текст рекламного объявления можно передать нам различными способами:

- просто как текст факсом или по e-mail - мы сами сделаем объявление и согласуем его с Вами;
- в виде графического файла *.tif, 300 dpi, CMYK; Ваш логотип, если он должен присутствовать в объявлении, тоже надо прислать в виде такого же графического файла;
- само объявление можно прислать в виде графического файла.

Ответственность за достоверность объявлений несет рекламодатель, который отвечает за содержание предоставленных данных, за соблюдение авторских прав и прав третьих лиц, за наличие ссылок на лицензии и указаний на сертификацию продукции и услуг в порядке, предусмотренном законодательством.

Предполагается, что рекламодатель имеет право и предварительно получил все необходимые для публикации разрешения. Передачей материалов рекламодатель также свидетельствует о передаче журналу права на изготовление, тиражирование и распространение рекламы.

Материалы, отмеченные знаком (R), публикуются на правах рекламы.



▼ ЖУРНАЛ ИЗДАЕТСЯ С 2003 г.
▼ ЭЛЕКТРОННАЯ И ПЕЧАТНАЯ ВЕРСИИ
▼ <http://www.business.dp.ua/index.html>
▼ ВЫХОДИТ 24 РАЗА В ГОДУ
▼ 16 – 31 ЯНВАРЯ 2013 г.

№2 (236)

ОГЛАВЛЕНИЕ НОМЕРА

	Стр.
Машиностроительный комплекс	5
Авиакосмическая промышленность	8
Автомобильная промышленность	21
Горно-шахтное, горнорудное и металлургическое машиностроение	36
Железнодорожное машиностроение	37
Машиностроение для легкой, пищевой промышленности, бытовых приборов	40
Оборонная промышленность	40
Подшипниковая промышленность	43
Приборостроение	44
Промышленность средств связи	44
Сельскохозяйственное машиностроение	44
Станкостроительная и инструментальная промышленность	48
Строительно-дорожное и подъемно-транспортное машиностроение	48
Судостроительная и судоремонтная промышленность	52
Тяжелое и энергетическое машиностроение	59
Химическое и нефтяное машиностроение	61
Электронная и электротехническая промышленность	62
Выставки, конференции, симпозиумы	70

УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ ЖУРНАЛА «МАШИНОСТРОЕНИЕ УКРАИНЫ» – ЮЖНО-УКРАИНСКОЕ ЖУРНАЛИСТСКОЕ АГЕНТСТВО «ДЕЛОВОЙ МИР» Свидетельство о госрегистрации

№6659 серия KB от 30.10.2002 г.

▼ Абон. ящик 3749, Днепропетровск, 49064, Украина.

▼ Тел.-факс.: +38 056 3701434, 3701435

▼ E-mail: machinery@business.dp.ua

▼ <http://www.business.dp.ua/index.html>

Главный редактор Тамара Мальцева
Выпускающий редактор Александр Шевченко
Последующие перепечатка и распространение материалов журнала "Машиностроение Украины" возможны только с разрешения редакции.

Тиражирование печатного варианта журнала выполнено с оригинал-макетов редакции на оборудовании ООО "Акцент ПП" (Запорожское шоссе, 40/194, Днепропетровск, Украина, тел.-факс: +38 056 7946105)

КАК ПОДПИСАТЬСЯ НА ИНФОРМАЦИОННЫЕ МАТЕРИАЛЫ «МАШИНОСТРОЕНИЯ УКРАИНЫ»

Подписной индекс
06727 в "Каталоге изданий Украины" ГП "Пресса".

НОВОСТИ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ (1 РАЗ В ДЕНЬ)	
СТОИМОСТЬ, грн. (НДС не облагается)	ЭЛЕКТРОННЫЙ ВАРИАНТ
подписка на 1 мес.	300 грн.
ЖУРНАЛ «МАШИНОСТРОЕНИЕ УКРАИНЫ» (2 РАЗА В МЕСЯЦ)	
	ПЕЧАТНЫЙ ВАРИАНТ
подписка на 1 мес.	200 грн.
* - при подписке в редакции дополнительно 30 грн. за доставку 1 экз. в страны ближнего зарубежья, 50 грн. – в страны дальнего зарубежья.	
	ЭЛЕКТРОННЫЙ ВАРИАНТ
подписка на 1 мес.	150 грн.

Подписка на печатный вариант журнала производится в редакции только в том случае, если нет возможности подписаться в отделении связи.

Подписка для иностранных граждан организована в редакции.

Подписчик печатного варианта журнала "Машиностроение Украины" может также БЕСПЛАТНО получать и электронный вариант журнала по e-mail в любом формате (*.doc, *.pdf или *.html).

РЕДАКЦИОННЫЙ ПОДПИСНОЙ ЛИСТ

Организация: Контактное лицо: Почтовый адрес: Тел.: Факс: E-mail: http://
Просим подписать на Новости машиностроительных предприятий - электронный вариант (файл *.doc) с " " 2013 г. на ____ мес.
Журнал «Машиностроение Украины» - печатный вариант с "1 " 2013 г. на ____ мес. - электронный вариант в виде файла *.doc, *.pdf, *.html с "1 " 2013 г. на ____ мес.

В АВГУСТЕ ЖУРНАЛ И НОВОСТИ НЕ ВЫХОДЯТ

Подписной лист надо заполнить и отправить:

- ▼ по факсу: +38 056 3701434, 3701435
 - ▼ по e-mail: bw@business.dp.ua
 - ▼ почтой: а/я 3749, Днепропетровск, 49064, Украина
- Возможна оплата с расчетного счета на расчетный счет, с расчетного счета на кредитную карточку, с кредитной карточки на кредитную карточку, с помощью WebMoney и т.д.

ПОДПИСКА НА ЖУРНАЛ «МАШИНОСТРОЕНИЕ УКРАИНЫ» С КУРЬЕРСКОЙ ДОСТАВКОЙ В УКРАИНЕ

Алчевск	KSS (06442) 22244, 29294
Бердянск	KSS (06153) 37725
Винница	KSS (0432) 579324
Горловка	KSS (06242) 27055, 27073
Днепропетровск	1. KSS (0562) 335289 2. Меркурий (056) 7219393, 7219394 3. САММИТ (056) 3704423 4. Статус (056) 2385032
Донецк	1. KSS (062) 3450359, 905899 2. Меркурий (062) 3451592, 3451594 3. Идея (062) 3810932, 3042022 4. Статус (062) 3119483
Евпатория	KSS (06569) 35532
Житомир	KSS (0412) 412795
Запорожье	1. KSS (061) 2209338 2. Статус (061) 2702935
Ивано-Франковск	KSS (03422) 25787, 501510, (0342) 775959, -54, -56
Измаил	KSS (04841) 20335
Ильичевск	KSS (048) 7770355
Керчь	KSS (097) 9311937
Киев	1. KSS (044) 2706220 2. САММИТ (044) 5214050 3. Статус (044) 3917451 4. Блиц-информ (044) 2518161 5. Меркурий (044) 2488808, 2499888
Кировоград	KSS (0522) 301185
Комсомольск	KSS (067) 7767104
Кременчуг	1. KSS (05366) 56927 2. САММИТ (05366) 32188
Кривой Рог	KSS (0564) 400759
Луцк	KSS (03322) 55411
Львов	1. KSS (0322) 419165, 419166 2. САММИТ (0322) 743223
Мариуполь	KSS (0629) 412843
Мелитополь	KSS (0619) 426390, 426380
Мукачеве	KSS (03131) 22133
Николаев	1. KSS (0512) 479227, 580099 2. САММИТ (0512) 561069
Одесса	1. KSS (0482) 7770355 2. Статус (048) 7342485
Павлоград	Меркурий (05632) 61428
Полтава	САММИТ (0532) 636840
Ровно	KSS (0362) 290832, 290837
Севастополь	KSS (0692) 549064
Симферополь	1. KSS (0652) 248579, 248974 2. САММИТ (0652) 516355
Сумы	1. KSS (0542) 219550 2. Диана (0542) 370355, 370656
Тернополь	KSS (0352) 235151, 430427
Ужгород	KSS (0312) 614235, 615127
Феодосия	KSS (06562) 72723
Харьков	1. KSS (057) 543937, 546265 2. САММИТ (0577) 142260 3. Статус (057) 7524138
Херсон	KSS (0552) 264232, 282169
Хмельницкий	KSS (03822) 32931, 795364
Черкассы	KSS (0472) 320847, (067) 7126999
Черновцы	KSS (0372) 584057
Ялта	1. KSS (0654) 324008 2. САММИТ (0654) 324135

ON-LINE ПОДПИСКА В УКРАИНЕ

<http://www.business.dp.ua/rusmach/machpodp.htm>

Подписка в других странах мира

ALBANIA	AUSTRALIA	GERMANY
AUSTRIA	AZERBAIDJAN	HOLLAND
BELARUS	BELGIQUE	HUNGARY
BRASIL	BULGARIA	INDIA
CANADA	CHINA	ITALY
CROATIA	CYPRUS	KOREA
CZECH REPUBLIC	DENMARK	LUXEMBOURG
ENGLAND	ESPANA	NEW ZEALAND
ESTONIA	FINLAND	POLSKA
FRANCE	ICELAND	SUISSE
GREECE	ISRAEL	SERBIA
HONG KONG	JAPAN	SLOVENIA
LATVIA	MAKEDONIA	VIETNAM
NORWAY	ROMANIA	SLOVAKIA
USA	SWEDEN	YUGOSLAVIA

Координаты подписных агентств - на сайте "Машиностроения Украины" (<http://www.business.dp.ua/index.htm>) и в редакции журнала. Вы можете получить их по e-mail или факсу.

Анализ**УКРАИНА: ТОВАРНЫЙ ИМПОРТ ИЗ ИНДИИ МОЖЕТ ПОВЫСИТЬСЯ**

Индия поставляет в Украину все больше машин и оборудования. При развитии тренда и при благоприятной конъюнктуре уже через несколько лет индийские машиностроители могут составить на отечественном рынке конкуренцию китайским поставщикам.

По результатам 10 месяцев 2012 г. положительное торговое сальдо с Индией стало четвертым по размеру из позитивных сальдо товарной торговли Украины с зарубежными странами после Египта, Турции и Ливана. Экспорт в Индию в указанный период относительно января-октября 2011 г. вырос на 6,4% и превысил \$1826 млн. Хотя импорт рос быстрее (+20,6%), пока что он составил \$777,8 млн. Тем самым, профицит двусторонней торговли - более \$1048 млн.

Эксперты напоминают, что подобный баланс достигнут, прежде всего, за счет жиров и масел (около 56% в товарной структуре экспорта), горюче-смазочных материалов (около 12%) и черных металлов (примерно 10%). Поставки по подгруппе 72 УКТ ВЭД "Черные металлы" составили примерно \$200 млн., что более чем вдвое меньше показателя 2011 г.

Действительно, Индия активно развивает собственное металлопроизводство, констатирует металлургический аналитик Владимир Пиковский. В 2005 г. Комиссия по экономическим вопросам индийского правительства приняла национальную программу развития металлургии. Долгосрочной целью программы является формирование современной металлургической промышленности, конкурентоспособной по качеству, сортаменту и эффективности. При этом к 2020 г. намечено увеличить внутреннее производство до 100 млн. т (против 38 млн. т в 2004-2005 гг.), из которых 25 млн. т - экспортировать. А по итогам 11 месяцев 2012 г. страна выплавляла 70,115 млн. т стали, заняв 4-е место в мире и нарастив выплавку в сравнении с январем-ноябрем-2011 на 4,2%. Экономист Центра промышленных и инвестиционных исследований Института мировой экономики и международных отношений РАН Владимир Кондратьев уточняет, что развитию собственной металлургии в стране способствует хорошая железорудная база (6% мировых запасов), залежи коксующихся углей (11% запасов планеты), недорогая рабочая сила. Эти предпосылки схожи с теми, которыми обладает Китай, в последние годы быстро развивающий металлургию.

Также в Индии находится огромный потенциал внутреннего металлорынка, продолжает В. Кондратьев. Пока что доля тяжелого машиностроения и строительства в экономике относительно невысока - 25% (для сравнения, в Бразилии - 35%, в России - 38%, в КНР - 53%). В 2011 г. индийское металлопотребление выросло более чем на 4%, до уровня 70 млн. т, и в 2012 г. эти темпы роста сохранились. Сейчас экономика страны несколько замедляется, как и во всех странах БРИКС, но специалисты ожидают, что к 2020 г. внутренний спрос на прокат все равно приблизится к 200 млн. т "годовых". Это будет связано с развитием инфраструктуры и промышленности, включая производство потребительских товаров длительного пользования.

А это все значит, что к 2020 г. индийская металлургия будет покрывать только половину национального потребления. Это создает шанс для отечественных металлоэкспортеров, добавляет В. Пиковский: "Индийский рынок знаком им по прежним годам, восстановить наработки не так уж трудно. Понятно, что конкуренцию составят и китайцы, и те же россияне, начиная с "Северстали", которая намерена совместно с компанией NMDC построить в Индии (в

шт. Карнатака) интегрированное метпредприятие ежегодной мощностью до 5 млн. т проката. В отличие от Поднебесной, Индия не сможет превратиться из импортера металла в его экспортера. Наоборот, тенденция спада импорта вскоре может смениться новым ростом". Действительно, по данным агентства Joint Plant Committee, за 5 месяцев финансового года (апрель-август-2012) ввоз металлопродукции в Индию подскочил на 39% в годовом сопоставлении, до 3,34 млн. т, включая 2,9 млн. т плоского проката. Пока что металлоимпорт облагается пошлиной в 7%, но операторы допускают, что с ростом внутреннего спроса пошлины могут быть снижены или частично отменены.

Ожидания насчет роста импорта проката в Индию подкрепляются и оценками внутренних экспертов. Директор по коммерции и маркетингу одной из ведущих метхолдингов страны JSW Steel Джаянт Ачарья отмечает, что в 2012-2013 гг. индийский металлоимпорт вырастет до уровня в 8 млн. т. По словам эксперта, главные причины устойчивого роста импорта - спрос со стороны автопрома и изготовителей потребительских товаров, задержки с созданием и запуском новых металлургических проектов, в т. ч. с участием иностранных инвесторов, высокий обменный курс рупии. "Плюс в последнее время возникли проблемы с сырьевым снабжением: в конце 2012 г. Верховный суд страны принял решение о пресечении нелегальной добычи железных руд, и основные добытчики в ведущих добывающих штатах Гоа, Карнатака и Орисса приостановили работу. В конечном счете большинство сталелитейных производств столкнулось с нехваткой сырья и начало его активный ввоз. И в обозримом будущем ситуация не изменится", - сказал эксперт. А это создает дополнительные возможности и для украинских сырьевиков. За 10 месяцев 2012 г. Украина поставила в Индию всего 90 тыс. т ЖРС на \$9,2 млн., но аналитики считают, что ввиду описанных действий Дели наши поставки могут вырасти в десятки раз.

В свою очередь, известно, что Индия - один из главных поставщиков ферросплавов для украинской металлургии. За 10 месяцев 2012 г. поставлено 23,6 тыс. т на \$39 млн., что составило 12% в стоимостной структуре. Экономисты напоминают, что ввоз индийских ферросплавов начал развиваться только в последние годы на фоне агрессивной политики группы "Приват" на рынке Украины. Для сравнения, за аналогичный период лидер по ферросплавовому импорту на отечественный рынок, Россия, поставила в нашу страну ферросплавов на \$48,5 млн., т. е. не намного больше, чем Индия. Индийские ферросплавщики реализуют на украинском рынке в основном ферросилико-марганец.

В целом же в товарном импорте из Индии, безусловно, лидирует фармацевтика - порядка 38% импортной стоимости. А вот второе место занимают электрические машины, ввоз которых в годовом сравнении увеличился более чем в два раза, а доля в стоимости импорта в январе-октябре-2012 составила около 13%. Экономический специалист Виталий Кулик считает это тревожным звоном для тяжмаша Украины: традиционные внутренние производители сдают позиции недорогому и достаточно качественному оборудованию уже не только китайского происхождения. "Тот же самый тренд в нише транспортных средств, в первую очередь, авто: за 10 месяцев 2012 г. их импорт из Индии вырос почти в 1,5 раза до \$25 млн. Пока что эта цифра может показаться небольшой, но какова скорость прироста! И это - в условиях вялого спроса на

внутреннем авторынке. Тогда как мы по этой подгруппе 87 почти ничего индийцам не поставляем", - говорит В. Кулик.

Как известно, корпорация Tata сегодня имеет самую низкую в мире себестоимость выпуска автомобилей, и уже интересуется европейскими рынками сбыта. С одной стороны, для подобных компаний интереснее всего высоколиквидные западные рынки, но они прочно заняты сильными местными конкурентами. Неудивительно, что авто из КНР (Chery, BYD, FAW, Geely, Great Wall) активно продвигаются в других развивающихся странах, включая и СНГ. Только за январь-октябрь-2012 китайский автоимпорт в нашу страну вырос на 43% и достиг \$250 млн., глядя на данные Минэкономразвития. В. Кулик считает, что через несколько лет индийцы способны составить заметную конкуренцию Поднебесной на рынках СНГ.

Примерно то же самое можно сказать и о других видах машиностроительной продукции. Отечественные АЭС закупают в Индии профильное оборудование и компоненты, хотя пока что немного - менее чем на \$18 млн. за 10 месяцев 2012 г. "Но и в этом сегменте импорт может развиваться. А вы говорите - Россия... Пока русские будут раскачиваться со своим малоэффективным атомпромом, азиаты перехватят у них все основные рынки. Индийцы в этом плане только начинают осваивать экспорт, а вот Китай в январе-октябре 2012 г. нарастил поставки украинским АЭС на 22,1% до \$645 млн., в то время как в саму КНР по подгруппе 84 поставлено продукции всего на \$42

млн. Да, из РФ это почти \$1 млрд., но посмотрите, китайцы почти уже догнали россиян, при этом не поставляя топливных элементов и других таких "тяжеловесных" позиций. То ли еще будет! В этом же направлении развивается и Дели, хотя ему пока что далеко до Пекина", - комментирует президент Центра рыночных реформ Владимир Лановой.

А В. Кулик добавляет: неплохие перспективы поставок в Украину у индийских компаний могут быть и по бытовой технике, производство которой сейчас активно развивается в Индии. Да, вероятно, эта страна не сможет сравниться по активности и объемам торговой экспансии с Китаем, но зато может потеснить с отечественного рынка внутренних производителей, у которых по-прежнему страдает производственная эффективность и маркетинг. "Индийская рабочая сила даже дешевле китайской, а при размещении производственных площадок в Бангладеше или Непале трудовые ресурсы вообще почти бесплатны. И это серьезный фактор конкуренции с КНР. В ближайшие лет 5-7 - вряд ли, но вот затем Дели может составить Поднебесной солидную конкуренцию на внешних рынках, и это касается не только Юго-Восточной Азии. Это непременно коснется и нашей страны", - полагает В. Кулик. Тем временем в 2013 г. товарный импорт из Индии может повыситься еще на 20-25% и выйти на уровень \$1,2-1,3 млрд. Особенно активным рост будет при посткризисном оживлении украинской экономики. (МинПром/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

Анализ

ГЕРМАНИЯ: РАСТУТ ОБЪЕМЫ КАПИТАЛОВЛОЖЕНИЙ В МАШИНОСТРОЕНИЕ СО СТОРОНЫ КОМПАНИЙ ИЗ КНР

Объемы прямых капиталовложений в экономику Германии со стороны компаний из КНР неуклонно росли с 2004 г. Примерно 70% указанных инвестиций, по данным PWC, направляются в энергетический и сырьевой сектор в странах Азии, Африки и Латинской Америки. В Германии китайский капитал интересуют прежде всего высокоспециализированные машиностроительные предприятия средних размеров, особенно изготовители автокомпонентов.

Всего по итогам 2011 г. эксперты консалтинговой компании Ernst & Young насчитали в Германии в общей сложности 45 новых китайских инвестиционных проектов - на 13 больше, чем в 2010 г. Аналитики подчеркивают, что столь высокой активности предприятия из КНР не проявляли ни в одной другой стране ЕС. Поэтому в списке основных иностранных инвесторов на германском рынке КНР в 2011 г. вышла, согласно Ernst & Young, на четвертое место после США, Швейцарии и Великобритании.

В 2012 г. активность китайского бизнеса на германском рынке слияний и поглощений заметно возросла, что стало результатом глобальной стратегии, сформулированной еще год назад в XII пятилетнем плане социально-экономического развития КНР. В нем содержится прямое указание предприятиям целенаправленно приобретать за рубежом фирмы, обладающие отсутствующими в КНР технологиями. Дополнительным стимулом становится существенное укрепление в текущем году как курса доллара, так и китайского юаня по отношению к евро, что снижает стоимость компаний Германии, многие из которых и так сильно подешевели после недавнего глобального кризиса.

Как подсчитала международная консалтинговая компания PricewaterhouseCoopers (PWC), в I полугодии 2012 г. фирмы из КНР объявили о покупке предприятий по всему миру или долей в их капитале на \$23,9 млрд. Согласно данным PWC, это в три раза больше, чем за январь-июнь 2011 г.

В 2011 г. китайский государственный холдинг CQLT поглотил крупного производителя уплотнителей для авто-

мобилей Saargummi, а группа CITIC Dicastal приобрела компанию KSM Castings, специализирующуюся на выпуске шасси и других автокомпонентов из легких металлов. Весной 2012 г. производитель автокомпонентов - компания Hebei Lingyun Industrial Group (пров. Хэбэй, выручка в 2010 г. - 4,6 млрд. юаней, является филиалом военно-промышленной корпорации Norinco (China North Industries Group Corporation, Пекин) купила 100% акций фирмы Kiekert AG - мирового лидера на рынке автомобильных замков для пассажирских машин (20% глобального рынка, выручка 2011 г. - более 500 млн. евро). Согласно договору, подписанному в марте 2012 г., Lingyun будет контролировать 55% акций Kiekert, другое подразделение Norinco - компания Henan North Xingguang Machinery & Electric Co, Ltd. - будет владеть 25%, а группа других инвесторов во главе с управляющим фондом James & Hina Capital Management - 20%.

В январе 2012 г. мировой лидер на рынке бетононасосов, китайский концерн Sany Heavy Industry объявил о покупке германского конкурента - фирмы Putzmeister. В феврале компания LDK Solar приобрела 1/3 капитала производителя солнечных батарей Sunways. В марте состоялась уже упомянутая сделка с Kiekert.

В апреле в руки промышленной группы XCMG перешел контрольный пакет акций еще одного германского производителя бетононасосов - семейного предприятия Schwing.

В июне 2012 г. произошло еще одно поглощение в области фотогальванических элементов - холдинг Hanergy Holding Group (Пекин) приобрел компанию Solibro.

В конце августа, согласно сообщениям СМИ, с потенциальными китайскими инвесторами шли переговоры о продаже сразу трех фирм Германии - производителя электрогрузчиков и другого подъемно-транспортного оборудования - фирмы Kion, компании Tailored Blanks, специализирующейся на выпуске автомобильных листов для изготовления кузовов, и станкостроительной группы MAG.

По данным газеты Handelsblatt, инвестор из КНР готов предложить за 25%-ный пакет акций компании Kion (один

из ее самых известных брендов - Still) как минимум 700 млн. евро. В таком случае сделка станет самым крупным китайским капиталовложением на рынке Германии.

Группа MAG может обойтись покупателю в 500 млн. евро. За Putzmeister, согласно официальным сообщениям, было заплачено 324 млн. евро.

Автомобилестроительная компания China Youngman Automobile Group Co, Ltd. в начале августа 2012 г. заключила договор с производителем автобусов и троллейбусов - компанией Vison Bus GmbH (Нижняя Бавария, Пилштинг, бывшая NEOPLAN Bus GmbH - до апреля 2009 г. филиал MAN Nutzfahrzeuge AG) о приобретении частной китайской корпорацией контролирующего пакета - 74,9% акций германской фирмы за 10 млн. евро. Позднее сделка была одобрена правительственными контролирующими органами обеих стран.

Youngman после покупки инвестирует в германскую компанию дополнительно 8 млн. евро, в том числе 5 млн. евро в виде кредита, для расширения производственной деятельности. 1 млн. евро будет передан бывшим акционерам в виде премии.

В последнее время производительность Vison была очень низкой, а в прошлом году задолженность достигла 2,26 млн. евро, тогда как в последние годы Youngman Automobile со своими автобусами, произведенными по лицензии Neoplan, уже вышла на рынки Германии, Италии и других европейских стран. В 2011 г. Youngman произвела более 4,8 тыс. автобусов.

Приобретение баварской фирмы, где трудятся более 200 человек, стало логическим продолжением политики

проникновения на европейский автомобильный рынок, тем более, что Youngman не удалось приобрести шведскую компанию Saab из-за противодействия американской корпорации General Motors.

В 2011 г. из КНР в Германию пришли \$1,28 млрд., отмечает государственное агентство Germany Trade & Invest. В то же время общая сумма прямых иностранных инвестиций в Германию достигла в 2011 г. \$116 млрд.

Таким образом, доля китайского бизнеса в этих капиталовложениях составила в прошлом году всего лишь чуть более 1%, так что речь не идет о какой-либо "тотальной распродаже" германских активов, которая могла бы вызвать настороженность или недовольство населения. Прагматичные китайские инвесторы совершают точечные вложения.

При этом они явно предпочитают выбирать либо обанкротившиеся фирмы, такие как Saargummi или Solibro, либо компании с определенными финансовыми трудностями, как Schwing или Putzmeister. В такой ситуации китайские инвесторы нередко воспринимаются как спасители первоклассных предприятий Германии, по разным причинам переживающих временные трудности.

Такому имиджу весьма способствует то, что новые хозяева из КНР, как правило, гарантируют сохранность абсолютного большинства рабочих мест. Работники Saargummi и Schwing получили такие гарантии на ближайшие пять лет, а трудовому коллективу Putzmeister они даны до конца 2020 г. (БИКИ/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

США: ПРОЦЕСС РЕЛОКАЛИЗАЦИИ В АМЕРИКАНСКОМ МАШИНОСТРОЕНИИ НАБИРАЕТ СИЛУ

По сообщениям западной печати, в американской промышленности, похоже, набирает силу процесс "релокализации", направленный на расширение производственных операций непосредственно на территории США путем возвращения некоторых из них из-за границы.

В 2011 г. компания Ford объявила о намерении создать на своих американских заводах к 2015 г. 12 тыс. рабочих мест, в том числе 5 тыс. в 2012 г. Это связано с ее решением производить на двух заводах в шт. Мичиган аккумуляторные батареи и трансмиссионные валы, ранее выпускавшиеся в Мексике и Японии. Цель: концентрация производства близ Уэйна, где собираются ее гибридные автомобили.

Кроме того, руководство Ford собирается подобным образом "спасти" завод в Эйвон-Лейке (шт. Огайо), израсходовав \$128 млн. на адаптацию его к производству коммерческих автомобилей F650 и F750, в настоящее время выпускающихся на совместном предприятии в Мексике.

Другим примером "репатриации" предприятий могут служить действия Master Lock Company. С середины 2010 г. этот крупнейший мировой производитель запирающих устройств создал у себя порядка 100 рабочих мест, некогда перенесенных в КНР. В начале 1990-х годов эта фирма имела более 1,3 тыс. занятых, но после того, как в 1993 г. приступила к переносу производства за границу (вначале в КНР, а затем в Мексику), ее персонал в США сократился вчетверо.

В числе причин, побудивших компанию решиться на обратный процесс, эксперты называют повышение издержек производства и проблемы, связанные с логистикой, в Азии - и это при наличии у нее в Висконсине завода, обладающего, как она утверждает, достаточно высокой конкурентоспособностью.

Еще одна компания - Farouk Systems сочла репатриацию производства единственным средством защиты собственной репутации, поскольку уже вскоре после размещения части мощностей в КНР и Республике Корея констатировала, что у ее щипцов для волос CHI стали появляться недоброкачественные копии. Этот процесс принял такой размах, что на борьбу с ним компании пришлось расходовать до \$500 тыс. в месяц, ибо от обманутых покупателей поступало все больше жалоб на получаемые ожоги. В результате в 2009 г. основатель и президент Farouk Systems решил сосредоточить все производство данной продукции в США. Цены ее щипцов для волос в три-четыре раза выше средних. Однако, продавая более 60% этой продукции в США, фирма получает выгоду от близости к клиентам. На ее новом заводе в Хьюстоне в настоящее время занято около 1 тыс. человек.

В последнее время все активнее культивирует ориентацию на выпуск продукции, сделанной в США, и изготовитель бытовых электроприборов - Whirlpool, утверждающий, что на изделия, изготовленные в США, у него приходится 82% американских продаж и что в дальнейшем данный показатель может возрасти. Несколько месяцев назад группа возвратила в страну производство части миксеров KitchenAid, которое с 2006 г. осуществлялось китайскими субподрядчиками. С тех пор в Гринвилле (шт. Огайо) фирмой было создано 25 рабочих мест, к которым в скором времени должны добавиться еще 45. Согласно заявлению одного из представителей компании, все это дает ей экономию по части транспортных и складских расходов, компенсируя более высокие издержки на заработную плату в США.

Кроме того, повысив уровень автоматизации на предприятии в Гринвилле, компания уменьшила на каждой линии по производству миксеров число занятых с восьми до шести.

Сейчас руководство Whirlpool рассматривает вопрос о возвращении в США производства других мелких бытовых электроприборов. (БИКИ/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

Читайте на эту тему в «Машиностроении Украины, СНГ, мира» (<http://ukrmach.dp.ua/>)

УКРАИНА: ВВС ПОЛУЧИЛИ ТРИ УЧЕБНО-БОЕВЫХ САМОЛЕТА

Севастопольская бригада тактической авиации воздушного командования "Юг" ВВС Украины получила два учебно-тренировочных самолета L-39M Albatros и один учебно-боевой истребитель МиГ-29УБ. Как сообщается на сайте Минобороны Украины, L-39 прошли модернизацию на Одесском авиационном заводе, а МиГ-29УБ - на Львовском авиационно-ремонтном заводе. Ранее в течение 2012 г. на севастопольский аэродром "Бельбек" прибыли еще два самолета L-39M и два восстановленных МиГ-29. Таким образом, в бригаду поступило семь модернизированных самолетов.

Чешские самолеты Aero L-39 Albatros способны развивать скорость до 760 км/ч при практической дальности до 1650 км. В боевой версии самолеты могут нести до 290 кг вооружения. L-39 различных модификаций стоят на вооружении свыше 30 стран.

МиГ-29УБ представляет собой учебно-боевую версию истребителя четвертого поколения и от боевого самолета отличается отсутствием бортовой радиолокационной станции. Истребитель развивает скорость до 2450 км/ч при дальности до 1430 км. В боевой комплектации может нести свыше двух тонн вооружения, включая 30-миллиметровую пушку, а также различные ракеты и бомбы на семи точках подвески. (Lenta.ru/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА И РОССИЯ РАБОТАЮТ НАД СОЗДАНИЕМ СОВМЕСТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ ПО СЕРИЙНОМУ ПРОИЗВОДСТВУ САМОЛЕТОВ АН-70, АН-140, АН-148 И АН-124

Украина и Россия работают над созданием совместных предприятий по серийному производству самолетов Ан-70, Ан-140, Ан-148 и Ан-124 ("Руслан"). Об этом на брифинге по итогам визита премьер-министра Украины Николая Азарова на авиазавод "Антонов" заявил генеральный директор Дмитрий Кива.

"Относительно того, что мы работаем с Россией, какие у нас есть темы: это Ан-70, Ан-140, Ан-148, Ан-124 ("Руслан"). Вот по каждой теме мы готовим сейчас предложения, и соответствующие группы работают для того, чтобы создать... совместные предприятия... Потому что на рынке сегодня заказчик хочет иметь дело с одним (субъектом)", - отметил Кива.

Он также подчеркнул, что на сегодняшний день украинским стратегическим интересам в авиастроении ничего не угрожает и, поскольку на сегодняшний день тема о поглощении предприятия не поднимается, сотрудничество с Россией необходимо вести, отстаивая свои экономические интересы. (РБК-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ДЛЯ ЗАВЕРШЕНИЯ СОЗДАНИЯ ПЕРВОГО СЕРИЙНОГО АН-70 НЕОБХОДИМО ОКОЛО 300 МЛН. ГРН.

Для завершения создания первого серийного Ан-70 необходимо около 300 млн. грн. Об этом заявил генеральный директор предприятия Дмитрий Кива.

"Не так все просто с деньгами в стране. Поэтому, если будет возможность, то будет и финансирование, а насколько оно будет, мне пока трудно сказать... Этот самолет (Ан-70) (построен) на деньги Министерства обороны Украины в соответствии с тем договором, который есть с Министерством обороны, но дальше нам должно поступить дополнительное финансирование под окончание строительства этого самолета.... Для окончания этого самолета, а я имею в виду покупку крыла, двигателя,... я думаю, что это в районе 300 млн. грн. для того, чтобы кончить программу этого самолета", - отметил Кива.

Он также заявил, что, в соответствии с подписанной с российской стороной "схемой кооперации", "Антонов" будет заниматься производством крыльев и для российских, и для украинских самолетов. Фюзеляжи будут поступать от российской стороны, а сборка самолетов будет проводиться также в Украине.

"Мы оценивали подготовку производства в районе \$150 млн. (с украинской стороны), если по крупному серийное производство организовывать, потому что для выгодного крупносерийного производства должна быть хорошая подготовка производства на современных технологиях с использованием вычислительной техники и так далее. Мы частично это внедряем", - сказал Кива. Также он отметил, что крыло для самолета Ан-70 уже частично построено на Ташкентском авиационном заводе. "Должно быть решение правительства для того, чтобы нам эти крылья перевозить", - также сообщил Кива.

Кроме того, он отметил, что украинское правительство обещает АНТК "Антонов" финансовую поддержку для серийного производства самолетов Ан-70, поскольку она нужна еще и для других семейств самолетов. "Мы сегодня планируем линейку целую самолетов (выпускать) семейства Ан-148, Ан-158, ... и транспортный грузовой Ан-178, грузоподъемностью 15-17 т. То есть, это целая линейка, рынок для них достаточно большой", - отметил гендиректор "Антонова".

На вопрос о том, когда будет завершен этап государственных украинско-российских испытаний, Кива сообщил: "По программе для окончания всех видов испытаний у нас 652 полета уже выполнено. Нам осталось выполнить 70 полетов выполнить вместе с заказчиками". (РБК-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: КАБИНЕТ МИНИСТРОВ ОБЕЩАЕТ ОБЕСПЕЧИТЬ ПОДДЕРЖКУ СЕРИЙНОГО ПРОИЗВОДСТВА АН-70

Кабинет министров обещает обеспечить поддержку серийного производства самолетов Ан-70. Об этом заявил премьер-министр Николай Азаров в ходе посещения Государственного предприятия "Антонов". "Правительство будет поддерживать эту разработку, и не только эту разработку, будет поддерживать авиастроение в целом в стране. Это для нас приоритетная отрасль, которая вышла на путь развития, и она будет развиваться", - сказал он.

Премьер отметил, что история разработки этого самолета очень длительная. "История и борьба за этот самолет была длительной - более 20 лет, и она еще не закончена, и поэтому, чем быстрее мы проведем в полном объеме летные испытания, чем быстрее мы приступим к серийному производству, тем быстрее мы в этой борьбе поставим точку", - сказал он. Азаров выразил мнение, что этот самолет современен, на него будет большой спрос, и серийное производство позволит обеспечить потребности завода на десятилетия.

Азаров также выразил мнение, что сотрудничество с Россией при разработке этого самолета является примером успешной кооперации между странами.

Ан-70 является среднемагистральным грузовым самолетом, разработан в 1990-е годы, серийно не выпускался.

Министерство обороны намерено принять на вооружение 2 самолета Ан-70 в 2014 г.

В марте 2012 г. Украина и Россия утвердили схему кооперации по производству самолетов Ан-70. (Українськи новини/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ГЛАВА ГП «АНТОНОВ» РАССКАЗАЛ О ПЛАНАХ УВЕЛИЧЕНИЯ ВЫПУСКА САМОЛЕТОВ

Государственное предприятие "Антонов" (Киев) произвело 8 самолетов в 2012 г. Об этом на пресс-конференции сообщил президент-генеральный конструктор ГП "Антонов" Дмитрий Кива. "Мы произвели 8 самолетов. 5 Ан-32 и 3 Ан-148", - сказал он. При этом Кива сообщил, что в 2013 г. ГП "Антонов" планирует произвести 12 самолетов.

ГП "Антонов" вместе с Харьковским государственным авиационным производственным предприятием и авиаремонтным заводом №410 (Киев) входит в состав государственного авиаконцерна "Антонов". (Українськи новини/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ГП «АНТОНОВ» РАССМАТРИВАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ ПРОИЗВОДСТВА АН-38-100

ГП "Антонов" изучает возможность модернизации и возобновления серийного производства самолета Ан-38-100, сообщил заместитель начальника отдела перспективных проектов компании Андрей Хаустов.

По его словам, основная причина малосерийности самолета Ан-38-100, выпущенного ОАО "Новосибирское авиационное производственное объединение им. Чкалова" в количестве 25 экземпляров, в двигателе силовой установки. Поскольку не удалось организовать нормальное техническое обслуживание двигателей Honeywell TPE331 для Ан-38 в России выпуск самолета был остановлен. В настоящее время в связи с предстоящими поставками в Россию и возможной организацией лицензионного производства двигателей Honeywell TPE331 для самолета Ан-2МС в России появляется возможность организации полноценного технического и сервисного обслуживания двигателей TPE331 для Ан-38-100, считает А. Хаустов. "Антонов" прорабатывает также возможность оснащения самолета Ан-38-100 украинскими двигателями МС-14. Этот проект предварительно получил обозначение Ан-38-400.

Серийные Ан-38-100, рассчитанные для перевозки 27 пассажиров, оснащались двумя ТВД TPE-331-14GR-801E мощностью по 1500 л. с. Максимальная взлетная масса 9500 кг, максимальная коммерческая нагрузка - 2500 кг. Крейсерская скорость 340/380 км/ч на высоте 3,0-4,2 км. Дальность полета с максимальной нагрузкой - 990 км, с максимальным запасом топлива - 1790 км. (АвиаПорт/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ЗА ПОСЛЕДНИЕ ДВА ГОДА ГП «АНТОНОВ» СОЗДАЛО 1,5 ТЫС. РАБОЧИХ МЕСТ

Благодаря серийному производству самолетов Ан-70, Ан-148, Ан-158 государственное предприятие "Антонов" за последние два года создало 1,5 тыс. новых рабочих мест. Об этом заявил вице-президент - директор филиала ГП "Антонов" "Серийный завод "Антонов" Николай Подгребельный во время ознакомления премьер-министра Украины Николая Азарова с ходом серийного производства самолета Ан-70 на ГП "Антонов". "За последние два года приняли 1,5 тыс. рабочих. И это не предел. Мы планируем в 2013-2014 гг. принять еще не менее тысячи рабочих", - сказал он.

Николай Подгребельный добавил, что благодаря серийному производству самолетов рабочие вовремя получают заработную плату, которая постоянно растет. Также это позволило развивать социальную инфраструктуру предприятия. В частности, по его словам, был восстановлен детский лагерь в Конча-Заспе, который на протяжении последних десяти лет не работал. Сейчас вводится в эксплуатацию детский сад на 320 мест, помещения которого 15 лет находилось в аренде. "Хочу поблагодарить Вас за то, что Вы лично и правительство постоянно уделяете большое внимание авиационному производству. Коллектив "Серийного завода" вместе с головным предприятием АНТК им. Антонова оправдает ваши ожидания, и будет производить самолеты в тех объемах, как это было в советское время", - отметил вице-президент - директор филиала ГП "Антонов".

В свою очередь премьер-министр Украины Николай Азаров отметил, что Украина боролась за серийное производство Ан-70 с 1993 г. "И вот наконец первый серийный фюзеляж выкатывается на оснастку. Это действительно радостное событие для нас". Николай Азаров подчеркнул, что Ан-70 имеет большой рынок и в авиатранспорте такого типа есть большая потребность. "За этот трудный период мы выдержали конкуренцию с крупнейшими самолетостроительными корпорациями, и пока мы опережаем их с точки зрения выхода на рынок серийного самолета Ан-70. По своим параметрам и возможности транспортировки любых грузов и механизмов, в том числе военной техники, он остается вне конкуренции и на него есть огромный спрос. А если есть спрос - значит будет и работа", - сказал Николай Азаров. Он отметил, что Ан-70 - это один из примеров плодотворного кооперационного сотрудничества с РФ. (Trans-Port.com.ua/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ГП «АНТОНОВ» СЧИТАЕТ НЕЦЕЛЕСООБРАЗНЫМ РЕМОТОРИЗАЦИЮ АН-26

Ремоторизация транспортных самолетов Ан-26 проработана на украинском госпредприятии "Антонов", но пока признана нецелесообразной, сообщил заместитель начальника отдела перспективных проектов компании Андрей Хаустов.

По его словам, возможность ремоторизации самолета Ан-26 с установкой на нем двигателей от самолета Ан-140-100 (ТВЗ-117ВМА-СБМ1) проработана конструкторами и признана технически вполне осуществимой. Оставшийся ресурс самолетов Ан-26 не является критичным для экономической обоснованности проекта. Если бы все эксплуатанты решили бы ремоторизовать парк Ан-26, то это было бы экономически обосновано.

Для проведения ремоторизации парка самолетов Ан-26 надо построить первую опытную машину, провести ее испытания, сертифицировать по главному изменению. На сегодня можно констатировать, что имеющийся реальный спрос на ремоторизацию не позволит покрыть расходы на нее, это большой риск. Однако, если появится большой спрос на такую модернизацию, то она будет проведена, считает А. Хаустов.

Он полагает, что проведение НИОКР по созданию ремоторизованного Ан-26 требует достаточно больших затрат, поэтому для реализации проекта необходим существенный заказ на такие модернизированные Ан-26, чтобы вернуть затраченные средства разработчика - ремоторизация Ан-26 является чисто коммерческим проектом, который на собственные или заемные средства ГП "Антонов" осилить будет трудно, а без гарантий возврата средств - очень рискованно.

По данным А. Хаустова, общий парк самолетов Ан-26 в СНГ составляет 543 самолета, из которых в России - 404 машины, из которых, в свою очередь, в летном состоянии находятся 346 самолетов Ан-26. Нарботка лидерных самолетов Ан-26 составляет 38 лет, 43800 летных часа, 29900 полетов.

ГП "Антонов" ведет мониторинг состояния парка самолетов Ан-26 и проводит работы по увеличению ресурса эксплуатации машин. Существующие рамочные значения ресурсов - 45 лет, 45000 летных часов и 25000 полетов. Перспективные рамочные значения ресурсов - 55 лет, 55000 летных часов и 35000 полетов. (АвиаПорт/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: РАБОТЫ ПО АН-2МС ДОЛЖНЫ НАХОДИТЬСЯ В РАМКАХ ПРАВОВОГО ПОЛЯ

Украинское госпредприятие "Антонов" считает, что работы по созданию в России модернизированного варианта самолета Ан-2МС должны проводиться в рамках правового поля, сообщил заместитель начальника отдела перспективных проектов компании Андрей Хаустов.

По его словам, сразу после получения сведений о работах ФГУП "Сибирский научно-исследовательский институт авиации им. Чаплыгина" (СибНИА) по модернизации Ан-2, туда был отплавлен запрос ГП "Антонов" о правомерности таких действий, так как только разработчик отвечает за все модернизации самолета. "После этого начался переговорный процесс по Ан-2МС с СибНИА. Только разработчик Ан-2 может дать гарантии безопасности самолета. Если СибНИА предоставит нам доказательные материалы, чтобы можно было обеспечить безопасную эксплуатацию самолета, то специалисты ГП "Антонов" проведут расчеты и подтвердят или нет безопасность эксплуатации Ан-2МС. В принципе, институт уже начал предоставлять в Киев соответствующие документы по Ан-2МС", - сказал А. Хаустов.

Он подчеркнул, что "Антонов" хочет работать и действовать в рамках правового поля ради уверенности в безопасности полетов самолета. Развивая свой вариант модернизации воздушного судна - Ан-2-100, компания не исключает и другие возможные варианты усовершенствований, согласованные с разработчиком базового самолета. "Рынка хватит и на несколько вариантов развития Ан-2", - отметил представитель украинского предприятия. (АвиаПорт/ [Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: АН-70 ОБЕСПЕЧИТ ГП «АНТОНОВ» НАДЕЖНОЕ БУДУЩЕЕ НА ДЕСЯТИЛЕТИЯ

Ан-70 позволит Государственному предприятию "Антонов" иметь надежное будущее на десятилетия. Об этом заявил премьер-министр Украины Николай Азаров во время ознакомления с ходом серийного производства самолета Ан-70 на ГП "Антонов". "Ан-70 - это первоклассный современный самолет, который чрезвычайно нужен. Серийное производство этого самолета обеспечит заводу надежное будущее на десятки лет вперед. А вместе с заводом и Украине. Украина должна вернуть себе статус авиационной державы", - сказал Николай Азаров.

Премьер-министр пообещал государственную поддержку ГП "Антонов". "Правительство будет поддерживать отрасль авиационной промышленности - это для нас приоритетная отрасль, которая вышла на путь развития", - отметил Николай Азаров.

Глава правительства подчеркнул, что ему очень приятно принять участие в церемонии транспортировки фюзеляжа первого серийного самолета Ан-70 от стапеля к выходной двери цеха. "Мне очень приятно сегодня присутствовать и быть участником этого события. Это важнейший этап создания серийного самолета Ан-70. Борьба за этот этап была длительной - более 20 лет, и она еще не завершилась. Поэтому чем скорее мы проведем летные испытания, чем скорее мы приступим к серийному производству, тем быстрее мы в этой борьбе сможем поставить точку", - отметил премьер-министр. (Trans-Port.com.ua/ [Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ДВИГАТЕЛЬ Д-27 ЗАВЕРШИЛ ГОСУДАРСТВЕННЫЕ СОВМЕСТНЫЕ ИСПЫТАНИЯ

Государственные совместные испытания винтовентиляторного авиадвигателя Д-27 разработки ГП "Ивченко-Прогресс", предназначенного для среднего военно-транспортного самолета Ан-70, успешно завершены, сообщил представитель предприятия. "По итогам завершения ГСИ государственная комиссия 21 декабря подписала соответствующий акт", - уточнил он.

Двигатель Д-27 имеет следующие основные характеристики: взлетная мощность 14000 э. л. с., удельный расход топлива 0,170 кг/кВт-ч. Максимальный крейсерский режим: мощность 6750 э. л. с. при удельном расходе топлива 0,130 кг/кВт-ч. Сухая масса двигателя - 1650 кг.

ГП "Ивченко-Прогресс" - государственное предприятие, входит в состав министерства промышленной политики Украины. Сфера деятельности: проектирование, изготовление, сертификация, ремонт, испытание, доводка и постановка на серийное производство газотурбинных двигателей авиационного и промышленного применения. (АвиаПорт/ [Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

СНГ: РОССИЯ ВЫТЕСНИТ ПАО «МОТОР СИЧ» С РЫНКА ВЕРТОЛЕТНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ

Российские оборонщики, похоже, решили проблему зависимости российской вертолетной отрасли от украинских двигателей.

Как рассказал генеральный директор "Объединенной двигателестроительной компании" (ОДК) Владислав Масалов, к 2015 г. российские производители полностью вытеснят украинский завод "Мотор Сич", наладив выпуск в Санкт-Петербурге 600 двигателей в год - именно столько нужно, чтобы полностью покрыть потребности "Вертолетов России".

"Уже в контрактах на будущий год российские двигатели дешевле украинских, а к 2015 г. мы сможем полностью сменить "Мотор Сич" на российском рынке - у них просто не останется покупателей, поскольку на все новые вертолеты мы будем производить двигатели сами", - пояснил Масалов.

Он напомнил, что в Санкт-Петербурге было начато производство вертолетных двигателей на новой производственной площадке ОКБ "Климова". С советских времен двигатели, разработанные этим ОКБ, выпускались украинским заводом "Прогресс", позже ставшим компанией "Мотор Сич".

В свою очередь, гендиректор "Мотор Сич" Вячеслав Богуслаев пояснил, что, по его расчетам, двигатель, собранный из российских деталей к 2015 г., будет дороже украинских в 2-2,5 раза. К тому же, по его словам, ресурс украинских двигателей выше, а новые разработки, которые будут реализованы в 2013 г., "на 20 лет опережают возможные разработки ОКБ Климова".

Однако Владислав Масалов заверил, что российские двигатели не будут по ресурсу уступать украинским, а стоимость не будет превышать украинскую. "Даже сейчас опытные узлы стоят всего на 10-15% дороже, чем существующие у "Мотор Сич", а серийные будут значительно дешевле. Кроме того, интеллектуальные права на двигатели принадлежат ОКБ Климова, и за счет повышения роялти мы сможем выровнять цену", - отметил Масалов. (Аех.ru/ [Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

СНГ: ОКОНЧАТЕЛЬНЫЕ РЕШЕНИЯ ПО ПРОГРАММЕ САМОЛЕТА АН-70 БУДУТ ПРИНЯТЫ В 2013 ГОДУ

Окончательные решения по программе военно-транспортного самолета Ан-70 будут приняты в 2013 г.

"По Ан-70 начался процесс передачи документации со стороны компании "Антонов" в ОАК для организации производства этого самолета, - сказал президент ОАК Михаил Погосян. - Окончательные решения будут приняты в 2013 г."

Он считает, что ОАК совместно с "Антоновым" надо налаживать более тесное сотрудничество и кооперацию посредством реализации совместных программ. По мнению Михаила Погосяна, "конструкторский потенциал "Антонова" находится на уровне", а вот "производственная база нуждается в серьезной реорганизации, и это является некоторым тормозом в нашей более тесной кооперации, более тесном развитии".

Новый военно-транспортный самолет Ан-70 будет выпускаться Казанским авиационным производственным объединением им. Горбунова. "Проект создания Ан-70 осуществляется в тесном сотрудничестве казанских и украинских авиапроизводителей, - сказал Михаил Погосян в августе на научно-производственной конференции в Казани. - Процесс организации уже идет. Приняты решения по созданию новых мощностей на КАПО, которые должны отвечать самым современным требованиям, предъявляемым к авиационным производствам".

Ан-70 - среднемагистральный грузовой самолет, разработанный АНТК "Антонов". Самолет предназначается для замены устаревшего Ан-12. Совершил первый полет в декабре 1994 г. ([Аех.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Аех.ru/Машиностроение_Украины, СНГ, мира))

СНГ: ОАО «КОРПОРАЦИЯ «ИРКУТ» ПОСТАВИТ БЕЛАРУСИ В 2015 ГОДУ 4 УЧЕБНО-БОЕВЫХ САМОЛЕТА ЯК-130

Корпорация "Иркут" поставит Беларуси четыре учебно-боевых самолета Як-130. Соответствующий контракт на поставку самолетов в 2015 г. был подписан в Минске между Министерством обороны Республики Беларусь и ОАО "Корпорация "Иркут" в рамках реализации Договора между Российской Федерацией и Республикой Беларусь о развитии военно-технического сотрудничества от 10 декабря 2009 г.

В церемонии подписания контракта приняли участие министр обороны Республики Беларусь Ю. Жадобин, чрезвычайный и полномочный посол российской Федерации в Республике Беларусь А. Суриков, директор Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству России А. Фомин, президент ОАО "Корпорация "Иркут" О. Демченко.

Двухместный учебно-боевой самолет Як-130 предназначен для основной и повышенной подготовки летчиков фронтовой авиации. Он разработан ОАО "ОКБ им. А. Яковлева" (входит в состав ОАО "Корпорация "Иркут") и серийно выпускается на Иркутском авиационном заводе.

Як-130 стал первым в мире учебно-боевым самолетом нового поколения, позволяющим на самом современном уровне обучать пилотов для боевых самолетов поколения "4+" и "5".

Республика Беларусь стала первым государством - участником СНГ, закупаящим УБС Як-130.

По состоянию на конец 2012 г. объем экспортных заказов на УБС Як-130 составил 20 единиц. В 2011 г. корпорация "Иркут" выполнила контракт на поставку ВВС Алжира 16 самолетов Як-130. ([АРМС-ТАСС/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://АРМС-ТАСС/Машиностроение_Украины, СНГ, мира))

РОССИЯ: В МАРТЕ 2013 ГОДА В АХТУБИНСКЕ НАЧНУТСЯ ГОСУДАРСТВЕННЫЕ ИСПЫТАНИЯ ПЯТИ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ 5-ГО ПОКОЛЕНИЯ

Государственные испытания пяти истребителей 5-го поколения (перспективный авиационный комплекс фронтовой авиации, ПАК ФА) начнутся на базе испытательного центра ВВС в Ахтубинске в марте. Об этом сообщил главнокомандующий ВВС России генерал-лейтенант Виктор Бондарев.

"Самолеты ПАК ФА успешно выполнят программу летных испытаний. Три экземпляра проходят проверку в подмосковном Жуковском, четвертый опытный образец испытывается на заводе, а пятый сейчас на выходе, идет его приемка. В марте эти пять самолетов прилетают в Ахтубинск, где начинаются их государственные испытания. Все остальные машины будут отправляться туда напрямую с завода. К концу 2013 г. в Ахтубинске будут приниматься восемь перспективных Т-50", - сказал Виктор Бондарев.

По словам главнокомандующего ВВС, испытания перспективных истребителей будут завершены в течение 2-2,5 лет. В 2015 г. - начале 2016 г. строительство Т-50 станет серийным, они станут поступать в строевые части ВВС.

Виктор Бондарев отметил, что программой испытаний определены все необходимые проверки характеристик самолета и его систем, комплексов бортового оборудования и авиационного вооружения.

Главнокомандующий ВВС также сообщил, что опытно-конструкторские работы по разработке стратегического бомбардировщика-ракетоносца нового поколения (перспективный авиационный комплекс дальней авиации - ПАК ДА) завершатся к 2017-2018 гг.

"По разработке ПАК ДА проведено много работы. Самолет очень серьезный, ему предстоит обеспечивать стратегическую безопасность страны на многие годы, поэтому нам ошибаться нельзя. Думаю, до 2017-2018 гг. мы завершим создание новейшего бомбардировщика, и он будет подготовлен к серийному производству", - сказал Виктор Бондарев.

Главком ВВС отметил, что при разработке перспективного самолета большое внимание уделяется малой заметности и применению новых видов авиационных средств поражения различного класса. "На самолет будет возложено решение дополнительных задач, которые не были предусмотрены у Ту-95 и Ту-160. По характеристикам он будет превосходить все существующие зарубежные аналоги", - сказал генерал. Он также добавил, что сейчас в дальней авиации ведутся работы по продлению срока службы дальних бомбардировщиков-ракетоносцев Ту-160.

"Дальники будут модернизироваться. Сейчас два Ту-160 стоят на заводе. Один из них уже принимаем после модернизации, второй - на выходе в первом квартале следующего года. Туда идут поставки следующих стратегических самолетов для проведения модернизации", - информировал Виктор Бондарев.

Главком ВВС также сообщил, что для обеспечения дозаправки в воздухе самолетов дальней авиации, сейчас проводится модернизация воздушных танкеров Ил-78. ([АРМС-ТАСС/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://АРМС-ТАСС/Машиностроение_Украины, СНГ, мира))

РОССИЯ: В 2013 ГОДУ БОМБАРДИРОВЩИК СУ-34 ПОЛУЧИТ НОВОЕ ВООРУЖЕНИЕ

В арсенале фронтового бомбардировщика Су-34 в 2013 г. появятся новые виды авиационных средств поражения, сообщил источник в оборонно-промышленном комплексе.

По его словам, в 2013 г. планируется испытать в составе серийного авиационного комплекса Су-34 несколько типов новых авиационных средств поражения, после этого они будут включены в состав штатного вооружения фронтового бомбардировщика. Информация о характеристиках этого вооружения носит закрытый характер. ([Аех.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Аех.ru/Машиностроение_Украины, СНГ, мира))

РОССИЯ: МИНОБОРОНЫ И АВИАСТРОИТЕЛИ ПОДПИСАЛИ КОНТРАКТ НА ПОСТАВКУ 30 МНОГОЦЕЛЕВЫХ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ СУ-30СМ

Министерство обороны России и российские авиастроители подписали контракт на поставку 30 новейших многоцелевых истребителей Су-30СМ. Техника поступит на вооружение армии до 2016 г., сообщили в Управлении прессы и информации военного ведомства. Документ подписали заместитель министра обороны РФ Юрий Борисов и президент корпорации "Иркут" Олег Демченко.

Это уже второй контракт на поставку военному ведомству этого типа самолетов. Первый был подписан 21 марта. В соответствии с ним два самолета переданы ВВС России 22 ноября и в настоящее время проходят испытания в Государственном летно-испытательном центре Министерства обороны им. В. Чкалова.

Как подчеркнул главнокомандующий Военно-воздушными силами генерал-лейтенант Виктор Бондарев, "уже сегодня в центрах подготовки летного состава и боевых частях ВВС проводится комплекс мероприятий по подготовке к приему современной авиационной техники, в частности истребителей Су-30СМ". В 2013 г. ВВС России, по словам главкома, планирует получить более 10 таких самолетов. По оценке Олега Демченко, в продвижение программы Су-30СМ внесли свой вклад два ведущих предприятия ОАК - компании "Сухой" и "Иркут". "Своевременное и качественное выполнение государственного заказа - главная задача нашего предприятия", - заверил глава корпорации "Иркут".

Многоцелевой истребитель Су-30СМ, разработанный "ОКБ Сухого", продолжает линейку боевых самолетов семейства Су-30МКИ. Новый истребитель адаптирован под требования российских ВВС в части систем радиолокации, радиосвязи и государственного опознавания, катапультного кресла и ряда обеспечивающих систем. Также внесены изменения в состав вооружения. Истребители Су-30СМ серийно выпускаются Иркутским авиационным заводом - филиалом корпорации "Иркут". (АРМС-ТАСС/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ТЯЖЕЛЫЕ «ПРОТОНЫ» С 2017-2018 ГОДОВ ЗАМЕНЯТ РАКЕТАМИ С ЭКОЛОГИЧЕСКИ ЧИСТЫМ ТОПЛИВОМ

Российские ракеты-носители тяжелого класса "Протон", работающие на высокотоксичном гептиле и амиле, с 2017-2018 гг. планируется постепенно заменить на ракеты с экологически чистым топливом. Об этом сообщил спецпредставитель президента Казахстана на комплексе "Байконур" Сабит Кожаметов. "Конечно, взаимозамена ракет - это вопрос не завтрашнего дня. Я думаю, что, скорее всего, это начнут делать, начиная с 2017-2018 гг. и далее", - сказал он.

Он напомнил, что в 2004 г. было подписано соглашение между Россией и Казахстаном о том, что стороны будут модернизировать ракетные комплексы, которые будут работать на более экологически чистом топливе. "Сейчас в рамках этого соглашения идет модернизация", - пояснил Кожаметов. "Может быть "Протон" останется и будет летать на другом топливе, и будет называться по-другому, может быть его название останется прежним, а может быть эта ракета будет заменена другой, которая летает на экологически чистом топливе. Но при этом количество пусков не будет сокращаться, будет происходить взаимозамена", - отметил Кожаметов.

В качестве примера он привел ракету-носитель "Зенит", модернизация которой до ракеты тяжелого класса позволит заменить "Протоны". Он также сообщил, что будущая замена "Протона" обсуждается с российской стороной.

"Россия сейчас создает "Ангору", также идет поиск путей улучшения ракеты "Зенит". "Ангара" без проблем может заменить "Протоны". При этом "Зенит" не будет заменен на "Ангору", он останется сам по себе", - добавил Кожаметов. (ИТАР-ТАСС-Урал/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ПЕРСПЕКТИВНЫЙ САМОЛЕТ МС-21 БУДЕТ СОЗДАВАТЬСЯ В ШИРОКОЙ МЕЖДУНАРОДНОЙ КООПЕРАЦИИ

Перспективный российский самолет МС-21 будет создаваться в широкой международной кооперации. "В настоящее время его создание находится на этапе разработки конструкторской документации. Готовится производство на авиазаводе в Иркутске. Завершаются договорные отношения с нашими партнерами как внутри страны, так и за рубежом. Эта машина создается в рамках широкой международной кооперации", - сказал президент ОАК Михаил Погосян.

По его словам, есть все основания говорить, что в 2015 г. "первый самолет МС-21 начнет свои летные испытания". "Мы планируем начать поставки этих самолетов в 2017 г.", - уточнил он.

По его оценке, самолет будет конкурентоспособным "за счет нового уровня технологий", в частности, использования композитного крыла. Это позволит дать нам дополнительные преимущества, с точки зрения экономики. "Эти преимущества составят примерно 7-10%", - подчеркнул глава ОАК. (Аех.ru/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: НАЧАТЬ ПРОИЗВОДСТВО АН-124 НОВОЙ МОДИФИКАЦИИ ПРЕДПОЛАГАЕТСЯ В 2016 ГОДУ

На аппаратном совещании правительства Ульяновской области первый вице-премьер Александр Пинков сообщил, что с 2016 г. на ульяновском самолетостроительном заводе "Авиастар-СП" планируется возобновить производство самолета Ан-124 "Руслан" в его новой, современной модификации.

Постановление правительства РФ об этом будет подготовлено, по словам вице-премьера, до 1 апреля 2013 г. Предполагается, что общий заказ будет составлять 60 самолетов, из них 20 - госзаказ для Минобороны.

Как пояснил Пинков, информация об этом прозвучала на межведомственной рабочей группе по развитию военно-транспортной авиации в рамках заседания военно-промышленной комиссии. Он отметил, что постановлением правительства будет предусмотрено финансирование со стороны Минобороны и Минпромторга опытно-конструкторских работ, однако даже ориентировочную сумму называть не стал. "Переговоры с ГП "Антонов" по всем проблемным вопросам надо продолжать, убеждать их, дальше оттягивать сроки нельзя, иначе можно потерять машину навсегда, ведь ресурс летной годности заканчивается у всех существующих Ан-124 в 2030 г., и если проект будет откладываться, от этого не выиграет никто, ни Украина, ни Россия", - сказал Александр Пинков. По его словам, до начала производства "Русланов" в новой версии предстоит завершить программу глубокой модернизации гражданских и военных Ан-124, на что "уйдут еще 2013-2014 гг."

Самолет Ан-124 был сконструирован киевским ОКБ О. Антонова и впервые поднят в небо 30 лет назад, 24 декабря 1982 г. "Руслан" до сих пор по большинству характеристик остается непревзойденным транспортным самолетом, самым большим серийным самолетом в мире и самым мощным по грузоподъемности (120 т). В 1994 г. серийное производство "Русланов" было прекращено. Необходимость его возобновления была инициирована группой компаний "Волга-Днепр" (крупнейший эксплуатант Ан-124) около 10 лет назад. С тех пор заявлений представителей федерального правительства о скором возобновлении производства было множество, но никаких конкретных решений не было. (Аех.ru/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ООО «АЭРОКОН» В 2013 ГОДУ РАСШИРИТ НОМЕНКЛАТУРУ ЦЕЛЕВЫХ НАГРУЗОК БЕСПИЛОТНИКОВ

ООО "Аэрокон" (Казань) в 2013 г. расширит номенклатуру целевых нагрузок беспилотных летательных аппаратов (БПЛА) комплексов воздушной разведки, наблюдения и мониторинга, сообщил источник в авиапроме.

По его словам, новые перспективные полезные нагрузки для беспилотников будут отличаться от современных расширением номенклатуры за счет большего наполнения оборудованием, которое несет гиростабилизированная платформа. Одновременно будет повышена и точность стабилизации платформы. В 2012 г. предприятие проектировало и изготовило образцы гиростабилизированной платформы трех наименований.

Все разработки целевых нагрузок производятся компанией за собственные средства в инициативном порядке. "Аэрокон" пробовали ставить на беспилотники собственной разработки полезные нагрузки зарубежного производства, но условия поставки, цена, качество не устраивало предприятие, что и сподвигло его на проведение работ по созданию собственных разработок, пояснил собеседник.

Говоря о проведении сертификации комплексов с БПЛА типа "Рубеж-2", "Рубеж-10" и "Рубеж-20" в Венесуэле, специалист сказал, что в настоящее время практически сертификация комплексов с указанными беспилотниками приостановлена, в основном, осуществляются демонстрационные полеты.

Всего в ООО "Аэрокон" в 2011-2012 гг. изготовило около 100 БПЛА. Поставки комплексов с БПЛА осуществлялись и ведутся и силовым структурам и гражданским покупателям, дополнил эксперт. (АвиаПорт/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ОАО «ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ» ПЕРЕДАЛО ИНДИИ НОВУЮ ПАРТИЮ ВЕРТОЛЕТОВ МИ-17В-5

В рамках контракта на поставку средних многоцелевых вертолетов, подписанного ОАО "Рособоронэкспорт" и Министерством обороны Индии в 2008 г., индийской стороне поставлена очередная партия военно-транспортных вертолетов Ми-17В-5. Вертолеты изготовлены ОАО "Казанский вертолетный завод", который входит в холдинг "Вертолеты России". Остальные вертолеты планируется отгрузить в Индию в 2013 г. в соответствии с условиями контракта.

В настоящее время вертолеты типа Ми-8/17 считаются одним из символов российской авиационной промышленности. Большой интерес к ним оправдан тем, что они удачно аккумулируют последние технологические достижения и большой опыт применения и эксплуатации предшественников. Эти современные вертолеты, оборудованные новыми двигателями и бортовым радиоэлектронным оборудованием, унаследовали лучшие черты серии: высокую надежность, неприхотливость и простоту в эксплуатации. Лучшие в своем классе, они способны надежно работать и выполнять широкий спектр задач в различных условиях, в том числе в тропическом и морском климате, горной и пустынной местности.

Модификация вертолета Ми-17В-5 изготавливается в соответствии с требованиями индийского заказчика. Эти машины - одни из самых современных как на мировом рынке, так и в составе ВВС Индии. В частности, установленные на вертолете новые двигатели ВК-2500 с электронной системой управления имеют повышенные характеристики по мощности, что особенно важно в условиях жаркого климата и высокогорья. В случае выхода из строя одного из двигателей запас мощности другого обеспечивает безопасное продолжение полета до посадки вертолета. Установленное бортовое радиоэлектронное оборудование позволяет обеспечивать применение вертолета днем и ночью в различных метеословиях. Для этой версии вертолета Ми-17В-5 был разработан новый комплекс навигации и электронной индикации. Вся пилотажная и навигационная информация, а также сигналы с основных систем вертолета отражаются на четырех многофункциональных дисплеях, что в значительной степени снижает нагрузку на экипаж.

Ми-17 - средний многоцелевой вертолет, экспортная модификация Ми-8. Универсальность и высокие летно-технические характеристики сделали вертолеты этой серии одними из самых популярных в мире вертолетов российского производства. (Портал машиностроения/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: НОАО «ГИДРОМАШ» РАЗРАБОТАЛО И ИЗГОТОВИЛО ОПЫТНУЮ ПАРТИЮ АГРЕГАТОВ ШАССИ ДЛЯ ВЕРТОЛЕТА КА-62

НОАО "Гидромаш" - ведущее российское предприятие по разработке, производству и испытаниям шасси, гидроцилиндров и гидроагрегатов для всех типов летательных аппаратов - поставило ОАО "Арсеньевская авиационная компания "Прогресс" им. Н. Сазыкина" опытную партию агрегатов шасси для многоцелевого перспективного вертолета фирмы "Камов" Ка-62, сообщает пресс-служба "Гидромаша". "Шесть с половиной месяцев с момента выдачи технического задания и подписания договора на поставку понадобилось специалистам НОАО "Гидромаш" для того, чтобы разработать, изготовить и в конечном итоге отгрузить партию, состоящую из трех комплектов шасси", - пояснили на предприятии.

По мнению президента НОАО "Гидромаш" Владимира Лузянина, на сегодняшний день у компаний - участников проекта есть все необходимые и достаточные условия для того, чтобы первый полет нового Ка-62 состоялся на Международном авиационно-космическом салоне "МАКС-2013".

Российский вертолетостроительный холдинг "Вертолеты России", дочерняя компания ОПК "Оборонпром", входящей в "Ростехнологии" заключила первый экспортный контракт на поставку вертолетов Ка-62 бразильской Atlas Taxi Aereo. За период с первого квартала 2015 г. по первый квартал 2016 г. будет поставлено семь Ка-62. Контракт подразумевает также опцион на поставку дополнительных семи вертолетов данной модели. Подписание документа состоялось в рамках визита в Россию президента Бразилии Дилмы Ваны Русефф. (Аех.ru/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ООО «ДМИТРОВСКОЕ АВИАЦИОННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ»

В НАЧАЛЕ 2013 ГОДА ПРОВЕДЕТ ИСПЫТАНИЯ ВЕРТОЛЕТНОЙ ПРОТИВОПОЖАРНОЙ ПУШКИ

ООО "Дмитровское авиационное предприятие" в конце января - начале февраля планирует начать наземные испытания противопожарной вертолетной пушки, сообщил директор компании Сергей Тарасов. По его словам, испытываемая противопожарная пушка будет установлена на противопожарном варианте легкого многоцелевого двухместного вертолета соосной схемы RUMAS-10, такой вариант вертолета получил обозначение RUMAS-10Ф. Наряду с созданием базового RUMAS-10 предприятие-разработчик большое внимание уделяет варианту RUMAS-10Ф.

Особенностью противопожарной пушки для RUMAS-10Ф станет ее возможность применения при тушении пожаров в высотных зданиях, в труднодоступных местах с расстояния 25-30 м струйной системой пожаротушения барабанного типа, разрабатываемой российской компанией на Алтае. Так как вертолеты семейства RUMAS-10 обладают повышенной крейсерской скоростью, то этот фактор является очень важным именно для противопожарных операций с быстрой доставкой вертолета к очагу возгорания, сказал собеседник. (АвиаПорт/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ЛЕТАЮЩИЙ ЭКЗЕМПЛЯР ВЕРТОЛЕТА RUMAS-10 ПОКАЖУТ НА ВЫСТАВКЕ HELIRUSSIA-2013

ООО "Дмитровское авиационное предприятие" покажет на выставке вертолетной техники HeliRussia-2013 летающий экземпляр нового двухместного легкого вертолета RUMAS-10, сообщил директор компании Сергей Тарасов.

По его словам, в настоящее время планер вертолета RUMAS-10 находится на сборке, вскоре начнутся монтажные работы, все комплектующие на предприятии имеются. Двигатель будет установлен поршневой зарубежного производства. О времени начала летных испытаний сейчас сказать затруднительно, но речь идет однозначно о первом квартале 2013 г.

При проектировании RUMAS-10 был проанализирован и учтен мировой опыт разработки, производства и эксплуатации вертолетов различных схем и назначения. Была выбрана соосная схема вертолета с очень просторным салоном, удобным для высоких и полных пассажиров. RUMAS-10 имеет два контура управления - обычный электромеханический, то есть традиционный и электрическую систему дистанционного управления, отметил С. Тарасов.

Он напомнил, что создание вертолета RUMAS-10 осуществляется совместным российско-чешским предприятием. Большая часть разработки ведется в Чехии, так как сертификация первой будет проводиться, в первую очередь, в EASA. Получив сертификат EASA, намного проще получить сертификат типа в России, пояснил глава компании.

В производственных планах на 2013 г. - поднять в воздух RUMAS-10 и начать производство вертолета, запустить в производство первую партию вертолетов.

Рынок вертолетов типа RUMAS-10 минимально оценивается разработчиком в 30 вертолетов в год по России.

Традиционно легкие вертолеты развивают крейсерскую скорость до 150-160 км/ч. RUMAS-10 имеет расчетную скорость до 300 км/ч и гарантированную скорость крейсерского полета не ниже 250 км/ч, то есть примерно на 100 км/ч выше, чем традиционные вертолеты. По имеющимся данным, вертолет RUMAS-10 будет иметь взлетную массу 950 кг. Он может выпускаться как в одноместном, так и в двухместном варианте. (АвиаПорт/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

РОССИЯ: КОНСОЛИДАЦИЯ ОАО «КОМПАНИЯ «СУХОЙ» ЗАВЕРШИТСЯ В ЯНВАРЕ 2013 ГОДА

В январе 2013 г. завершится консолидация ОАО "Компания "Сухой". Об этом сообщил президент "Объединенной авиастроительной корпорации" Михаил Погосян. "С 1 января 2013 г. компания "Сухой" объединит не только управляющую компанию, но и конструкторское бюро "Сухого", - сказал он. - КНААПО и Новосибирское авиационно-производственное объединение станут филиалами компании "Сухой".

"Доля объемов производства компании "Сухой" в общем объеме корпорации составляет сегодня и на достаточно длительный период составит 40%", - отметил Михаил Погосян. "Считаю, что оптимизация компании "Сухой" даст существенное снижение затрат и улучшение экономических показателей деятельности компании", - добавил он.

Кроме того, по словам президента ОАК, планируется продолжение интеграции РСК "МиГ" и Нижегородского авиастроительного завода "Сокол". "Сокол" будет присоединен к РСК "МиГ", уточнил Погосян, добавив, что сегодня эти предприятия тесно взаимодействуют между собой.

В области стратегической и специальной авиации планируется объединение КБ "Туполев" и Казанского авиационно-производственного объединения. "Интеграция этих двух предприятий позволит более эффективно обеспечивать взаимодействие между ними", - отметил Михаил Погосян. ([Аех.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

РОССИЯ: АВИАВЛАСТИ ЛАОСА ПОДТВЕРДИЛИ СЕРТИФИКАТ ТИПА НА САМОЛЕТ «СУХОЙ СУПЕРДЖЕТ-100»

Управление гражданской авиации Министерства общественных работ и транспорта Лаосской демократической республики валидировало сертификат типа на самолет "Сухой Суперджет-100" (Sukhoi SuperJet-100, SSJ100). Об этом сообщили в пресс-службе ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС).

Сертификат типа удостоверяет соответствие самолета сертификационным требованиям лаосских авиационных властей, разрешает его экспорт в Лаос и эксплуатацию авиакомпаниями данной страны без ограничений.

В марте 2011 г. лаосская авиакомпания "ЛАО сентрал" (Lao Central, ранее Phongsavanh) и ГСС подписали контракт на поставку трех самолетов SSJ100. Первая поставка ожидается в начале 2013 г., отметили в пресс-службе.

В январе 2011 г. SSJ100 получил сертификат типа AP МАК, в феврале 2012 г. - сертификат типа Европейского агентства авиационной безопасности EASA. В апреле Мексиканские авиационные власти валидировали сертификат типа на самолет "Сухой Суперджет-100". В ноябре авиационные власти Индонезии также валидировали сертификат типа самолета. В технике или в системе менеджмента качества валидация подтверждает, что приведены доказательства того, что требования конкретного внешнего потребителя или пользователя продукта, услуги или системы удовлетворены. (АРМС-ТАСС/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

РОССИЯ: ОАО «КОРПОРАЦИЯ «ИРКУТ» ПОСТАВИЛО УЧЕБНОМУ АВИАЦЕНТРУ ВВС ТРИ САМОЛЕТА ЯК-130

Летчики учебного авиационного центра ВВС РФ перебрали три самолета Як-130 с аэродрома Иркутского авиационного завода к месту постоянного базирования в Борисоглебск, говорится в сообщении ОАО "Корпорация "Иркут".

В 2012 г. "Иркут" поставил Военно-воздушным силам России 15 учебно-боевых самолетов нового поколения Як-130 и два многоцелевых истребителя Су-30СМ.

По словам президента корпорации "Иркут" Олега Демченко, корпорация полностью выполнила обязательства по государственному оборонному заказу 2012 г.

В декабре 2011 г. Минобороны РФ и ОАО "Корпорация "Иркут" подписали контракт на поставку ВВС России 55 учебно-боевых самолетов Як-130. В марте заключен контракт, предусматривающий поставку ВВС России 30 истребителей Су-30СМ. 19 декабря подписан контракт на поставку Министерству обороны РФ второй партии Су-30СМ в количестве 30 самолетов.

Учебно-боевой самолет Як-130, разработанный ОКБ им. Яковлева (входит в корпорацию "Иркут") выбран в качестве базового судна для подготовки летчиков ВВС России. Он позволяет обучать курсантов истребительной, бомбардировочной и штурмовой авиации на одном и том же типе ВС. Самолет соответствует стандартам обучения для боевых самолетов поколений "4+" и "5". Самолет является основным компонентом учебно-тренировочного комплекса, включающего интегрированную систему объективного контроля, учебные компьютерные классы, пилотажные и специализированные тренажеры.

ОАО "Корпорация "Иркут" входит в "Объединенную авиастроительную корпорацию" и объединяет производителей и разработчиков авиатехники: Иркутский авиационный завод, Таганрогский авиационный научно-технический комплекс им. Бериева, ОКБ им. Яковлева, ЗАО "БЕТА ИР". (АвиаПорт/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

РОССИЯ: ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ САМОЛЕТА СР-10 СОСТОИТСЯ ЛЕТОМ 2013 ГОДА

ООО "КБ "Специальные авиационные технологии" планирует поднять в воздух спортивно пилотажный реактивный самолет СР-10 с крылом с обратной стреловидностью в июле-августе, сообщил генеральный директор ООО Максим Миронов. По его словам, в настоящее время на предприятии собран силовой каркас самолета и производятся испытания его некоторых систем. Ожидается, что к лету самолет будет построен, оснащен всем необходимым, пройдет летом наземный этап испытаний и примерно в июле-августе планируется поднять его в воздух.

Ранее сообщалось о составе силовой установки самолета - двигателе АИ-25ЛТШ. На самом деле предприятие уже приобрело двигатель АИ-25ЛТ производства компании "Мотор Сич", отметил гендиректор.

Самолет СР-10 выполнен по нормальной аэродинамической схеме с одним ТРД. Взлетная масса самолета: максимальная - 2700 кг, нормальная - 2400 кг. Самолет должен иметь максимальную скорость полета до 900 км/ч, а пилотажную скорость - 700 км/ч. Крейсерская экономическая скорость - 520 км/ч. Скорость отрыва - 190 км/ч, скорость посадочная - 185 км/ч. Максимальная скороподъемность у земли - 60 м/с; минимальный радиус установившегося виража - 290 м; максимальная дальность - 1500 км, а практический потолок - 6000 м. Самолет СР-10 будет способен выполнять все фигуры высшего пилотажа с максимальной перегрузкой +10 -8. (АвиаПорт/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ООО «ИСТРИНСКИЙ ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНО-МЕХАНИЧЕСКИЙ ЗАВОД» (ИЭМЗ) СОЗДАСТ НОВЫЙ АВИАДВИГАТЕЛЬ ДЛЯ БЕСПИЛОТНИКОВ

ООО "Истринский экспериментально-механический завод" (ИЭМЗ) работает над новым перспективным поршневым авиационным двигателем малой мощности для применения на беспилотных летательных аппаратах (БПЛА), сообщил директор ИЭМЗа Юрий Баженов. По его словам, создаваемый на предприятии авиадвигатель для БПЛА будет иметь мощность 4,5 л. с. Такой двигатель найдет применение на беспилотниках массой примерно до 20 кг. Двигатель создается ИЭМЗом на основании договора с неоглашаемым заказчиком с его предъявлением заказчику в конце 2013 г.

На сегодня двигатель успешно прошел первый этап стендовых испытаний, подтверждены все характеристики и показатели расчетные. Сейчас ведутся доработки двигателя перед началом проведения стендовые испытания в окончательной конфигурации двигателя. Такие испытания могут начаться в конце первого квартала или в начале второго квартала. Сначала будут испытания на стенде, а потом на беспилотнике, уточнил директор предприятия.

Параллельно ИЭМЗ продолжает работы и по созданию поршневого авиадвигателя мощностью 210 л. с. для легких летательных аппаратов. (АвиаПорт/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: В СЕРЕДИНЕ ТЕКУЩЕГО ДЕСЯТИЛЕТИЯ БУДЕТ ПОСТРОЕН ПЕРВЫЙ АЭРОСТАТИЧЕСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ЛЕТАТЕЛЬНЫЙ АППАРАТ НОВОГО ТИПА (АТЛАНТ)

Уже в середине текущего десятилетия планируется построить первый экземпляр принципиально нового типа воздушного судна - Аэростатический транспортный летательный аппарат нового типа (АТЛАНТ), сообщил представитель НПО "Авгур-Росаэросистемы".

"Воздухоплавательный центр "Авгур", учредил дочернее предприятие - ОКБ "Атлант", получившее статус резидента фонда "Сколково". Конструкторский коллектив ОКБ "Атлант" будет формироваться как из специалистов центра "Авгур", так и приглашенных конструкторов со стороны для реализации проекта АТЛАНТ", - сказал он.

Проект предусматривает в течение 4-6 лет создание двух типов аппаратов грузоподъемностью 16 т (первый этап) и 60 т (второй этап). Создание аппаратов должно завершиться их сертификацией. Финансирование проекта должно начаться с 2013 г. На первом этапе участие государства составит 75% с постепенным понижением доли участия государства до 25%, уточнил собеседник.

Он также отметил, что предприятие разрабатывает семейство аппаратов АТЛАНТ грузоподъемностью 15 т, 60 т, 170 т и дальностью от 1500 до 5000 км. По предварительной оценке, себестоимость перевозок будет колебаться в пределах 7-25 руб./т-км в зависимости от грузоподъемности летательных аппаратов.

Первый из семейства комбинированных (гибридных) летательных аппаратов АТЛАНТ оснащен уникальной системой активной балластировки, позволяющей варьировать всплывной силой дирижабля, как в полете, так и во время стоянки; системой управления вектором тяги, с помощью которой достигается высокая маневренность, в том числе на малых скоростях; жестким несущим корпусом, что позволяет значительно расширить погодный диапазон использования. АТЛАНТ способен вертикально взлетать, садиться и удерживаться на ровной площадке без специальной подготовки или на водной поверхности. (АвиаПорт/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: СОЗДАНИЕ БЕСПИЛОТНОЙ АВИАТЕХНИКИ ПРЕДПРИЯТИЯМИ ОАО «ОБЪЕДИНЕННАЯ АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ» (ОАК) БУДЕТ ОСУЩЕСТВЛЯТЬСЯ В РАМКАХ ЕДИНОЙ СТРАТЕГИИ

Создание беспилотной авиатехники предприятиями "Объединенной авиастроительной корпорации" будет осуществляться в рамках единой стратегии. По словам президента ОАК Михаила Погосяна, "в рамках развития сегмента военной авиационной техники мы уделяем большое значение беспилотной авиации". В текущем году, напомнил Погосян, компания "Сухой" выиграла конкурс Министерства обороны РФ на создание многофункционального беспилотного комплекса, и сейчас она ведет работы в рамках предварительного проектирования. "Я думаю, что задел, который нами создан в рамках отработки технологий для самолетов пятого поколения и глубокой модернизации самолетов четвертого поколения, будет эффективно использовать и в рамках реализации этой программы", - отметил Михаил Погосян. По его словам, "большой комплекс работ по беспилотной тематике реализуется также компаниями "МиГ" и "Туполев". Но пока все работы нами не объединены". "В ближайший период усилия будут направлены на то, чтобы все работы по беспилотной авиации в ОАК были объединены в некую единую стратегию, которая будет нами реализовываться", - сказал президент корпорации.

Известно о нескольких беспилотных проектах в России. В июле сообщалось, что компания "Сухой" была выбрана в качестве головного разработчиком проекта тяжелого ударного беспилотного летательного аппарата.

В октябре 2011 г. тендер на опытно-конструкторскую работу БПЛА массой до 1 т. выиграла петербургская компания "Транзас" (не входит в ОАК) - разработчик морских и авиационных навигационных систем. Объем бюджетного финансирования - около 2 млрд. руб. Тогда же конкурс на научно-исследовательскую работу на 1 млрд. руб. по созданию БПЛА массой 5 т. выиграло казанское предприятие ОКБ "Сокол". Компании работают над аппаратами совместно, заключив соглашение о стратегическом партнерстве. Испытания беспилотников, созданных этими компаниями, ожидаются не ранее 2014 г. ([Аех.ru/ Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

**РОССИЯ: ОАО «НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ (НПО) «САТУРН»
В 2012 ГОДУ УВЕЛИЧИЛО ОБЪЕМ ПРОИЗВОДСТВА**

ОАО "НПО "Сатурн" в 2012 г., по предварительным прогнозам, увеличило объем производства в денежном выражении по сравнению с 2011 г. на более чем на 40% до 13,4 млрд. руб. Выручка от реализации продукции НПО "Сатурн" в 2012 г. запланирована на уровне 13,3 млрд. руб., что на 26,5% превышает показатель 2011 г.

Рост инвествложений в основной капитал в 2012 г. составит 37% до примерно около 3 млрд. руб. Средства направлялись, в частности, на реконструкцию производственных подразделений и закупку нового оборудования. Сформированный портфель заказов позволяет прогнозировать дальнейшее существенное увеличение объемов производства и реализации, на 2013 г. запланирован рост производства на 19%, выручки - на 21,5%, отмечается в сообщении.

ОАО "Научно-производственное объединение "Сатурн" - двигателестроительная компания, специализируется на разработке, производстве и послепродажном обслуживании газотурбинных двигателей для военной и гражданской авиации, кораблей Военно-морского флота и гражданских судов, энергогенерирующих и газоперекачивающих установок. "Сатурн" входит в состав ОАО "Управляющая компания "Объединенная двигателестроительная корпорация". (АвиаПорт/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: В 2013 ГОДУ ПРАВИТЕЛЬСТВО ПЛАНИРУЕТ ЗАКЛЮЧИТЬ

С ОАО «ОБЪЕДИНЕННАЯ АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ» (ОАК) ГОСКОНТРАКТ НА 130 САМОЛЕТОВ

Консолидированный госзаказ на российский самолеты находится в последней стадии подготовки. В 2013 г. российское правительство планирует заключить с государственный контракт на 130 самолетов.

О готовности консолидированного госзаказа, общая стоимость которого составит 200 млрд. руб., сообщил замминистра промышленности и торговли Юрий Слюсарь. По его словам, госструктуры в лице Минобороны, МВД, МЧС, ФСБ и администрации президента уже практически сформировали заказы на покупку авиалайнеров, в число которых войдут Ан-148, SuperJet-100, Ту-204СМ и грузовые Ил-476.

Срок поставок самолетов - до 2018 г. По мнению экспертов, такой крупный госзаказ - это последний шанс для ОАК, и, если он будет упущен, российскому авиапрому уже не удастся преодолеть кризис.

В прошлом году ОАК произвела 13 самолетов, в этом - более 20. На сегодняшний день в портфеле заказов ОАК уже около 400 судов. ("Металлоснабжение и сбыт"/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

**РОССИЯ: ОБЪЕМ ГОСКОНТРАКТА ДЛЯ ОАО «ОБЪЕДИНЕННАЯ АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ» (ОАК)
НА ПОСТАВКУ К 2020 ГОДУ БОЛЕЕ 100 ГРАЖДАНСКИХ И ТРАНСПОРТНЫХ САМОЛЕТОВ
МОЖЕТ ПРЕВЫСИТЬ 200 МЛРД. РУБ.**

"Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) в 2013 г. планирует заключить госконтракт на поставку более 100 гражданских и транспортных самолетов. Об этом сообщил президент корпорации Михаил Погосян. "В 2013 г. подпишем контракт, в начале года - на поставку самолетов в 2013-2014 гг., в течение всего года завершим контрактацию, - сказал он. - Обсуждаем варианты как прямого бюджетного финансирования, так и лизинга". По его словам, объем контракта может составить более 200 млрд. руб. Срок поставок самолетов 2014-2020 гг., несколько машин могут быть поставлены уже в 2013 г. Погосян отметил, что в заказ войдут все гражданские и транспортные самолеты, производимые ОАК.

Касаясь военной сферы, Погосян информировал, что ОАК в 2012 г. поставила Минобороны РФ 35 самолетов и "это больше, чем объем экспортных поставок в 2012 г.". "Такая тенденция сохранится. В 2013 г. мы выйдем на новый уровень. Объем построенных самолетов для Минобороны должен составить 70 машин", - уточнил Погосян. Кроме того, отметил глава ОАК, в следующем году корпорация начнет поставлять для российского ВМФ палубные многоцелевые истребители МиГ-29К. Также ставится задача реализовать планы по поставкам самолетов этого типа в Индию.

В 2013 г. планируется вынести окончательные решения по программе военно-транспортного самолета Ан-70. "По Ан-70 начался процесс передачи документации со стороны компании "Антонов" в ОАК для организации производства этого самолета, - сказал Погосян. - Окончательные решения будут приняты в 2013 г.". В 2013 г. завершится и консолидация ОАО "Компания "Сухой". "С 1 января 2013 г. Компания "Сухой" объединит в себе не только управляющую компанию, но и конструкторское бюро "Сухого", - сказал глава ОАК. - КНААПО и Новосибирское авиационно-производственное объединение станут филиалами Компании "Сухой". По его словам, это позволит существенно снизить затраты и улучшить экономические показатели холдинга "Сухой". На сегодняшний день доля компании от общего объема производства ОАК составляет 40%. Такие показатели, убежден Погосян, сохранятся на длительную перспективу.

Руководство ОАК также планирует продолжить интеграцию РСК "МиГ" и Нижегородского авиастроительного завода "Сокол". В области стратегической и специальной авиации планируется объединение КБ "Туполев" и Казанского авиационно-производственного объединения. "Интеграция этих двух предприятий позволит более эффективно обеспечивать взаимодействие между ними", - отметил Погосян. Говоря об успехах холдинга "Сухой" в области гражданского самолетостроения, он проинформировал, что авиакомпания "Якутия" был передан ее первый самолет "Сухой Суперджет-100". Российская авиакомпания заказала два самолета данного типа.

До конца года, продолжил Погосян, первый "Суперджет" будет поставлен индонезийской Sky aviation, а в январе 2013г. первый самолет будет поставлен в Лаос. Президент ОАК отметил, что о размерах выручки ОАК в 2012 г. пока говорить рано. "Об этом можно будет говорить, наверно, в январе", - уточнил он. По прогнозам Погосяна она приблизительно составит 180 млрд. руб. "В следующем году выручка будет устойчиво более 200 млрд. руб.", - добавил Погосян. (АРМС-ТАСС/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

**РОССИЯ: НЕОБХОДИМО СФОРМИРОВАТЬ ЕДИНЫЙ БРЭНД
ОАО «ОБЪЕДИНЕННАЯ АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ» (ОАК)**

ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" должно сформировать единый бренд "ОАК", считает президент корпорации Михаил Погосян. "Мы должны постепенно из объединения советских брендов перейти к формированию единого бренда "ОАК". У меня нет желания революционно изменить ситуацию, но мы должны позиционировать компанию по-новому", - сказал он. ОАК из группы предприятий, объединенных административно, становится компанией, нацеленной на достижение общей цели. "Это - главный итог 2012 г.", - добавил М. Погосян. (АвиаПорт/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ОАО «ОБЪЕДИНЕННАЯ АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ» (ОАК) ВЫСТРАИВАЕТ МАКСИМАЛЬНО ОТКРЫТУЮ СИСТЕМУ ЗАКУПОК

ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" подводит итоги работы на торговой площадке B2B-Avia, интегрированной в единую систему электронных торгов B2B-Center. По итогам 2012 г. средняя экономия на электронных закупках составила 16,8%.

Согласно годовому комплексному плану закупок ОАО "ОАК" на 2012 г., корпорацией было запланировано проведение конкурентных торгово-закупочных процедур на 30,8 млрд. руб., что составляет свыше 50% объема всех закупок компании. Из них более 80% ОАО "ОАК" провело в электронной форме на электронной торговой площадке B2B-Avia. По итогам 2012 г. среднее количество поставщиков в закупках ОАО "ОАК" составило 4-5 компаний. При этом процент торгов с выбранным победителем составляет 90%.

По итогам 2012 г. средняя эффективность торгов (снижение цены контракта от первоначальной стоимости) составила 16,8%. На площадке B2B-Avia компания проводит конкурентные закупки ИТ, компьютеров, финансовых услуг, услуг строительства и проч.

Исполнительный вице-президент ОАО "ОАК" Александр Туляков: "Мы выбрали независимую электронную площадку для проведения закупок, поскольку наша цель - открытость закупочной деятельности, максимальная эффективность торгов и удобство работы для наших контрагентов. Эти цели достижимы на площадке, на которой уже сформировался широкий круг поставщиков, обеспечено отраслевое многообразие и развит функционал. На данной площадке также работают наши коллеги - другие производители авиационной техники. Все это дает нам возможность эффективно проводить торговые процедуры в интересах корпорации".

Далее он отметил, что электронная форма организации закупочной деятельности должна позволять ОАО "ОАК" контролировать закупки дочерних структур и облегчает процесс планирования и составления отчетности для контролирующих органов.

За все время работы ОАО "ОАК" на электронной торговой площадке B2B-Avia в ФАС РФ не было подано ни одной жалобы на действия корпорации при проведении торгов. "В 2013 г. мы планируем активно наращивать долю электронных торгов в общем объеме закупок, - добавил Александр Туляков. - ОАО "ОАК" намерено и в дальнейшем увеличивать качество и эффективность закупочной деятельности, являющейся элементом конкурентоспособности корпорации".

Коммерческий директор B2B-Center Андрей Бойко сказал: "ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" - одна из первых авиастроительных компаний, которая перешла на электронную форму закупок до вступления в силу 223-ФЗ, что подтверждает политику информационной открытости закупок компании. Кроме того, перевод закупок в электронную форму способствовал расширению пула поставщиков авиационной отрасли и формированию высокой конкуренции на торгах ОАО "ОАК". (Портал машиностроения/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

РОССИЯ: ПЕРВЫЙ МС-21 НАЧНЕТ ПРОГРАММУ ЛЕТНЫХ ИСПЫТАНИЙ В 2015 ГОДУ

Первый самолет МС-21 начнет программу летных испытаний в 2015 г., сообщил президент ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) Михаил Погосян. "На сегодняшний день у меня есть все основания говорить, что в 2015 г. первый самолет начнет программу летных испытаний, а с 2017 г. начнутся его поставки на рынок", - сказал он.

Глава корпорации также добавил, что центры компетенций, созданные ОАК, в первую очередь нацелены на достижение успеха программы МС-21.

В ОАК входят ОАО "Авиационная холдинговая компания "Сухой", ОАО "Корпорация "Иркут", ОАО "Туполев", ЗАО "Авиастар-СП", ОАО "Авиационный комплекс им. Ильюшина", ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество", ОАО "Илюшин Финанс Ко", ОАО "Казанское авиационное производственное объединение им. Горбунова", ОАО "Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение им. Гагарина", ОАО "Нижегородский авиастроительный завод "Сокол", ОАО "Новосибирское авиационное производственное объединение им. Чкалова", ОАО "ОАК - Транспортные самолеты", ОАО "ОКБ Сухого", ОАО "Опытно-конструкторское бюро им. Яковлева", ОАО "Российская самолетостроительная корпорация "МиГ", ОАО "Таганрогская авиация", ОАО "Таганрогский авиационный научно-технический комплекс им. Бериева", ОАО "Финансовая лизинговая компания". (АвиаПорт/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

РОССИЯ: ОАО «РАКЕТНО-КОСМИЧЕСКАЯ КОРПОРАЦИЯ (РКК) «ЭНЕРГИЯ» ПОЛУЧИЛО КОНТРАКТ С РОСКОСМОСОМ НА РАЗРАБОТКУ ОРБИТАЛЬНОЙ ЛАБОРАТОРИИ

Контракт с Роскосмосом на разработку эскизного проекта орбитальной лаборатории "ОКА-Т-МКС" на 350 млн. руб. по итогам конкурса получила РКК "Энергия".

Конкурс был объявлен Роскосмосом в середине октября 2012 г., максимальная (начальная) сумма контракта была установлена на уровне 350 млн. руб. Организаторы получили только одну заявку - от РКК "Энергия" - и конкурс был признан несостоявшимся. В итоге контракт был заключен с "Энергией" по максимальной цене.

Космический аппарат "ОКА-Т-МКС" представляет собой многоцелевую космическую лабораторию, которая будет работать на орбите автономно, время от времени стыкуясь с МКС, экипаж которой будет заниматься обслуживанием научной аппаратуры, заправкой и другими операциями. Общая масса научных приборов "ОКА-Т-МКС" должна составлять около 850 кг, они будут устанавливаться как внутри аппарата, так и на его внешней поверхности. Предполагается, что в лаборатории будут выполняться фундаментальные и прикладные исследования в области космического материаловедения, физики плазмы, биологии и медицины. В составе комплекса должен быть негерметичный служебный отсек, а также герметичный отсек со шлюзовой камерой и стыковочным узлом объемом не менее 18 куб. м, куда смогут входить космонавты для обслуживания приборов. "ОКА-Т-МКС" сможет летать автономно от 90 до 180 суток, после чего будет стыковаться с МКС.

Космодром для запуска "ОКА-Т-МКС" - "Байконур", "Восточный", или "Куру" - будет выбран по результатам эскизного проектирования, которое РКК "Энергия" должна будет закончить до ноября. Ранее запуск "ОКА-Т-МКС" планировался на 2015 г., однако в октябре 2011 г. заместитель главы Роскосмоса Виталий Давыдов заявил, что запуск космической лаборатории откладывается на два-три года "в связи с отсутствием реальных научных проектов, а также заказчиков". (Аех.ru/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

РОССИЯ: ФГУП «СИБИРСКИЙ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ АВИАЦИИ ИМ. ЧАПЛЫГИНА» (СИБНИА) УДОВЛЕТВОРЕНО ЛЕТНЫМИ ИСПЫТАНИЯМИ РЕМОТОРИЗИРОВАННОГО АН-2МС

Летные испытания ремоторизованного самолета Ан-2МС, проведенные ФГУП "Сибирский научно-исследовательский институт авиации им. Чаплыгина" (СибНИА), показали перспективность проведенной институтом модернизации, заявил директор СибНИА Владимир Барсук.

В ходе работ, цель которых - повышение экономической эффективности самолета Ан-2, была проведена замена поршневого двигателя АШ-62ИР на турбовинтовой Honeywell TPE331-12. Кроме того, были установлены винт производства компании Hartzell Propeller (США), автономный дизель-генератор, предпусковой подогреватель двигателя и отопитель салона, противообледенительная система двигателя и винта, а также изготовлен и установлен капот из композитных материалов.

По его словам, ремоторизация не требует доработки планера самолета, хотя установка нового двигателя в связи с уменьшением массы и изменением центровки потребовала разработки нового моторного отсека. Готовый комплект деталей и оборудования устанавливается на самолет в течение 15 дней. Модернизация возможна в условиях существующих авиаремонтных заводов гражданской авиации и Минобороны.

Ан-2МС по сравнению с Ан-2 сократил массу с 3350 до 2850 кг, что позволяет ему с полной нагрузкой в 1500 кг и полным запасом топлива совершать полеты дальностью 1300 км. В настоящее время прорабатывается возможность увеличения запаса топлива до 1600 л, что даст дальность полета при полной заправке на высоте 2,5-3 тыс. м в 2200 км при коммерческой нагрузке 1,1-1,2 т.

В. Барсук также сообщил, что подписано соглашение на лицензионное производство в России и приобретение 100 двигателей TPE331-12. По данным директора СибНИА, в настоящее время уже имеются подтвержденный спрос на модернизацию 535 самолетов Ан-2 в вариант Ан-2МС. При этом порядка 260 самолетов авиакомпаний готовы переоборудовать в самое ближайшее время. (АвиаПорт/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

МИРОВОЙ РЫНОК: GENERAL ELECTRIC (GE) МОЖЕТ ПРИОБРЕСТИ ИТАЛЬЯНСКИЙ КОНЦЕРН AVIO S.P.A.

Американский промышленный конгломерат General Electric (GE) может приобрести итальянский концерн аэрокосмического и оборонного сектора Avio S.p.A. у инвестфирмы Cinven за 2,5-3 млрд. евро. Об этом пишет The Wall Street Journal со ссылкой на информированные источники. Однако лица, осведомленные о ходе переговоров, не исключают, что стороны могут отказаться от сделки в последний момент.

Важнейшим неурегулированным вопросом остается будущее космического подразделения Avio. GE не заинтересован в приобретении этого бизнеса, поэтому сторонам приходится строить структуру сделки соответствующим образом, отмечают информированные источники. Cinven, купившая через дочернюю компанию BCV Investments 81% Avio в 2006г., в качестве альтернативы продаже рассматривала возможность проведения IPO в 2013 г. Еще 15% акций Avio принадлежат крупнейшей оборонной и аэрокосмической компании Италии - Finmeccanica S.p.A. В случае IPO Finmeccanica собиралась передать свой пакет госфонду Fondo Strategico Italiano, однако если Avio будет продан одной компании, например, GE, Finmeccanica скорее всего также продаст долю такому покупателю. На General Electric приходится две трети объемов сбыта авиационного подразделения Avio, при этом отношения между компаниями длятся уже более полувека, что объясняет особый интерес GE к итальянскому концерну.

Avio в том числе производит компоненты для двигателей GE90 и GE9x, а также для вертолетов и другой техники GE. Avio, основанная в 1908 г., продолжает вести успешный бизнес, несмотря на финансовый кризис и экономический спад в Европе. Возможно, ее стабильность объясняется тем, что 90% выручки компания получает за рубежом. В 2011 г. объем продаж Avio вырос на 16% и превысил 2 млрд. евро. В компании работают более 5200 сотрудников. (Укррудпром/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

МИРОВОЙ РЫНОК: США ПЛАНИРУЮТ ПРОДАТЬ ЮЖНОЙ КОРЕЕ ПАРТИЮ РАЗВЕДЫВАТЕЛЬНЫХ БЕСПИЛОТНЫХ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ «ГЛОБАЛ ХОУК»

США планируют продать Южной Корее партию разведывательных беспилотных летательных аппаратов (БЛА) "Глобал Хоук" (Global Hawk), сообщает агентство "Ренхап". По его данным, Агентство по оборонному сотрудничеству и безопасности министерства обороны США DSCA (Defense Security Cooperation Agency) уже известило Конгресс США о планах поставок Сеулу в рамках программы военной помощи иностранным государствам FMS (Foreign Military Sales) четырех БЛА "Глобал Хоук" в варианте "блок 30" на 1,28 трлн. вон (\$1,2 млрд.).

Помимо самих беспилотников, оснащенных усовершенствованным интегральным блоком датчиков EISS (enhanced integrated sensor suite), в состав которого входят оптико-электронный датчик дневного и ночного действия с высоким разрешением и бортовая РЛС (БРЛС) с синтезированием апертуры, Южной Корее, в случае одобрения сделки Конгрессом, будут поставлены сопутствующее оборудование, запчасти, а также оказана логистическая поддержка и проведено обучение персонала.

"Республика Корея нуждается в таких средствах разведки и наблюдения в целях выполнения основных задач по сбору разведывательной информации, которые в 2015 г. ей будут переданы от возглавляемого ныне Соединенными Штатами командования объединенных Вооруженных сил в Корее", - отмечается в сообщении DSCA. Речь идет о запланированной передаче Сеулу права оперативного управления своими войсками в случае возникновения на Корейском полуострове вооруженного конфликта. Сейчас эта роль возложена на США.

Военное командование Южной Кореи, отмечает агентство "Ренхап", давно добивалось получения таких БЛА, производимых американской военно-промышленной корпорацией "Нортроп Грумман" (Northrop Grumman).

БЛА "Глобал Хоук" оснащен БРЛС, способной вести обзор подстилающей местности даже сквозь большую облачность, цифровой оптико-электронной камерой высокого разрешения и инфракрасным датчиком, которые при полете на высотах порядка 20 км могут различать предметы длиной в 30 см.

Первоначально США не планировали продавать эти БЛА, однако Пентагон изменил свою позицию после сокращения его бюджетных ассигнований.

Некоторые эксперты сомневаются в эффективности "Глобал Хоук" в варианте "блок 30", утверждая, что они, несмотря на высокую стоимость, уступают возможностям старых разведывательных самолетов U-2, производимых корпорацией "Локхид Мартин". ВВС США намерены закупить БЛА в более современном варианте "блок 40" для замены аппаратов устаревшего образца. (АРМС-ТАСС/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ: ВВС ПОЛУЧИЛИ ТРЕТИЙ ЛЕТАЮЩИЙ ТАНКЕР VOYAGER

ВВС Великобритании получили третий самолет-заправщик Airbus A330MRTT, получивший в составе британских Вооруженных сил обозначение Voyager. Как сообщает Flightglobal, танкер 19 декабря 2012 г. прибыл на базу ВВС Брайз-Нортон. В общей сложности Великобритания заказала у Airbus 14 летающих танкеров. Первый самолет был поставлен в декабре 2011 г. Еще три заправщика британские ВВС получат в первой половине 2013 г., а к середине 2014 г. будет располагать уже девятью такими самолетами. Все 14 танкеров будут готовы к эксплуатации в 2016 г.

Великобритания должна получить заправщики Voyager в двух комплектациях: KC2 и KC3. Первая оснащена двумя системами дозаправки по гибкому шлангу. Вторая - двумя шлангами и заправочной штангой.

Заправщик Voyager развивает скорость до 880 км/ч и способен преодолевать до 14,8 тыс. км. Самолет может перевозить до 111 т топлива и 45 т грузов. (Lenta.ru/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

Анализ

СЕВЕРНАЯ АМЕРИКА: ПРОИЗВОДСТВО САМОЛЕТОВ ДЛЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

По объему полученных заказов и отгрузок самолетов для гражданской авиации за 8 месяцев 2012 г. американская корпорация Boeing опередила всех остальных производителей этих машин в мире. В 2011 г. ее оборот превысил \$68 млрд., а число занятых - 164 тыс. У канадской компании Bombardier эти показатели равнялись соответственно \$8,6 млрд. и 34 тыс.

В прошлом мировой коммерческой авиации пришлось пережить целый ряд спадов. Последний закончился в 2010 г., а уже в 2011 г. глобальные перевозки пассажиров возросли на 6%, что прибавило оптимизма фирмам данной отрасли. Появление на рынке более эффективных авиадвигателей заставляет операторов приобретать новые, более совершенные самолеты, позволяющие существенно экономить на топливе, а также уменьшать уровень производимого шума и вредных выбросов и тем самым соответствовать все ужесточающимся международным нормам. У Boeing такими новыми самолетами станут 787 Dreamliner (он придет на смену 767) и 747-8 (заменит 747-400).

В 2011 г. задействованный по всему миру воздушный флот Boeing насчитывал 790 грузовых самолетов, 3710 магистральных лайнеров с двумя проходами в салоне,

12610 - с одним проходом и 2780 самолетов для региональных рейсов.

Как прогнозирует Boeing, в ближайшие 20 лет мировой спрос на новые самолеты составит 34 тыс. ед. на \$4,5 трлн. Доля в нем машин с одним проходом в салоне будет равна 68%, а с двумя - 23% против 19% ранее. Ожидается, что со временем эта корпорация заменит небольшие магистральные самолеты лайнерами для региональных рейсов, а также существенно увеличит выпуск сверхкрупных машин. К 2031 г. доля последних в мировом воздушном флоте возрастет до 1030 ед. (с 790 в 2011 г.), и 60% этого парка (как и в настоящее время) будет использоваться для перевозок пассажиров, а 40% - грузов.

Согласно прогнозам, в ближайшие 20 лет мировой воздушный флот будет ежегодно возрастать примерно на 3,5%, глобальные пассажирские перевозки - на 5% и грузовые - на 5,2%. Мировой парк самолетов для гражданской авиации за указанный период удвоится, при этом будут заменены 13,7 тыс. старых машин.

Приводимые ниже данные характеризуют чистый приток заказов на самолеты Boeing и Bombardier в 2007-2012гг. (ед.):

	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.*
<i>Boeing</i>						
737	846	484	178	486	551	667
747	21	3	2	-1	-1	0
767	36	28	2	3	13	19
777	141	54	19	46	194	16
787	369	93	-59	-4	13	-36
<i>Bombardier</i>						
C Series	0	0	50	40	43	5
CRJ	-	-	22	10	6	18
Q400	-	-	16	43	3	20

* - Январь-август.

После многочисленных проблем и трехлетнего отставания от графика программа Boeing-787 Dreamliner вошла, наконец, в русло. Линия по производству этого самолета в Эверетте (шт. Вашингтон) была дополнена предприятием в Чарльстоне (шт. Южная Каролина), что позволит увеличить ежемесячный выпуск 787 в 2013 г. до 10 ед. (с 3,5 в 2011 г. и 5 в 2012 г.). Данный лайнер должен быть представлен тремя моделями - 787-8 (на середину августа 2012 г. 13 экземпляров уже отгружены и 520 заказаны), 787-9 (начнет выпускаться в 2014 г., заказаны 304 ед.) и 787-10X (появится на рынке в конце текущего десятилетия). Двигатели для указанных версий поставят General Electric (GEnx-18) и Rolls-Royce (Trent 1000 TEN). Модель 10X воплотит все усовершенствования двух предыдущих версий и будет вмещать до 323 пассажиров.

Другая программа Boeing-737MAX предусматривает разработку нового поколения самолетов-"бестселлеров", первые отгрузки которых намечены на 2017 г. Их принципиальное отличие от других машин будет заключаться в использовании двигателей CFM LEAP-1, диаметр входного отверстия у которых будет достигать 1,75 м. 737MAX призван конкурировать с Airbus A320neo, программа раз-

работки которого начала осуществляться в 2010 г.

Новая версия самолета 737 появится в трех моделях - MAX7, MAX8 и MAX9. Таким образом, корпорация откажется от самой небольшой модели 737 (737-600), которая в настоящее время плохо продается. Как утверждают представители Boeing, потребление топлива у 737MAX будет меньше, чем у A320 и A320neo (соответственно на 16% и 4%).

Третьим новым самолетом Boeing станет 777X, который появится в эксплуатации не ранее 2019-2020 гг. Из цеха данная машина выйдет к 2017 г., а ее первые испытания пройдут в 2018 г. General Electric и Rolls-Royce уже разрабатывают для 777X два новых двигателя (GE9X и RB3025), у которых отношение массы к тяге будет более привлекательным, чем у других двигателей. По сообщению аналитической фирмы Flightglobal, новый самолет сможет летать на большие расстояния, чем его предшественники 777-200ER/300ER, потреблять на 25% меньше топлива по сравнению с A330-300 и вмещать от 353 до 407 пассажиров. (БИКИ/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

США: BOEING СО ГОТОВИТСЯ К РАЗРАБОТКЕ НОВЫХ САМОЛЕТОВ

По мере того, как Boeing готовится дать официальный старт программе создания самолета 787-10X, что можно рассматривать, как одно из самых простых маркетинговых решений для компании за последние 10 лет, ее заказчики и поставщики также ожидают старта программы 777X, пишет Aviation Week.

Компания Boeing официально начала предварительные переговоры о поставках самолетов 787-10X с авиакомпаниями и лизинговыми фирмами в начале ноября. На этот раз Boeing просто подтвердила, что совет директоров "дал добро" на начало предварительных переговоров с заказчиками на предмет поставок самолетов 787-10X, и не стала устраивать пышных церемоний по этому поводу. Данный ход может быть объяснен желанием производителя оттянуть начало соперничества с Airbus A350, а также уверенностью производителя в улучшении показателей производства машин серии 787.

Компания Boeing сообщает, что дата начала заключительного этапа переговоров о поставках лайнеров 787-10X "зависит от того, когда совет директоров примет окончательное решение о старте данной программы". Компания также добавила, что "время принятия данного решения будет зависеть от ситуации на рынке и результатов, достигнутых в ходе следующего этапа предварительных переговоров с заказчиками". Представитель одного из потенциальных заказчиков лайнеров данного типа сообщил, что решение о старте программы 787-10X будет принято Boeing в 2013 г.

Модификация 787-10X будет отличаться от 787-9 увеличенной на 5,5 м длиной фюзеляжа (до 68,3 м), что позволит разместить в его салоне еще 43 кресла. Несмотря на то, что эта машина по вместимости попадает в один класс с Airbus A350-900, ее позиционируют как "убийцу" A330. Конкурентное преимущество данному самолету обеспечивает низкая стоимость пассажиро-километра. Дальность полета этого лайнера, рассчитанного на перевозку 320 пассажиров, составит 12408-12500 км, а его максимальная масса будет примерно на 3175 кг больше, чем у 787-9.

Предполагается, что данные самолеты будут преимущественно эксплуатироваться на рейсах из стран Ближнего Востока в Европу и Азию, а также использоваться для выполнения трансатлантических перелетов такими перевозчиками, как British Airways и Singapore Airlines, которые входят в число потенциальных заказчиков воздушных судов этого типа. С учетом того, что решение о старте программы будет принято не раньше начала 2013 г., ввод первого самолета данной модификации в эксплуатацию можно ожидать не раньше 2018-2019 гг.

Разработка 787-10X является частью стратегии компании Boeing, направленной на то, чтобы максимально сузить нишу A350 на мировом рынке, ограничив его с одной стороны 787-10X, а с другой - 777X. Таким образом, старт одной из вышеупомянутых программ неизбежно повлечет за собой начало второй. Для Boeing ключевым вопросом в рамках программы 777X остаются сроки ее реализации, несмотря на то, что ввод первого A350-1000, по всей видимости, переносится на вторую половину текущего десятилетия.

По сравнению с 787-10X, решение о начале разработки двух самолетов с новым крылом и новыми двигателями на базе 777-200LR/300ER, ввод в эксплуатацию которых планируется в 2019 г., является более серьезным шагом с точки зрения маркетинга, затрат на программу и освоения новых технологий.

В настоящее время компания General Electric является наиболее вероятным поставщиком двигателей для новой модификации 787. GE продолжает программу испытаний двигателей GE9X, несмотря на неопределенность графика реализации программы 777X. GE планирует сертифицировать двигатель к 2018 г., а его ввод в эксплуатацию запланирован на 2019 г. ([Аех.ру/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://aex.ru/Машиностроение_Украины_СНГ_мира/))

ПРОГНОЗ: ПРОДАЖИ ГРАЖДАНСКИХ САМОЛЕТОВ В США В 2013 ГОДУ ВЫРАСТУТ

Ассоциация авиакосмической промышленности (AIA) прогнозирует в 2013 г. рост объема продаж американских гражданских самолетов в денежном выражении по сравнению с 2012 г. на 11,4% до \$67,5 млрд.

В частности, в 2013 г. заказчикам будет поставлено 2895 гражданских воздушных судов американского производства (+10,3%), в том числе 671 транспортный самолет (+13,2%), 519 вертолетов (+8,6%), 1705 машин авиации общего назначения (+11,2%), говорится в отчете AIA.

При этом объем продаж боевых воздушных судов сократится на 2,4% до \$56,8 млрд. ([АвиаПорт/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://aviaport.ru/Машиностроение_Украины_СНГ_мира/))

ЮЖНАЯ КОРЕЯ: ПОДВЕДЕНИЕ ИТОГОВ ТЕНДЕРА НА ПОСТАВКУ 60 ИСТРЕБИТЕЛЕЙ ОТЛОЖИЛИ НА 2013 ГОД

Управление военных закупок Южной Кореи (DAPA) отложило подведение итогов тендера F-X III на поставку 60 истребителей на 2013 г., сообщает агентство "Ренхап". В управлении решили еще раз обсудить условия сделки с потенциальными поставщиками самолетов - компаниями Boeing, Lockheed Martin и EADS. Стоимость истребителей оценивается в 8,3 трлн. вон (\$7,3 млрд.).

Изначально итоги тендера планировалось подвести еще в октябре 2012 г. 17 декабря DAPA объявило, что не успевают выбрать лучший самолет до конца 2012 г.

Тендер F-X III был объявлен в январе 2012 г. Его участниками стали истребитель пятого поколения F-35A Lightning II от Lockheed Martin, F-15 Silent Eagle от Boeing, а также Eurofighter Typhoon от европейского концерна EADS. Среди возможных участников также назывались российский Т-50 (ПАК ФА) и шведский JAS 39 Gripen, однако "Сухой" и Saab заявки на конкурс подавать не стали.

В рамках второго этапа модернизации истребителей F-X II (2007-2008 гг.) Корея купила у США 21 истребитель F-15K Slam Eagle, специальную модификацию истребителя F-15E Strike Eagle для Сеула.

В общей сложности программа F-X по модернизации корейских ВВС предусматривает закупку к 2020 г. 120 новых истребителей. ([Аех.ру/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://aex.ru/Машиностроение_Украины_СНГ_мира/))

Читайте на эту тему в «Машиностроении Украины, СНГ, мира» (<http://ukrmach.dp.ua/>)

ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ, что подписчики печатного варианта журнала «Машиностроение Украины» могут **БЕСПЛАТНО получать его электронный вариант?**

УКРАИНА: ПАО «АВТОКРАЗ» И ТУРЕЦКАЯ КОМПАНИЯ MATES TASIT SANAYI ПОДПИСАЛИ ДОГОВОР О РАЗВИТИИ СТРАТЕГИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

В конце ноября 2012 г. ПАО "АвтоКрАЗ" посетил Халил Айташ - заместитель генерального директора турецкой компании MATES Tasit Sanayi, которая является единственным производителем авиатопливозаправщиков, а также цистерн для перевозки топлива и воды.

Главной целью его визита было знакомство с ПАО "АвтоКрАЗ", выпускаемой продукцией и изучение возможности сотрудничества между двумя компаниями.

В ходе визита Халил Айташ ознакомился с предприятием и его историей, выпускаемой автозаводом продукцией. Кроме прочего, ему были продемонстрированы новые модели автомобилей КрАЗа: шасси КрАЗ-Н20.1Х, автопоезд-зерновоз КрАЗ-6230С4-330 "Караван", сортиментовоз КрАЗ-М19.2R.

В ходе переговоров был подписан договор о развитии стратегического сотрудничества, которое предусматривает совместное создание линейки авиатопливозаправщиков на шасси "КрАЗ" и совместное продвижение на рынках Украины, стран СНГ и дальнего зарубежья. (Портал машиностроения/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ПАО «АВТОКРАЗ» СМЕНИЛО ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА

Исполняющим обязанности гендиректора ПАО "АвтоКрАЗ" (Кременчуг, Полтавская обл.) назначен Роман Черняк, до этого руководивший Полтавским автоагрегатным заводом.

Как сообщили в компании, решение о назначении принято 13 декабря 2012 г. в связи с переходом генерального директора компании Сергея Сазонова на должность председателя наблюдательного совета ПАО "АвтоКрАЗ".

АвтоКрАЗ выпускает 33 базовые модели, более 260 модификаций и комплектаций автомобильной техники "КрАЗ" для работы во всех отраслях экономики и Вооруженных силах Украины. Автомобили холдинга также эксплуатируются более чем в 60 странах. Около 80% произведенной им продукции экспортируется. (Укррудпром/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ПАО «АВТОКРАЗ» ПОСТАВИЛО ТЕХНИКУ В АФГАНИСТАН

ПАО "АвтоКрАЗ" (Кременчуг, Полтавская обл.), единственный в Украине производитель большегрузных автомобилей, в рамках контракта с ООН отгрузило в адрес Министерства общественных работ Афганистана партию комбинированных дорожных автомобилей КрАЗ-65032 "Дорожник" (3 ед.). Всего в рамках контракта "АвтоКрАЗ" поставит в Афганистан 8 автомобилей.

Базой комбинированных дорожных машин послужил серийный полноприводный самосвал КрАЗ-65032, оснащенный ярославским двигателем ЯМЗ-238ДЕ2 (Евро-2), мощностью 362 л. с, однодисковым сцеплением MFZ 430 и механической двухдиапазонной коробкой передач 9JS150TA. Автомобили оборудованы навесным оборудованием для зимнего содержания дорог хорватской фирмы RASCO, в состав которого входит роторный разбрасыватель SOLID легкой модульной конструкции с объемом бункера 8 куб. м. Электронная система управления оборудованием обеспечивает его работу в автоматическом режиме и осуществляет контроль параметров работы оборудования.

"Универсальность этих автомобилей в том, что, после снятия оборудования, он может использоваться как самосвал, либо как база для поливомоечного оборудования", - отмечается в пресс-релизе. (Укррудпром/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

БЕЛАРУСЬ: ВЫХОД ОАО «БЕЛОРУССКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД» (БЕЛАЗ) НА IPO НА МЕЖДУНАРОДНОЙ БИРЖЕ БУДЕТ ЗНАКОВЫМ ПРОЕКТОМ ДЛЯ СТРАНЫ

Выход ОАО "БелАЗ" на IPO на международной бирже будет знаковым проектом для Беларуси. Такое мнение высказал министр экономики Николай Снопков.

БелАЗ планирует этот проект не ради самого размещения IPO, он ставит тем самым цель продолжить модернизацию предприятия, повысить конкурентоспособность, сохранить позиции на внешних рынках, быть достойным конкурентом с такими мировыми игроками рынка, как "Катерпиллар", "Комацу". "Поэтому если у него получится в 2013 г. разместиться на какой-то из площадок, это будет, во-первых, знаковый проект для нашей страны, во-вторых - хорошее подспорье для привлечения финансовых ресурсов для дальнейшей модернизации", - отметил Николай Снопков.

При этом он подчеркнул, что выход предприятия на IPO - это "такая тонкая вещь, что ее стараются не афишировать раньше времени". Что касается площадок, где могут разместиться акции БелАЗа, то они также еще пока не определены. "С площадкой, я полагаю, они разберутся в процессе, исходя из стоимости размещения, потому что площадок очень много. Лондонская биржа - дорогая, варшавская - менее дорогая, гонконгская - более интенсивная, динамичная, поэтому выбор будет сделан исходя из целей размещения", - отметил Николай Снопков. Вопрос стоит в выборе банком-агентом наиболее оптимальных вариантов, считает министр. (БЕЛТА/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

БЕЛАРУСЬ: ОАО «БЕЛОРУССКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД» (БЕЛАЗ) ВЫИГРАЛО ТЕНДЕР НА ПОСТАВКУ 32 САМОСВАЛОВ ДЛЯ ОАО «СИБИРСКАЯ УГОЛЬНАЯ ЭНЕРГОКОМПАНИЯ» (СУЭК)

Белорусский автомобильный завод выиграл крупный тендер на поставку техники для Сибирской угольной энергетической компании. Об этом сообщили на БелАЗе.

Для СУЭК будет поставлено 32 карьерных самосвала "БелАЗ". Из них - 28 самосвалов БелАЗ-75131 грузоподъемностью 130 т и 4 самосвала БелАЗ-75306 грузоподъемностью 220 т. В конце 2012 г. машины отгружены на разрезы потребителя в различные регионы Российской Федерации.

Как отметили на предприятии, в Россию в 2012 г. была поставлена большая часть продукции Белорусского автомобильного завода - более 60%. Среди основных потребителей - давние и надежные партнеры - ОАО "УК "Кузбассразрез-уголь", ОАО "Мечел-Майнинг", холдинговая компания "Сибирский деловой союз", ОАО "СУЭК".

Всего за 2012 г. карьерная техника БелАЗа была поставлена в 32 страны. В том числе на традиционные рынки России, Украины, Казахстана, Узбекистана, других стран СНГ, а также на рынки Европы, Азии, Америки, Африки и Австралии.

Белорусский автомобильный завод (Жодино) основан в сентябре 1948 г., с 2010 г. - ОАО "БелАЗ". (БЕЛТА/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: НОВАЯ LADA KALINA ПОЯВИТСЯ В ПРОДАЖЕ ЛЕТОМ 2013 ГОДА

Второе поколение Lada Kalina поступит в продажу летом 2013 г., автомобиль предложат в нескольких комплектациях на выбор, в том числе, с новыми опциями.

Как сообщает издание "АвтоСреда", в начальной комплектации автомобиль получит 8-клапанный мотор объемом 1,6 л и мощностью 87 л. с. В базовой версии новинка будет оснащаться электроусилителем руля, аудиоподготовкой и индикацией непристегнутого ремня безопасности.

В комплектации "норма" автомобиль получит подушки безопасности водителя и переднего пассажира, ремни безопасности передних сидений с преднатяжителем, климатическую систему Panasonic, а также передние сиденья с обогревом.

В более дорогих модификациях автомобиль получит двигатель объемом 1,6 л, который в зависимости от настроек выдает либо 98, либо 106 л. с. Мотор способен работать в паре, в том числе, и с автоматической трансмиссией. В "топовых" версиях Lada Kalina получит подушки безопасности, электростеклоподъемники, климат-контроль, подогрев сидений противотуманные фары, обогрев зеркал, мультимедийную систему с 7-дюймовым сенсорным экраном, USB-порт и Bluetooth. (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ОАО «АВТОВАЗ» УЛУЧШИТ АНТИКОРРОЗИЙНУЮ СТОЙКОСТЬ LADA 4X4

АвтоВАЗ намерен серьезно модернизировать процесс окраски кузова моделей Lada 4x4. Внедрение новых материалов и технологий поможет в пять раз улучшить антикоррозийную стойкость. Об этом сообщает "АвтоСреда" со ссылкой на корпоративное издание завода. По уточненной информации, усовершенствование процесса окраски разобьют на несколько этапов - процесс закладки антикоррозийного покрытия, фосфатирование и другие. Окончательный этап модернизации производства пройдет весной.

В последний раз АвтоВАЗ серьезно обновил модель Lada 4x4 в 2010 г. Для нее была разработана новая конструкция заднего сиденья, рассчитанная на раздельное складывание подушки и спинки и установку креплений для детских сидений, с соответствующим изменением расположения кронштейна крепления ремней безопасности.

Помимо этого, автомобиль получил опцию управления зеркалами из салона. Сами зеркала, помимо более современной конструкции, обеспечивают улучшенную обзорность и соответствуют новым международным требованиям по обзорности, введенным с 1 января 2010 г. Также был усилен кронштейн верхнего крепления амортизаторов передней подвески и изменена обивка боковин. (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ОАО «АВТОВАЗ» ПОЛУЧИТ В КРЕДИТ 60 МЛРД. РУБ.

"Внешэкономбанк" планирует выделить около 60 млрд. руб. на финансирование программы развития АвтоВАЗа до 2020 г. Об этом сообщил премьер-министр Дмитрий Медведев на заседании наблюдательного совета ВЭБа.

"Программа развития направлена на модернизацию сборочных линий, выпуск новых моделей автомобилей. Общая стоимость программы составляет 177 млрд. руб., вклад ВЭБа составит около 60 млрд. руб.", - отметил Д. Медведев.

В апреле АвтоВАЗ и ВЭБ подписали меморандум. Согласно ему, "Внешэкономбанк" рассматривает возможность участия в финансировании инвестиционных проектов завода в рамках программы развития АвтоВАЗа до 2020 г. Предполагается, что в результате реализации программы объем производства на АвтоВАЗе возрастет втрое - до 1,2 млн. автомобилей в 2020 г. (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: В ОАО «АВТОВАЗ» НЕ ЖДУТ БОЛЬШОГО РОСТА ЦЕН НА АВТОМОБИЛИ В 2013 ГОДУ

Президент АвтоВАЗа Игорь Комаров рассказал о планах предприятия на 2013 г. В уходящем году компания несколько раз повышала цены на автомобили Lada, но в 2013 г. автозавод намерен удержать рост цен на автомобили в пределах темпов инфляции. "Конкуренция усиливается, и ситуация, которая была в начале года, когда росли объемы продаж, меняется на стабилизацию. Поэтому серьезного увеличения цен мы не ждем. Рынок будет под давлением растущей конкуренции, и выиграет тот, кто как раз способен сокращать издержки, быть эффективным - в любом случае, цены на автомобили будут расти существенно медленнее, чем инфляция", - говорит Комаров.

По итогам 2012 г., продажи упали на 4,3% и составили 559,3 тыс. автомобилей.

Глава АвтоВАЗа говорит, что уменьшение продаж было ожидаемо, компания не планировала увеличивать продажи и производство в текущем году: "Мы предполагали, что будет некоторый спад в продажах. Была главная задача - восстановить продажи до того уровня, который был в рамках программы утилизации". (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: LADA GRANTA ПЛАНИРУЮТ ОСНАСТИТЬ БОКОВЫМИ ПОДУШКАМИ БЕЗОПАСНОСТИ

В 2013 г. Lada Granta получит ряд новых опций. Как сообщает "АвтоСреда" со ссылкой на заявление президента АвтоВАЗа Игоря Комарова, список доступного оборудования бюджетного седана может пополнить навигационная система и боковые подушки безопасности.

Lada Granta в комплектации "Люкс" поступила в продажу месяц назад по цене в 402000 руб. Автомобиль в максимальной комплектации получит ряд новых опций, в том числе, автоматическую КПП, кондиционер, подушки безопасности и полный электропакет. Помимо перечисленного оснащения, Granta получила еще и электроусилитель руля, противотуманные фары, ABS, центральный замок с пультом дистанционного управления, зеркала с обогревом и электроприводом, четыре электростеклоподъемника, а также мультимедийную систему с большим сенсорным экраном.

Весной 2013 г. у дилеров АвтоВАЗа появится еще одна модификация Granta. Речь идет о спортивной версии автомобиля - Lada Granta Sport. Под капотом у модели 16-клапанный атмосферный мотор, мощностью в 120 л. с. Существенно улучшились и динамические характеристики Granta - с места до 100 км/ч Granta теперь разгоняется не за 12, а всего за 9,5 с при максимальной скорости в 197 км/ч. (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: LADA GRANTA ПОЛУЧИТ НОВЫЙ ДВИГАТЕЛЬ МОЩНОСТЬЮ 116 Л. С.

В 2013 г. АвтоВАЗ предложит Lada Granta с новым мотором. По информации издания "Автосреда", автомобиль будут продавать в комплектации с 1,6-литровым мотором мощностью 106 л. с. и механической трансмиссией.

Разгон с места до 100 км/ч у новой Granta занимает не более 10 с при максимальной скорости в 183 км/ч.

Кроме нового мотора Granta в этой комплектации получит еще рулевое управление с электроусилителем, подушки безопасности водителя и переднего пассажира, центральный замок с ДУ, электростеклоподъемники передних и задних дверей, противотуманные фары, 15-дюймовые литые диски, ABS+BAS, мультимедийную систему с 7-дюймовым сенсорным экраном, USB, Bluetooth и Handsfree, а также климатическую систему и навигацию. Дата старта продаж и стоимость новинки пока не объявлены. (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: В НИЖНЕМ НОВГОРОДЕ СОЗДАЕТСЯ ПРОИЗВОДСТВО ДЕТАЛЕЙ КРЕПЕЖА МИРОВОГО КЛАССА

Группа "ГАЗ" и Bulten, одна из компаний международной промышленной группы FinnvedenBulten (Швеция), создают СП по производству деталей крепежа на мощностях Горьковского автозавода. Первая производственная площадка FinnvedenBulten в России и первое российское производство деталей крепежа мирового класса стартуют в новом году.

Инвестиции Bulten - 7 млн. евро, годовой оборот СП - около 11 млн. евро. Предполагается наличие большого потенциала для роста объемов производства. СП будет разрабатывать и выпускать детали крепежа для России и СНГ и международным клиентам Bulten, локализовавшим производство в России. При этом ГАЗ займется производством, а Bulten - разработкой новой продукции, новыми технологиями и дистрибуцией.

Благодаря сотрудничеству с Bulten ГАЗ получит доступ к передовому опыту производства крепежа и модернизирует свое производственное оборудование, убежден президент Группы "ГАЗ" Бу Андерссон. Новые технологии будут использоваться в производстве "ГАЗелей-Бизнес" и при выпуске нового продукта - легкого коммерческого автомобиля "ГАЗель Некст", а в целом повысят надежность коммерческих автомобилей марки "ГАЗ". (Автостат/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: В ООО «ДИМИТРОВГРАДСКИЙ АВТОАГРЕГАТНЫЙ ЗАВОД» (ДААЗ) ЗАВЕРШАЕТСЯ СОЗДАНИЕ ИНДУСТРИАЛЬНОГО ПАРКА

Эту информацию озвучили в ходе встречи руководителей правительства Ульяновской области с директором по операционному управлению предприятиями Димитровграда Андреем Кочкуровым. На мероприятии обсуждались перспективы развития площадки ДААЗа. "В настоящее время на предприятии завершается юридическое оформление индустриального парка, идет реальное наполнение его новыми резидентами и производствами. Все виды работ связанные с подготовкой производственных площадей, перемонтажом технологического оборудования, идут в соответствии с установленными графиками", - заявил первый заместитель председателя правительства региона Александр Пинков.

Как сообщают специалисты Министерства промышленности и транспорта области, в 2012 г. на базе Димитровградской площадки создан ряд предприятий, в частности ООО "ДААЗ Штамп", ООО "Димитровградский завод алюминиевого литья", ООО "Автосвет", ООО "Климатические системы".

Процесс перекомпоновки предприятия начался в середине 2012 г. в рамках программы модернизации технологических процессов и производственных площадей. В результате на сегодняшний день на ДААЗ закончена подготовка трех фундаментов под размещение крупных прессов, передаваемых с ОАО "АвтоВАЗ". Также освобождена вторая очередь площадей для подготовки фундаментов для прессов среднего класса. Кроме того, подготовлено проектное решение для размещения третьей очереди - оборудования с монтажом в январе-марте. Работы по устройству помещения для размещения оборудования ООО "Автосвет" завершатся в марте. В настоящее время один из прессов, переданных с ОАО "АвтоВАЗ", уже запущен и начал выпуск товарной продукции.

"Эта работа позволит предприятиям димитровградской площадки загрузить производство новыми заказами и не только сохранить занятость сотрудников, но и создать новые рабочие места", - отметил Андрей Кочкуров.

Правительство Ульяновской области и администрация димитровградской площадки продолжают совместную работу по реализации программы подготовки и переподготовки персонала. В частности, проработан вопрос подготовки ряда специальностей, среди которых лаборант спектрального анализа, контролер сварочных работ, кладовщик, инженер-конструктор, инженер по качеству. (Портал машиностроения/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: CHEVROLET NIVA В 2013 ГОДУ ПОДРОЖАЕТ НЕЗНАЧИТЕЛЬНО

GM-АвтоВАЗ объявил новые цены на внедорожник Chevrolet Niva. С 1 января 2013 г. автомобиль незначительно подорожает. В базовых комплектациях автомобиль подорожает на 3 тыс. руб. и будет стоить от 447 тыс. Комплектация LE обойдется на 5,7 тыс. дороже, чем прежде (505 тыс. руб.). Стоимость Chevrolet Niva в версиях GLS и GLC вырастет на 4 тыс. руб. до 518 и 545 тыс. соответственно. В компании повышение цен связывают с инфляцией и удорожанием комплектующих.

GM-АвтоВАЗ планирует создание на территории особой экономической зоны "Тольятти" корпуса кузовного и пресового производств, а также инженерной лаборатории и логистического центра. Эти мощности предназначены для выпуска внедорожника Chevrolet Niva следующего поколения. Общий объем инвестиций в проект составит 6,2 млрд. руб., в результате его реализации будет создано более 1000 новых рабочих мест. Строительство производственного корпуса начнется весной 2013 г., а запуск производства новой Niva должен состояться в конце 2015 г. (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ОАО «ИЖЕВСКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД» («ИЖАВТО») И ООО «ГЛАЗОВ. ЭЛЕКТРОН» ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ О ПОСТАВКАХ КОМПЛЕКТУЮЩИХ

С февраля ООО "Глазов. Электрон" будет поставлять жгуты проводов для автомобилей Lada Granta.

Подписанию соглашения предшествовала работа по модернизации технологии предприятия-поставщика и сертификации системы менеджмента качества ООО "Глазов. Электрон" на соответствие стандартам ISO/TC 16 949, что является обязательным требованием мировых автопроизводителей к поставщикам комплектующих. Сертификацию произвела компания UTAC, ранее сертифицировавшая CMK Renault и АвтоВАЗа. В рамках "Недели качества АвтоВАЗа" (ноябрь) "Глазов. Электрон" получил сертификат соответствия и был официально включен в реестр поставщиков АвтоВАЗа.

"Глазов. Электрон" - один из двадцати самых крупных производителей жгутовой продукции в России. Включение "Глазов. Электрона" его в систему кооперации АвтоВАЗа стало возможным благодаря поддержке со стороны президента Удмуртской Республики А. Волкова и правительства Удмуртской Республики.

"Подписание соглашения - "первая ласточка" в развитии бизнес-связей между предприятиями Удмуртской Республики. Сегодня мы гарантируем загрузку мощностей одному из наших региональных партнеров, завтра таких предприятий станет больше", - отметил генеральный директор Ижевского автозавода Алексей Алексеев.

"ООО "Глазов. Электрон" - давний партнер Ижевского автозавода: поставлял комплектующие также на автомобили "Москвич". Вместе мы пережили трудности 2010 г., когда производство было практически остановлено. Теперь у нас есть загрузка на годы вперед и возможность создания уже на первом этапе нескольких десятков новых рабочих мест", - считает генеральный директор ООО "Глазов. Электрон" Иван Трофимов. (Портал машиностроения/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

**РОССИЯ: ОАО «ИЖЕВСКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД» («ИЖАВТО»)
В 2013 ГОДУ ПРОИЗВЕДЕТ 60 ТЫС. LADA GRANTA**

Ижевский автозавод в 2013 г. планирует произвести 60 тыс. Lada Granta. Об этом сообщили в пресс-службе предприятия. При этом 41,85 тыс. автомобилей будет выполнено в комплектации "стандарт", остальные 18,15 тыс. - в комплектации "норма". Модели в версии "люкс" на ИЖАВТО производить не будут.

Автомобиль в версии "люкс" получил ряд новых опций, в том числе, автоматическую КПП, кондиционер, подушки безопасности и полный электропакет. Помимо перечисленных опций, Granta получила еще и электроусилитель руля, противотуманные фары, ABS, центральный замок с пультом дистанционного управления, зеркала с обогревом и электроприводом, четыре электростеклоподъемника, а также мультимедийную систему с большим сенсорным экраном. Стоимость такой версии Lada Granta составляет порядка 402000 руб.

Кроме того, уже в скором времени в максимальном уровне оснащения Lada Granta появятся боковые подушки безопасности, ESP и штатная навигация. О сроках поставок моделей с новыми опциями пока не сообщается. (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

**РОССИЯ: ОАО «ИЖЕВСКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД» («ИЖАВТО»)
В 2014 ГОДУ БУДЕТ ВЫПУСКАТЬ RENAULT И NISSAN**

"ИЖАВТО" приступит к производству автомобилей марок Renault и Nissan в конце 2014 г. Объем выпуска машин франко-японского альянса составит 200 тыс. единиц в год. Каждая марка будет собирать в Ижевске по 100 тыс. машин. Об этом сообщает "Автосреда" со ссылкой на главу Республики Удмуртия Александра Волкова.

"В будущем году они заходят к нам на "ИЖАВТО" и начинают работать по освоению своих моделей, на это уйдет 2013г. и 2014 г. И в конце 2014 г. возможно начало производства моделей и Renault, и Nissan", - заявил Волков.

Глава республики добавил, что, помимо машин Renault-Nissan, на предприятии в столице Удмуртии продолжится сборка автомобилей АвтоВАЗа. Объем их выпуска также составит 100 тыс. экземпляров в год. Какие модели франко-японского альянса встанут на конвейер - пока неизвестно. (Auto-Consulting/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ОАО «КАМАЗ» ЗАЙМЕТСЯ СБОРКОЙ КАБИН ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ MERCEDES

Российский автопроизводитель "КАМАЗ" будет выпускать грузовики с кабинами Daimler, причем собираться они будут непосредственно на заводе в Набережных Челнах. Некоторые из этих кабин будут использоваться в грузовиках марки Mercedes. Выпуск таких автомобилей в качестве опытно-промышленной партии начнется в 2013 г.

Размер инвестиций в сборку кабин Daimler составит 6 млрд. руб. КАМАЗ как минимум будет обеспечивать сварку. Ситуация со штамповкой менее очевидна, поскольку металл в России сейчас не дешевле, чем в Европе.

Увеличение объемов производства кабин за счет заказов Daimler снизит себестоимость продукции, сократит срок окупаемости проекта и привлечет внимание производителей комплектующих. В то же время заводу будет непросто сохранить соответствие качества выпускаемых кабин требованиям Daimler.

Кабины КАМАЗ будет производить не только для себя, но и для совместного предприятия "Мерседес-Бенц Тракс востока", занимающегося продажей грузовых автомобилей Mercedes. Оснастка кабин будет выпускаться в Австрии.

Daimler приобрел 10% КАМАЗа в 2008 г., а затем совместно с Европейским банком реконструкции и развития увеличил пакет до 15%. Весной 2012 г. ФАС позволила немецкому автоконцерну нарастить долю в российском предприятии до 25%. (Trans-Port.com.ua/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: В ОАО «НЕФТЕКАМСКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД» (НЕФАЗ») НАЧАТО СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО АВТОБУСОВ МАЛОГО КЛАССА BRAVIS

Официальное открытие производства автобусов BRAVIS состоялось в ОАО "Нефтекамский автозавод". Впервые прототип новинки был представлен на выставке "Комтранс-2011" в Москве.

У представителей транспортных компаний он вызвал большой интерес. Официальная "премьера" BRAVIS состоялась в Москве 14 декабря 2012 г. - на II Бизнес-форуме "Бразилия - Россия: укрепление стратегического партнерства". Кузов автобуса разработан компанией Marcopolo. Шасси сконструировано ОАО "КАМАЗ". Новинка отвечает техническим требованиям Евро-4, оснащена двигателем Cummins, коробкой передач ZF, осью и мостом Daimler, тормозной системой Knorr-Bremse.

Автобусы, изготавливаемые на площадке НЕФАЗа совместным российско-бразильским предприятием "КАМАЗ-Марко", будут поставляться не только в регионы России, но и в страны СНГ. По информации ОАО "НЕФАЗ", к 2016 г. планируется достичь проектной мощности - около 3 тыс. автобусов в год. На открытии производства малых автобусов присутствовали генеральный директор представительства Marcopolo в России Юрий Кайо, заместитель генерального директора ОАО "КАМАЗ" по спецтехнике Николай Пронин, генеральный директор ООО "КАМАЗ-Марко" Ильшат Сингаллин, руководители и специалисты Нефтекамского автозавода. Для основных дилеров ОАО "КАМАЗ" и ОАО "НЕФАЗ" прошла техническая презентация автобуса. (Портал машиностроения/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ В 2014 ГОДУ НАЧНУТ СОБИРАТЬ НОВЫЙ NISSAN QASHQAI

ООО "Ниссан Мэнюфэкчуринг Рус" начнет сборку второго поколения автомобилей Nissan Qashqai не ранее 2014 г. Как сообщил генеральный директор компании Дмитрий Михайлов, модель будет производиться на новой площадке, открытие которой запланировано как раз на 2014 г.

В настоящее время на заводе Nissan в пос. Каменка под Петербургом собираются три модели: Nissan X-Trail, Nissan Murano и Nissan Teana. Также производится крупноузловая сборка Infiniti FX и Infiniti M.

По словам Д. Михайлова, компания рассматривает возможность выпуска и еще одной модели Nissan. "Думаю, это будет более дорогая машина, чем Almera, более дорогой сегмент. До запуска есть еще время, и мы будем исходить из тенденций рынка", - отметил он, добавив, что в любом случае расширение модельного ряда станет возможным только после увеличения производственных мощностей.

23 октября 2012 г. компания "Эталон Промстрой", входящая в группу Etalon Group, подписала контракт с ООО "Ниссан Мэнюфэкчуринг Рус" на производство подрядных работ для второй очереди завода Nissan в Санкт-Петербурге. Проект расширения производственных мощностей автопроизводителя включает увеличение ключевых объектов, в том числе производственных зданий и складских помещений. Общая площадь строительных работ составит 71 тыс. кв. м.

Пуск второй очереди завода позволит предприятию нарастить годовой выпуск автомобилей с 50 тыс. до 100 тыс. и производить пять различных моделей одновременно. При этом завод почти в два раза увеличит численность персонала - с 1,8 тыс. до 3,6-3,7 тыс. человек к 2014 г. (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: В ОАО «ЗАВОЛЖСКИЙ МОТОРНЫЙ ЗАВОД» (ЗМЗ) В 2012 ГОДУ ОТМЕЧАЕТСЯ ПОЛОЖИТЕЛЬНАЯ ДИНАМИКА ПРОИЗВОДСТВА

Заволжский моторный завод за 11 месяцев 2012 г. выпустил свыше 85 тыс. двигателей всех модификаций - на 18% больше факта аналогичного периода 2011 г. И на 4,5 тыс. двигателей больше, чем за весь 2011 г. в целом. Причем объемы поставок за январь-ноябрь выросли по всем потребителям двигателей.

По заказам УАЗа было поставлено 64,4 тыс. моторов - на 17,0% больше, чем за январь-ноябрь 2011 г. На ПАЗ - 5,2 тыс. восьмицилиндровых двигателей - рост составил 20,5%. На вторичный рынок - 15,4 тыс. двигателей - на 26% выше уровня 11 месяцев 2011 г.

В рамках развития автокомпонентного производства также достигнута положительная динамика.

По заказам Ford за январь-ноябрь 2012 г. на заводы компании во Всеволожске, Европе, Аргентине, Китае, Таиланде, Тайване, Вьетнаме поставлено более 222 тыс. кронштейнов - на 49 тыс. штук больше, чем за весь 2011 г.

С нарастающим итогом ведется поставка компонентов (трех видов коленчатых валов и картеров компрессоров) и другому заказчику - компании Knorr-Bremze. За 11 месяцев 2012 г. по заявкам Knorr-Bremze было реализовано совокупно около 32 тыс. коленчатых валов - в 2,3 раза больше, чем за январь-ноябрь 2011 г., и более 5 тыс. картеров компрессоров, производство и поставка которых были начаты с первого квартала. (Портал машиностроения/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

Анализ

РОССИЯ: СОСТОЯНИЕ РЫНКА ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ И АВТОБУСОВ

Российский рынок грузовиков из всех развивающихся стран больше всего пострадал от финансово-экономического кризиса 2008-2009 гг. и, по прогнозу аналитиков, восстановится не ранее 2013 г. По данным консалтинговой компании Intesco Research Group, в 2010 г., в результате посткризисного восстановления, производство грузовых автотранспортных средств с дизельными двигателями выросло на 130%, однако оно по-прежнему было в восемь с лишним раз меньше пикового уровня 2007 г.

Интенсивное восстановление рынка грузовиков получило дальнейшее продолжение в 2011 г. и 2012 г., однако переход на более высокую сравнительную базу обусловил снижение темпа роста, который, тем не менее, остался наиболее высоким среди всех секторов автомобильного рынка.

Однако не все эксперты разделяют эти ожидания. По их мнению, пик популярности грузовых автомобилей на российском рынке уже прошел, поэтому они прогнозируют спад их сбыта. Свою точку зрения они основывают на том, что:

- российский рынок грузовых автомобилей ряд лет не может полностью восстановиться после кризиса, и даже неплохой рост продаж прошлого года не позволил выйти на докризисный уровень (в 2008 г. - 430 тыс. шт.);
- в 2012 г. рост их продаж замедлился как в сегменте среднетоннажных, так и тяжелых грузовиков;
- ощущается резкое усиление в России позиций импортных грузовых машин, а это, конечно же, сильно ударит по российским компаниям.

Сегмент грузовых автомобилей подразделяется на средние грузовики (полной массой 6-16 т) и тяжелые (свыше 16 т). Согласно данным комитета автопроизводителей Ассоциации европейского бизнеса (АЕБ), в 2011 г. первые показали рост продаж на 22% (более 9,3 тыс. шт.), вторые - на 64% (около 29,4 тыс.).

Самым престижным сегментом коммерческих автомобилей являются новые автомобили тяжелого класса. В 2011 г. этот сегмент показал самый бурный рост (на 64%).

	Продажи (шт.)	Прирост (%)
"КАМАЗ"	39000	38
"УралАЗ"	10300	4
MAN	7200	121
Scania	6800	217
Mercedes-Benz	2700	146
Renault	1300	113
Isuzu	512	11
Ford Trucks	343	12
Hyundai	192	33

Неплохой рост продаж в процентном отношении показали и производители новых средних грузовиков, при этом в абсолютных величинах объемы реализации этих компаний не столь велики:

	Продажи (шт.)	Прирост (%)
Hyundai	5200	28
Hino	1100	216
Mitsubishi Fuso	1011	47
MAN	460	97
"Урал"	412	-28
Isuzu	382	-60

Продажи грузовых автомобилей, включая легкие коммерческие автомобили (ЛГА), в России в 2011 г. составили в целом 331,9 тыс. шт. против 209,2 тыс. шт. в 2010 г., рост - на 58,7% (в 2009 г. - 117,1 тыс. шт., в 2008 г. - 430,3 тыс. шт.).

Продажи только грузовиков (без учета ЛГА) в 2011 г. составили 165,3 тыс. шт., в 2010 г. - 121,2 тыс. шт., рост - на 36,4% (в 2009 г. - 75,8 тыс. шт., в 2008 г. - 203,7 тыс. шт.), в том числе продажи новых грузовиков иностранных моделей, включая собранные в России, в 2011 г. составили 150,54 тыс. шт., а в 2010 - 76,25 тыс. шт., рост - на 97,4% (в 2008 г. было продано 163,65 тыс. шт., в 2009 г. - 27,68 тыс. шт.).

Продажи новых грузовиков иностранных моделей пока не превысили уровень 2008 г. Сбыт новых иностранных грузовых автомобилей, собираемых в России, в 2011 г. вырос на 56,45% и составил 21,34 тыс. шт. против в 13,64 тыс. 2010 г.

В 2011 г. было продано 16,12 тыс. шт. подержанных грузовых автомобилей (в 2010 г. - 11,71 тыс., в 2009 г. - 16,21 тыс., в 2008 г. - 62,99 тыс.).

В сегменте грузовых автомобилей, по оценке аналитической компании "АСМ-холдинг", по итогам 2012 г. будет наблюдаться ухудшение конъюнктуры для российских производителей из-за беспрецедентно большого ввоза новых грузовых автомобилей в 2011 г., а также присоединения к ВТО со II полугодия 2012 г. Поэтому рынок грузовых автомобилей в ближайшем будущем останется на уровне 340-350 тыс. шт., но структура его изменится за счет снижения продаж российскими заводами "КАМАЗ", "ГАЗ" и др.

Лидером среди импортных грузовых автомобилей в 2011 г. в России стала компания MAN (Германия); продажи автомобилей выросли на 121% до 7,2 тыс. шт., в основном за счет реализации седельных тягачей. Значительный рост продемонстрировала в прошлом году и шведская компания Scania (217% и 6,8 тыс. шт. соответственно). Пятерку лидеров продаж в России замыкал в 2011 г. Mercedes-Benz, увеличивший продажи на 146% до 2,7 тыс. шт. Остальные производители тяжелых грузовиков намного отстают от первой пятерки как по итогам продаж 2011 г., так и по темпам реализации в 2012 г. К ним относятся Isuzu, Ford Trucks, Hyundai, продемонстрировавшие снижение продаж в I полугодии 2012 г.

В сегменте средних грузовиков в 2011 г. продажи также выросли, однако объемы реализации незначительны. Лидером этого сегмента рынка является южнокорейская компания Hyundai (+28%, 5,2 тыс. шт.). Положительная тенденция ее роста сохраняется и в наступившем году. Далее следовали японская Hino (+216%) и Mitsubishi Fuso, реализовавшая в 2011 г. немногим более 1 тыс. машин.

Согласно данным Минпромторга РФ, рынок грузовых автомобилей за январь-сентябрь 2012 г. вырос на 14,6% (по сравнению с аналогичным периодом прошлого года) до 111,7 тыс. шт.

Рынок грузовиков растет быстрыми темпами, при этом доля российских производителей (в настоящее время на них приходится около 75% всех поставок) постепенно уменьшается. Неоспоримым плюсом для потребителей станет широкий выбор техники на рынке и снижение отпускных цен. Потребитель сможет приобретать импортную технику, ключевыми критериями которой являются: высокая производительность, надежность, простота управления и обслуживания, возможность эксплуатации в суровых климатических условиях.

Экспортно-импортные отгрузки грузовых машин. Импорт грузовых автомобилей в РФ за январь-сентябрь 2012 г. увеличился на 30,7% до 89,9 тыс. шт. на \$2677,8 млн. При этом большая часть - 86,4 тыс. машин на \$2149,5 млн. - была ввезена из стран дальнего зарубежья, а 3,5 тыс. шт. на \$528,3 млн. - из стран СНГ.

За январь-август 2012 г. в Россию ввезено 8,9 тыс. готовых грузовиков Hyundai. Второе место поделили MAN и Ford (по 7 тыс. шт.), за ними идут Mercedes-Benz (6,4 тыс.), Volvo (3 тыс.), Scania (2,9 тыс.) и Iveco (3,1 тыс.).

Экспорт грузовых автомобилей из России за январь-сентябрь 2012 г. вырос в 1,6 раза и составил 13,7 тыс. шт. на \$386,7 млн. В страны дальнего зарубежья было экспортировано 1,3 тыс. грузовиков на \$81,2 млн., в страны СНГ - 12,4 тыс. шт. на \$305,4 млн. При этом, в январе-августе, согласно данным "АСМ-холдинга", экспорт грузовиков "УралАЗ" за 10 месяцев вырос на 70%, "ГАЗ" - на 13%, сообщила Группа "ГАЗ".

ОАО "КАМАЗ" снизило экспорт в III квартале 2012 г. по отношению ко II кварталу на 21% до 1476 машин и машинокомплектов, а по сравнению с III кварталом 2011 г. - на 8,7%.

Экспорт в Казахстан, основной зарубежный рынок КАМАЗа, в III квартале по сравнению со II кварталом сократился на 37% до 813 шт. Поставки в Украину (2-е место) - на -13% до 199 машин.

По итогам девяти месяцев 2012 г. КАМАЗ еще сохраняет положительную динамику экспорта (рост на 19% - более 5,0 тыс. шт. при общем объеме продаж 34,8 тыс. ед.), но по итогам года может быть снижение (в 2011 г. - 6166 грузовиков, 13% производства). План на 2012 г. - более 6 тыс. шт. из 48,6 тыс. произведенных машин и комплектов (около 12,5%).

В будущем КАМАЗ рассчитывает на рост экспорта: в 2015 г. - до 20% от объема продаж, который составит 70 тыс. машин и машинокомплектов, в 2020 г. - 30% (при объеме 100 тыс. шт.), говорится в стратегии развития компании. Корректировать стратегию развития в настоящее время не планируется.

КАМАЗ, вероятно, будет наращивать экспорт, прежде всего, за счет дальнего зарубежья. Завод подготовил линейку грузовой техники стандарта Евро-5, поставки начнутся в 2013 г. (объемы пока не определены). Однако компания пока не планирует увеличивать число зарубежных сборочных площадок, на которые поставляются машинокомплекты. В настоящее время сборка ведется в Казахстане, Вьетнаме, Индии, в 2012 г. стартовала сборка спецтехники в Литве.

Проблемы рынка грузовых автомобилей. Общий

парк грузовиков растет, но особого его обновления не наблюдается. На 1 января 2012 г. в РФ зарегистрировано более 5,5 млн. грузовых транспортных средств, из них более 2 млн. - экологического класса Евро-0 и Евро-1. Почти треть грузового автопарка России морально устарела. У более чем 60% грузовиков срок эксплуатации превышает 10 лет и они имеют худшие экономические и экологические параметры и повышенные эксплуатационные затраты. Средний возраст парка составляет 17,5 лет, ежегодно списывается всего около 5% техники. Лишь на Дальнем Востоке уровень списания составляет 11% в год из-за массованного ввоза автотехники из Японии и Республики Корея.

Проблема заключается как в высоких кредитных ставках на покупку грузовых автомобилей (если в Европе лизинговая ставка составляет максимум 4%, то в РФ - 8-9%, а ставка по автомобильным кредитам - 2-3% против 15% соответственно, так и в повышенных ценах (в среднем на 20-25% выше, чем в Европе. Если реально разобраться с проблемой ценообразования и лизинговой ставки, можно уже в 2015-2017 гг. обеспечить норматив обновления транспортных средств на уровне 10-12% ежегодно. Даже если от 5,5 млн. существующих ныне в России грузовиков останется 3 млн., но только качественных, эффективность их использования будет гораздо выше, а транспортная составляющая в цене товара - ниже. Если ежегодно будет обновляться 10% российского парка грузовиков с полной массой от 3,5 до 40 т, потребуется выпуск не менее 400 тыс. автомобилей в год.

Насыщение рынка наступает при продажах 1 тыс. грузовиков на 1 млн. населения; этот показатель в России будет достигнут к 2020 г., заявил генеральный директор MAN Truck & Bus Production Rus T. Шнайдерхайнце.

Согласно Стратегии развития автомобильной промышленности РФ, к 2020 г. продажи грузовиков достигнут, по базовому сценарию, 186 тыс. шт. (выше уровня 2010 г. почти втрое), автобусов - 26,6 тыс. (рост в 2,6 раза). При этом в настоящее время средний возраст грузовиков в стране превышает 19 лет, автобусов - достиг 14,5. Очевидно, что скоро должен начаться период глобального обновления автопарка, иначе возникнет серьезная угроза для функционирования транспортной системы. Еще один важный показатель - потребительские предпочтения крупных транспортных компаний смещаются в сторону зарубежной продукции (у тех, кто возит грузы в Европу, просто нет другого выбора из-за экологических требований).

Согласно прогнозу компании Boston Consulting Group (BCG), в 2013 г. в России будет продано около 171 тыс. грузовиков, и к 2020 г. показатель вырастет до 230 тыс. шт. в год, что в 2 раза больше, чем в настоящее время.

При этом постепенно будет сокращаться доля местных производителей, занимающихся в настоящее время около 75% рынка, также уменьшится доля машин дешевого сегмента, а среднеценовой вырастет на 36% до 44% от общего объема продаж. Так что ближайшие два года - самый удачный момент для международных производителей для расширения своих позиций на российском рынке.

Производство грузовых автомобилей. Согласно данным Федеральной службы государственной статистики ("Росстат"), производство грузовых автомобилей всех типов в 2011 г. по сравнению с 2010 г. выросло на 33,2% до 203,95 тыс. шт. против 153,1 тыс. шт. в 2010 г. (в 2009 г. - 91,2 тыс. шт., в 2008 г. - 256,7 тыс. шт.), при этом выпуск грузовиков иностранных марок увеличился более чем вдвое. Производство тяжелых и средних грузовых автомобилей составило 94,5 тыс. шт. (+39,6%). Тем не менее выпуск грузовых автомобилей еще не достиг докризисного уровня 2008 г.

Грузовых автомобилей российских моделей произведено 180,4 тыс. шт. против 137,2 тыс. шт. в 2010 г., рост - на 31,5% (в 2009 г. - 84,2 тыс. шт., в 2008 г. - 238,83 тыс. шт.). Иностраннх моделей произведено 23,5 тыс. шт., против 16,9 тыс. шт. в 2010 г., рост - на 39,1% (в 2009 г. - 7,0 тыс. шт., в 2008 г. - 18,31 тыс. шт.).

В 2011 г. производство тяжелых и средних грузовых автомобилей в РФ выросло на 54% - 112 тыс. шт. (в 2010г. реализация составила 81 тыс. шт.). В 2011 г. произошел рост продаж в обеих группах: на 22% выросли продажи средних грузовиков, на 64% - тяжелых. По оценкам ОАО "КАМАЗ", всего в 2012 г. в России будет продано до 125 тыс. тяжелых грузовиков.

В январе-октябре 2012 г. производство тяжелых и средних грузовых автомобилей в РФ увеличилось на 1,4% к аналогичному периоду прошлого года - до 172 тыс. машин.

Прогноз производства грузовых автомобилей на 2012г., сделанный аналитической компанией "АСМ-холдинг", составляет 180-200 тыс. шт., в том числе российских автомобилей - 150-160 тыс. шт. и иностранных моделей - 30-40 тыс. шт.

В 2006-2012 гг. географическая структура производства грузовых автотранспортных средств оставалась в целом неизменной - на Приволжский федеральный округ приходилось 85-90% общероссийского производства. Региональная структура производства грузовых автотранспортных средств в 2011 г. немного изменилась: производство в Нижегородской области составило 44% общероссийского производства; на Республику Татарстан пришлось 36%. Доли Челябинской и Ростовской областей составили соответственно 10% и 5%. На остальные регионы приходились незначительные доли данного сегмента производства.

В 2011 г. более 82% производства дизельных грузовых автомобилей пришлось на Приволжский федеральный округ, 10% - на Уральский и 5% - на Южный федеральные округа.

Российские продуценты грузовых автомобилей пока сохраняют лидерство на отечественном рынке грузовиков. По данным консалтинговой компании "АСМ-Холдинг", за январь-август 2012 г. было выпущено более 113 тыс. российских грузовых автомобилей, почти 19 тыс. шт. зарубежных моделей собрано в России и 103 тыс. шт. ввезено. Более половины объема приходится на грузовики с полной массой до 5 т, которые наиболее востребованы.

Несмотря на рост автомобильного рынка (+16,4%) за январь-октябрь 2012 г., объем выпуска грузовых автомобилей вырос не так заметно (+5%). Ситуация на разных автомобильных заводах слишком разнится - производство существенно растет на предприятиях с участием зарубежных компаний. Конечно, это эффект низкой базы - производство только организовано и начинает набирать обороты.

За январь-октябрь 2012 г. предприятие "Вольво Восток" увеличило выпуск грузовых автомобилей Volvo до 3,05 тыс. шт. (+45% в сравнении с аналогичным периодом 2011 г.), "Фузо КАМАЗ Тракс Рус" - 1,05 тыс. среднетоннажных машин (рост в 1,5 раза), "Мерседес-Бенц Тракс Восток" - 0,94 тыс. шт. (рост в 2,7 раза), "Форд Соллерс" - 3,76 тыс. фургонов Ford Transit. За январь-август 2012 г. Renault Truck собрала 944 шт., а Scania - 558 шт.

При этом доля иностранных марок в общем объеме выпуска грузовых автомобилей в январе-октябре увеличилась до 13%, годом ранее она составляла 10,5%.

Крупнейшими продуцентами грузовых автомобилей в 2011 г. были ОАО "КАМАЗ" (45,2 тыс. шт.), ООО "АЗ "ГАЗ" (24,8 тыс.), ООО "АЗ "Урал" (11 тыс.).

Производство легких коммерческих автомобилей (с микроавтобусами) в 2011 г. составило 172,6 тыс. шт.

(+25%). Крупнейшие производители: ООО "АЗ "ГАЗ" (79,7 тыс. шт.), ОАО "УАЗ" (33,5 тыс.) и ООО "Соллерс-Елабуга" (11,1 тыс.).

Лидером российских продаж среди тяжелых грузовиков в 2011 г. стал КАМАЗ. Это крупнейший российский производитель в данном сегменте, занимающий 16-е место в мировом рейтинге производителей тяжелых грузовых автомобилей. Компания отгрузила 39 тыс. автомобилей для сбыта в РФ, за счет чего увеличила продажи на 38%. По прогнозам экспертов, рост продаж по итогам 2012 г. составит всего около 9%.

Среди предприятий, выпускающих российские грузовые автомобили, существенный рост отмечен в I полугодии 2012 г. на КАМАЗе (более 24,8 тыс. шт., +16,6%). На других крупных российских заводах отмечался спад производства. АЗ "Урал" снизил выпуск грузовых автомобилей на 20% до 3,76 тыс. шт., УАЗ - до 11,04 тыс. шт., но возобновил сборку грузовых автомобилей Isuzu. Снизили выпуск грузовых и специальных автомобилей "ИВЕКО-АМТ" (-20%), ООО "Чайка-НН" (-17%) и Саранский завод автосамосвалов (-29%).

КАМАЗ по итогам января-октября 2012 г. выпустил 43,8 тыс. готовых автомобилей, шасси, сборочных и ремонтных комплектов, т. е. на 16% больше, чем годом ранее. Всего по итогам 2012 г. предприятие планирует выпустить более 47 тыс. грузовых автомобилей, из них на российский рынок должно было поступить 42 тыс. шт., остальные - на экспорт (ранее планировалось увеличить производство в 2012 г. на 22% до 55 тыс. шт. и реализовать в РФ более 48,5 тыс. грузовых автомобилей - на 9% больше, чем в 2011 г.). Доля компании на рынке грузовых автомобилей России полной массой 14-40 т в начале 2012г. составляла 44%.

СП "Мерседес-Бенц Тракс Восток", которое создано КАМАЗом и германским концерном Daimler AG, в 2012 г. планирует собрать в Набережных Челнах 2,5 тыс. тяжелых грузовых автомобилей и предполагает продать 4,5 тыс. грузовиков данной марки. По итогам 2011 г. СП собрало 1,3 тыс. тяжелых грузовиков, реализовало 3,3 тыс. машин. Таким образом, по производству рост составит 92%, по продажам - 36%. Проектная мощность на начальном этапе 4,5 тыс. грузовиков в год может быть увеличена до 10 тыс. машин.

КАМАЗ сформировал бизнес-план на 2013 г., который предусматривает небольшой рост производства к уровню 2012 г. Между тем отмечено несколько факторов, которые могут негативно влиять на уровень продаж КАМАЗа в 2013 г., так как у компании нет уверенности, что клиенты готовы будут заплатить за стандарт Евро-4 на 200-250 тыс. руб. больше, чем в настоящее время стоит автомобиль.

Кроме того, отрицательно на позициях КАМАЗа сказывается неравная конкуренция на российском рынке, так как в Россию ввозятся дешевые автомобили китайского и южнокорейского производства стандарта Евро-2, не соответствующие сегодняшним техническим требованиям. КАМАЗ уже обратился по этому поводу в органы федеральной власти, в связи с чем не исключено, что они будут вынуждены запретить эксплуатацию достаточно большого количества автомобилей, проданных на территории Российской Федерации, по причине их опасности для движения.

ОАО "КАМАЗ" начало в Литве сборку автомобилей для европейского рынка. Ежегодно на этом заводе, который станет первым подобным предприятием в странах Евросоюза, будет выпускаться до 2 тыс. автомобилей. Специализированные автомобили будут поставляться как на местный рынок, так и в страны ЕС. В плане развития литовского СП до 2020 г. предусмотрено увеличение доли экспортных продаж до 40%.

У КАМАЗа уже есть сборочные предприятия в Казахстане, Вьетнаме, Иране, Пакистане и Индии. Но основной объем экспорта компании традиционно приходится на СНГ, в первую очередь Казахстан и Украину. В 2011 г. КАМАЗ поставил на экспорт около 6 тыс. грузовиков при общем объеме продаж более 45 тыс. машин. КАМАЗ на рынке Восточной Европы может рассчитывать на небольшую долю, в первую очередь благодаря низкой цене по сравнению с иностранными игроками.

Создавая в Беларуси с объединением "МАЗ" совместную компанию "Росбелавто" с учетом оценки двух предприятий, КАМАЗ планирует укрепить позиции на мировом рынке тяжелой коммерческой автотехники.

Для расширения поставок продукции на Кубу в 2012 г. КАМАЗ поставил в эту страну комплекты оборудования по ремонту и техническому обслуживанию автомобилей для организации трех сервисных центров.

Вторым по масштабу производству тяжелых грузовых автомобилей в РФ является "УралАЗ" (Группа "ГАЗ"), продавший в 2011 г. 10 тыс. машин и продемонстрировавший рост продаж на 4%, однако в начале 2012 г. продажи грузовиков "Урал" упали на 37%.

Сборочные мощности иностранных производителей коммерческих автомобилей в РФ

I	II	III	IV
MAN	Санкт-Петербург	6	ТГА
Scania	Санкт-Петербург	7,5	ТГА
Volvo Trucks	Калуга	10	ТГА
Renault Trucks	Калуга	5	ТГА
Renault Trucks	Новоуральск, "АМУР"	В перспективе	СГА
Volkswagen	Калуга	В перспективе	ЛГА
IVECO	Нижний Новгород, "ИВЕКО-АМТ"	10	ЛГА
Fiat, IVECO	Москва, "МосАвтоЗил"	В перспективе, 20+20	ЛГА
Renault	Москва, "МосАвтоЗил"	В перспективе, 20	ЛГА
Hyundai	Москва, "МосАвтоЗил"	В перспективе, 20	ЛГА, ТГА
Hyundai	Таганрог, "ТагАЗ"	1	ЛГА, ТГА
Hyundai	Калининград, "Автотор"	1	ЛГА
Dongfeng	Москва, "МосАвтоЗил"	В перспективе, 2	СГА, ТГА
Mercedes-Benz	Нижний Новгород, "ГАЗ"	25	ЛГА
Mercedes-Benz	Набережные Челны, "КамАЗ"	10	ТГА
Ford	Набережные Челны, "Sollers"	10	ЛГА
Mitsubishi Fuso	Набережные Челны, "КамАЗ"	1-3	ЛГА
Isuzu	Ульяновск	10	ЛГА, ТГА
BAW	Ульяновск	40	ЛГА, СГА
Tata	Новоуральск, "АМУР"	В перспективе	ЛГА
FAW	Новоуральск, "АМУР"	В перспективе	ЛГА
FAW	Миасс, "УралАЗ"	В перспективе, 10	ТГА
Foton Motors	Дзержинск	В перспективе	ГА
Norinco	Махачкала, ОАО "Авиааерат"	В перспективе, 30	ЛГА

Примечание. I - компания; II - местонахождение предприятий; III - мощность (тыс. шт.); IV - типы производимых коммерческих машин (ЛГА - легкие грузовые автомобили, ТГА - тяжелые грузовые автомобили, СГА - средние грузовые автомобили).

Рынок автобусов. Продажи автобусов (с учетом микроавтобусов) в 2011 г. составили 60,6 тыс. шт., в 2010 г. - 50,6 тыс. шт. (рост на 19,8%), из них продажи новых автобусов иностранных моделей, включая автобусы, собранные в России (7,4 тыс. шт.), составили 20,17 тыс. шт. (+57,2%).

Рынок автобусов (с учетом микроавтобусов) останется на уровне или несколько возрастет по сравнению с 2011 г. (на 5-10%, до 65 тыс. шт.), но доля отечественных автобусов будет снижаться с учетом присоединения России к ВТО, и увеличится выпуск автобусов иностранных моделей.

Согласно данным Минпромторга РФ, рынок тяжелых и средних автобусов за январь-сентябрь 2012 г. вырос до 15,2 тыс. машин (+7,4% по отношению к аналогичному периоду прошлого года).

Для восстановления рынка автобусов характерны более медленные темпы по сравнению с рынками легковых и грузовых автомобилей. Наиболее высокая динамика роста продаж отмечена в сегментах импортированных автобусов.

Производство автобусов (с учетом микроавтобусов) в

Выпуск грузовых автомобилей на бывшем российском автогиганте - заводе "ЗИЛ" в 2011 г. составил всего 687 шт. (в основном капотные автомобили устаревших моделей). В настоящее время возрождение предприятия связано с учреждением СП "МосАвтоЗил", которое будет заниматься контрактной сборкой коммерческих автомобилей по соглашениям с такими компаниями, как Renault, Iveco, Fiat, Hyundai и, возможно, Dongfeng, в перспективе в объеме по 20 тыс. каждой марки и 2 тыс. тяжелых грузовиков последней.

Ранее к созданию производств в России международные концерны подталкивали высокие импортные пошлины (25% на автомобили) против 5-10% на комплектующие. Но ситуация может измениться после присоединения России к ВТО. В отличие от легковых машин, пошлины на которые будут плавно снижаться до 15% в течение семи лет, импортный сбор на грузовики сразу же после присоединения России к организации упал до 15%, а через три года снизится до 10%. После снижения пошлин производство иномарок в России становится выгодным только с точки зрения логистики.

2011 г. по сравнению с 2010 г. выросло на 3,5% до 46,8 тыс. шт. против 45,2 тыс. шт. в 2010 г. (в 2009 г. - 34,9 тыс. шт., в 2008 г. - 67,01 тыс. шт.).

Производство отечественных автобусов в 2011 г. выросло только на 1,8% до 39,5 тыс. шт., в том числе вахтовых автобусов произведено 884 шт. (+45,6%), а производство иностранных моделей выросло на 14,2% до 7,3 тыс. шт. Выпуск автобусов в прошлом году составил только 69,8% докризисного уровня производства 2008 г. В 2011 г. было произведено 26,2 тыс. шт. микроавтобусов, в 2010 г. - 29,1 тыс. шт. (снижение производства на 10%).

Согласно данным Федеральной службы государственной статистики (Росстат), производство автобусов в РФ в январе-октябре 2012 г. составило 45,3 тыс. шт. (+37,9% к аналогичному периоду прошлого года), троллейбусов - 230 шт. (+21%).

Крупнейшими в 2011 г. производителями автобусов были ООО "ПАЗ" (9,9 тыс. шт.) и ООО "ЛиАЗ" (2,3 тыс.).

В 2011 г. рост производства автобусов зафиксирован на заводах "ПАЗ", "ЛиАЗ", "ГолАЗ", КАВЗ", АЗ "ГАЗ" (микроавтобусы), "СТ Нижегородец", "ТагАЗ", "БАУ Мотор Корпорейшен" и "УралАЗ" (вахтовые автобусы). Падение про-

изводства автобусов отмечено на предприятиях ВАП "Волжанин", "УАЗ", "Мичуринский автобус", "Ростовский автобусный завод", "НефАЗ" и "Кузбасс-Авто".

В 2011 г. Группа "ГАЗ" (автобусные заводы "ПАЗ", "ЛиАЗ", "КАвЗ" и "ГолАЗ") сохранила лидирующие позиции на российском автобусном рынке с долей 64%. Объем продаж вырос на 22% по отношению к 2010 г. и достиг 13,2 тыс. шт. За отчетный период экспорт в страны СНГ и дальнего зарубежья вырос на 26% за счет отгрузки автобусов всех классов в Никарагуа и Сербию. Выручка от реализации автобусов составила 25 млрд. руб.

В 2011 г. продажи "ЛиАЗ" выросли на 74% по сравнению с прошлым годом - до 2,3 тыс. автобусов; "ПАЗ" - на 15% - более 9,9 тыс. автобусов малого и среднего класса; Курганского автобусного завода ("КАвЗ") до 0,8 тыс. шт.,

из них 169 машин были отгружены в Республику Никарагуа; Голицынский автобусный завод ("ГолАЗ") выпустил 209 междугородных и туристических автобусов.

В 2011 г. Нефтекамский автозавод ("НефАЗ", входит в группу "КАМАЗ") решил собирать автобусы бразильского концерна Marco Polo на базе шасси "КАМАЗ" (проектная мощность - 3 тыс. машин). "АМУР" ведет переговоры со словенским концерном Troliga Bus и китайским Lifan (ранее возможность сотрудничества обсуждалась с Renault Trucks и FAW, но, судя по всему, результата это не дало).

Прогноз по производству автобусов (включая микроавтобусы) на 2012 г., сделанный аналитической компанией "АСМ-холдинг", составляет 45-50 тыс. шт. (БИКИ/ [Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

Статистика

РОССИЯ: САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ АВТОРЫНОК В ЯНВАРЕ-НОЯБРЕ 2012 ГОДА ВЫРОС

В январе-ноябре в Санкт-Петербурге продано 186,020 тыс. новых легковых автомобилей (+ 8%), но уже в ноябре реализация пошла на убыль - 16,684 тыс. (-5%). Впервые с 2009 г. петербургский авторынок упал, так и не сумев дотянуться до докризисных объемов.

Несмотря на спецпредложения многих дилеров в ноябре, результаты не радуют. В октябре было продано почти на 1100 машин больше, констатирует гендиректор "Авто-Дилер-СПб" Михаил Чаплыгин.

В ноябре впервые с июня вновь лидировал "Фольксваген", занявший первую строчку и по итогам 11 месяцев. Вторым был "Рено". Текущая динамика продаж позволяет рассчитывать, что питерский авторынок в этом году перешагнет рубеж в 200 тыс. реализованных автомобилей, но не достигнет запланированных дилерами 220-240 тыс. В новом году, с учетом долгосрочного цикла от заказа автомобиля до его поставки, на складах осядут около 30 тыс. машин. Это сулит большие распродажи многих брендов в январе-феврале. (Автостат/ [Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УЗБЕКИСТАН: ПРАВИТЕЛЬСТВО МОЖЕТ ВВЕСТИ АДЕКВАТНЫЕ МЕРЫ ПРОТИВ РОССИЙСКИХ АВТО

С большим запоздыванием узбекские власти начали угрожать России ввести адекватные меры против российских авто, если РФ не отменит утилизационный сбор. Риторика, которую используют в Узбекистане пока намного мягче, чем применяли украинские власти накануне введения утилизационного сбора 1 сентября 2012 г. Да и ранг угрожающих все же ниже. Первый вице-премьер Узбекистана обратился к российским властям с просьбой отменить утилизационный сбор для автомобилей, которые импортируются из этой республики. Как сообщил Рустам Азимов, узбекские власти вынуждены констатировать, что российская сторона предприняла шаги, существенно ухудшающие условия доступа продукции, произведенной в Узбекистане, на рынок РФ.

Он отметил, что введенный с 1 сентября 2012 г. утилизационный сбор на автомобили привел к подорожанию продукции узбекского автомобилестроения.

По словам Р. Азимова, узбекская сторона просит принять соответствующие меры по созданию для ее автомобильной продукции условий, аналогичных тем, что созданы для российских автопроизводителей в Узбекистане, чтобы избежать принятия симметричных или асимметричных мер, которые могут затруднить экспорт российской продукции на узбекский рынок.

Почему в Узбекистане так долго решались выступить с подобным заявлением - не понятно. Вероятнее всего дожидались чем закончатся переговоры с Украиной по данному вопросу. И когда стало понятно, что рассчитывав на благосклонность РФ не приходится, приступили к языку ультиматумов.

От введенного утилизационного сбора в России больше всего пострадали Украина и Узбекистан - обе эти страны поставляли в РФ автомобили без пошлин, в то время как все остальные импортеры уплачивали 30% пошлины. Когда же Россия вступила в ВТО и одновременно понизила пошлину на автомобили до 25%, в качестве компенсации она ввела утилизационный сбор, поэтому большинство импортеров автомобилей его и не почувствовали, так как в сумме пошлина+ утиль. сбор примерно равны прежним 30%. Но в отношении украинских и узбекских авто утилизационный сбор стал настоящей преградой. Украина уже 4-й месяц пытается найти компромисс с Россией по вопросу утилизационного сбора, но пока результата нет. В Узбекистане готовятся в следующем году поставлять в РФ еще один автомобиль - Chevrolet Cobalt, который должен стать конкурентом Hyundai Accent, Kia Rio и т. п., но с учетом сбора он явно проигрывает им по цене. (Auto-Consulting/ [Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

МИРОВОЙ РЫНОК: PSA PEUGEOT-CITROEN И GENERAL MOTORS СОЗДАДУТ ТРИ СОВМЕСТНЫЕ ПЛАТФОРМЫ

General Motors и PSA Peugeot-Citroen в скором времени представят три новые платформы, которые лягут в основу нескольких моделей концернов. По информации Autobild, одним из таких автомобилей станет Opel Corsa, у которой непременно появятся французские аналоги.

Совместным компактным автомобилем станет, скорее всего, новая Opel Corsa, изображение которой попало в сеть. По информации инсайдеров, автомобиль появится в продаже в 2014 г. Новинка получит линейку экономичных двигателей и будет просторнее предшественника с тем, чтобы дистанцироваться от Adam.

По предварительным данным, мировая премьера автомобиля состоится в сентябре следующего года на международном автосалоне во Франкфурте. В основу модели ляжет доработанная платформа Gamma II, на которой базируются Adam и Mokka. (Autonews/ [Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ЕВРОПА: VOLKSWAGEN GOLF В НОЯБРЕ 2012 ГОДА СТАЛ САМЫМ ПОПУЛЯРНЫМ АВТОМОБИЛЕМ

Согласно отчету аналитиков компании JATO Dynamics, в Европе в ноябре 2012 г. самым популярным автомобилем стал хэтчбек Volkswagen Golf. В отчете подчеркивается, что модель смогла сохранить лидерство, несмотря на то, что в скором времени начнутся продажи следующего поколения Golf. Высокие места в рейтинге также заняли Ford Fiesta и новый Renault Clio. А вот Peugeot 208, в прошлом месяцев входивший в тройку самых популярных автомобилей, по итогам ноября оказался лишь на восьмом месте.

Премьера Golf седьмого поколения состоялась в начале сентября в Берлине. Новинка традиционно прибавила в габаритах - колесная база увеличилась на 60 мм (2580 мм). Кроме того, Golf VII стал на 56 мм длиннее и на 13 мм шире, чем предшественник. Изменение габаритов сказалось и на внутреннем пространстве автомобиля: существенно больше места стало для головы, плеч и ног задних пассажиров. (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

Статистика

АРГЕНТИНА: СИТУАЦИЯ НА РЫНКЕ АВТОМОБИЛЕЙ В 2012 ГОДУ УХУДИЛАСЬ

Автомобилестроение является одной из ключевых отраслей экономики Аргентины, поскольку на него приходится 36,5% всего экспорта изделий обрабатывающей промышленности из страны и 7,5% общего числа занятых, или более 140 тыс. Развитие этой отрасли является одним из 11 приоритетов, выделенных в Стратегическом промышленном плане Аргентины до 2020 г.

Указанный план предусматривает увеличение производства автомобилей к 2020 г. до 1,9 млн. шт. Кроме того, поставлена цель довести уровень локализации этого производства до 60%.

Более 50% прироста в промышленном производстве Аргентины в 2011 г. было обеспечено за счет автомобилестроения. Выпуск автомобилей в указанном году увеличился по сравнению с предыдущим годом на 16% до 830 тыс. шт. Возросли также их регистрации (на 30% до 858 тыс. шт.) и экспортные поставки (на 13% до 506 тыс. шт.). Следует отметить, что свыше 60% последних пришлось на Бразилию.

После нескольких чрезвычайно благоприятных лет в 2012 г. ситуация на рассматриваемом рынке ухудшилась, и, как свидетельствует Ассоциация производителей автомобилей (ADEFA), их производство в январе-июле сократилось по сравнению с тем же периодом 2011 г. на 14,1%, при этом выпуск грузовых машин возрос на 7,3%. Снизились на 2,8% и продажи у дилеров, но и здесь снижение спроса не коснулось грузовых автомобилей, которых было реализовано на 15% больше.

По производителям продажи автомобилей на аргентинском рынке за семь месяцев 2012 г. распределялись следующим образом (%): PSA Peugeot-Citroen - 17,8, General Motors - 17,6, Renault - 15,6, Volkswagen - 15,4, Toyota - 12,1, Ford - 10,5, Fiat Auto - 8,1, Mercedes-Benz - 1,9, Iveco - 0,7, Honda Motor - 0,4. Комплекующие для перечисленных компаний поставляют около 400 фирм, среди которых есть как крупные, так и мелкие.

С февраля 2012 г. аргентинские власти пытаются ограничивать импорт дорогих автомобилей, чтобы побудить их производителей создавать в Аргентине свои предприятия. Они увеличили с 400 до 600 число тарифных позиций, в отношении которых не действуют автоматические разрешения на ввоз. В него вошли и некоторые комплекующие, изготовление которых планируется осуществлять на месте.

Однако для создания в стране развитой сети автомобильных субпоставщиков не хватает оборудования и технологий, в связи с чем правительство приветствует приход в эту сеть новых компаний, в том числе иностранных, нацеленных на создание в Аргентине совместных предприятий. Желаящие обосноваться в Аргентине субпоставщики второго и третьего уровней могли бы, как отмечают аналитики, поставлять для местных производителей автомобилей аккумуляторные батареи, отливки, фары, ветровое стекло, полуоси, рулевые колонки, коробки управления, тормозные системы, топливные насосы, оборудование безопасности. Аргентинскому автомобилестроению нужны также опытные компании, специализирующиеся на логистике, финансировании и страховании. (БИКИ/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ: LOGAN ПРЕВРАТЯТ В ДВУХМЕСТНЫЙ СПОРТКАР

Управляющий директор британского офиса Dacia Тьерри Сайборд заявил о том, что хотел бы расширить модельный ряд марки с помощью двухместного спортивного автомобиля, построенного на базе Logan. "Я считаю, что спорткар - это как раз то, что нам нужно", - рассказал он изданию Auto Express. "Как и оригинальные автомобили Alpine, эта машина должна быть простой, доступной и драйвовой, что не означает, что она должна ездить очень быстро", - добавил он.

В ноябре совместное предприятие Renault и Caterham объявило о возрождении бренда Alpine, под которым компании будут выпускать спортивные автомобили. Однако Dacia сообщает, что не будет использовать технологии, которые построят Renault и Caterham. "Новая платформа Alpine будет слишком дорогой для Dacia", - говорит Сайборд. Спорткар позаимствует шасси у Logan, а философию - у MX-5, но будет дешевле японского родстера, уточнил он. "Идеальный модельный ряд Dacia, на мой взгляд, должен включать Duster, два Sandero, Lodgy, который нуждается в фейслифтинге, и спорткар, ориентированный на молодых потребителей", - рассказал глава британского офиса Dacia. (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ГЕРМАНИЯ: АВТОКОНЦЕРН PORSCHE AG НЕ БУДЕТ ПРОДАВАТЬ МАШИНЫ ДЕШЕВЛЕ 50 ТЫС. ЕВРО

Немецкий автоконцерн Porsche намерен расширить модельный ряд и довести к 2018 г. ежегодные объемы продаж до 200 тыс. автомобилей в год, передает Deutsche Welle. При этом ни одна из машин не будет стоить дешевле 50 тыс. евро. "Это магическая граница", - подчеркнул председатель правления Porsche Маттиас Мюллер. По его словам, удешевление может навредить имиджу компании, выпускающей спортивные автомобили премиум-класса.

Как сообщает DPA, за 11 месяцев 2012 г. немецкий автопроизводитель поставил около 129 тыс. машин, что на 8,5% превысило показатели предыдущего года. Среди готовящихся к производству моделей М. Мюллер назвал уменьшенную версию лимузина Panamera - Panamera Junior. Этот автомобиль составит конкуренцию BMW пятой серии и Mercedes E-класса, передает Reuters. Кроме того, запланирован выпуск более дорогой версии классической модели Porsche 911, которая поборется на рынке с автомобилями марки Ferrari. (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ГЕРМАНИЯ: УЧЕННЫЕ ПРИЗНАЛИ ЭЛЕКТРОМОБИЛИ БОЛЕЕ ВЫГОДНЫМИ В ЭКСПЛУАТАЦИИ

Немецкие ученые из Института автомобильной индустрии (IFA) посчитали, что содержание электромобиля обходится владельцу на 35% дешевле, чем эксплуатация машины с традиционным двигателем внутреннего сгорания (ДВС). Эксперты считают, что электромобили пока приобретают только из соображений заботы об экологии: они не пользуются спросом из-за слишком высокой цены.

Специалисты из расположенного в южной Германии института утверждают, что изначально высокая стоимость автомобилей с альтернативными силовыми установками успешно окупится через несколько лет эксплуатации машины.

По утверждению экспертов, силовые агрегаты электромобилей обладают более простой конструкцией по сравнению с бензиновыми и дизельными двигателями, современные модификации которых могут состоять из нескольких тысяч деталей.

Ученые из IFA считают, что разница в стоимости эксплуатации может достигать 35%, причем экономия достигается не только за счет замены горючего на электроэнергию, а с учетом многочисленных расходных материалов и жидкостей, которые электромобилям попросту не нужны. Более того, машины на электротяге имеют повышенный ресурс некоторых деталей, таких как тормозные колодки.

Специалисты IFA подсчитали, что за 8 лет умеренной езды на электромобиле (8000 км в год) ее владелец тратит на машину 2,3 тыс. евро. В свою очередь, эксплуатация автомобиля с ДВС в течение такого же срока и с аналогичным пробегом обойдется в 3,6 тыс. евро.

Ранее маркетологи компании Ford попытались привлечь внимание покупателей на конструктивные особенности электромобилей. Как сообщает портал Green Car Reports, специалисты Ford в 2011 г. составили список из 25 компонентов модификации "Фокуса" с ДВС, с обслуживанием которых владелец Focus на электротяге вообще не столкнется во время эксплуатации.

Тем не менее эксперты организации JD Power and Associates ранее установили, что среди нынешних владельцев электромобилей основным фактором в пользу покупки такой машины стал не уровень экономичности, а имиджевая составляющая: людям нравится сам факт, что они управляют "чистым" автомобилем. В исследовании фирмы 44% процента опрошенных владельцев машин на электротяге заявили, что наиболее важной характеристикой их автомобиля является чистый выхлоп.

При этом потенциальные покупатели электромобилей руководствуются соображениями экономии на топливе. Среди этой категории респондентов 45% заявили, что в электромобилях их привлекает низкая стоимость электроэнергии. По данным JD Power and Associates, владельцы машин на электротяге тратят на топливо около \$18 в месяц, тогда как для водителей машин с ДВС этот показатель достигает \$167 в месяц.

"Нынешние владельцы электромобилей обращают внимание на эмоциональный аспект владения такой машиной, который заключается в минимизации вредного влияния на окружающую среду. Но при этом наилучшим способом увеличить продажи электромобилей и сделать этот продукт массовым является экономическая составляющая такой покупки", - заявил Нил Оддес, глава "экологического" подразделения JD Power and Associates. - Разрыв между реальной стоимостью электромобиля и тем объемом средств, которые хотят сэкономить потребители, по-прежнему сохранился".

По данным организации, с учетом сохранения нынешних цен на машины с альтернативными силовыми установками, на окупаемость электромобиля уйдет около 6,5 лет, а машина с гибридным агрегатом оправдывает вложения через 11 лет. Эксперты JD Power and Associates пришли к выводу, что электромобили не будут пользоваться широким спросом из-за слишком высокой цены. (Газета.ru/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Машиностроение_Украины_СНГ_мира))

ГЕРМАНИЯ: В НОЯБРЕ 2012 ГОДА ПРОДАЖИ КОНЦЕРНА BMW GROUP ВЫРОСЛИ

В ноябре 2012 г. концерн BMW Group добился роста на всех континентах, в очередной раз побив рекорды по продажам за месяц.

По всему миру было реализовано 170932 автомобиля BMW, MINI и Rolls-Royce. Продажи выросли на 23% по сравнению с ноябрем 2011 г., когда было реализовано 138954 автомобиля. Кроме того, это были лучшие первые одиннадцать месяцев года для компании - продажи увеличились на 10,1% по сравнению с тем же периодом прошлого года. За это время концерн BMW Group продал 1664088 автомобилей (по сравнению с 1510857 в прошлом году), почти столько же, сколько за весь 2011 г. (1668982 автомобиля).

Член совета директоров BMW AG Иан Робертсон, ответственный за продажи и маркетинг BMW, комментирует: "Наш привлекательный товарный ряд по-прежнему пользуется высоким спросом по всему миру, мы поставили очередной рекорд по продажам за месяц. Это доказывает силу наших брендов премиум-класса и то, что мы создаем автомобили, которые нравятся людям. В ноябре нам удалось добиться значительного прогресса на многих рынках, и мы собираемся развить этот успех. Цели по рекордным продажам в 2012 г. почти достигнуты, и мы сохраним за собой звание мирового лидера в области производства автомобилей "премиум-класса".

Продажи автомобилей бренда BMW по всему миру выросли в ноябре 2012 г. на 26,4% до 145452 единиц (по сравнению со 115106 в предыдущем году). Продажи BMW X3 были как всегда высоки и составили 14653 единицы, что на 28,6% больше по сравнению с 2011 г. (11397). Текущее поколение BMW X3 стало одним из двигателей роста BMW за последние два года - с момента выпуска модели на рынок в ноябре 2010 г. продано более 250000 автомобилей. Продажи современного BMW X3 более чем на 23% превышают результат его предшественника за аналогичный период времени. BMW X1 сохранил положительную динамику продаж: объем реализации увеличился на 37,3% (до 14711 единиц) по сравнению с 2011 г. (10714).

Спрос на BMW 1-й серии по-прежнему высок - продано 20914 автомобилей, что на 37,3% больше по сравнению с 2011 г. (15234). Отличные результаты показал BMW 3-й серии: в прошлом месяце объем продаж подскочил на 35,7% до 40700 автомобилей (по сравнению с 29998 в предыдущем году). Новый BMW 3-й серии "Туринг" также внес свой вклад, обеспечив в ноябре увеличение объема продаж до 7766 единиц, что на 35,3% больше по сравнению с 2011 г. (5739). Продажи BMW 5-й серии увеличились на 28,1% до 30232 автомобилей (по сравнению с 23607 автомобилями в 2011 г.), спрос на BMW 6-й серии также остается высоким - в ноябре было продано 2166 автомобилей, что на 55,7% больше, чем в 2011 г. (1391).

С января по ноябрь 2012 г. реализовано 1388274 автомобиля BMW, это на 10,9% больше, чем за тот же период предыдущего года (1252202).

Мировые продажи MINI за ноябрь составили 25077 автомобилей, что на 6,6% больше, чем в 2011 г. (23528). В США

продажи MINI увеличились на 10,5% до 5248 автомобилей (результат 2011 г.: 4750 единиц), а в континентальном Китае взлетели на целых 66,1% до 2085 автомобилей (1255). Мировые продажи MINI Hatch выросли в ноябре на 10,5% до 11820 автомобилей (результат 2011 г.: 10694 единицы), а объем сбыта MINI Countryman остался стабильным, прибавив по сравнению с 2011 г. 4,9% (8602 единицы против 8199). За одиннадцать месяцев продажи MINI увеличились на 6,7% - до 272773 автомобилей (результат 2011 г.: 255593 единицы). В Европе, где сохраняются тяжелые рыночные условия, концерн BMW Group добился в ноябре роста продаж автомобилей на 9,9% до 76084 единиц (69237). С января по ноябрь европейский объем продаж концерна BMW Group немного увеличился - своих покупателей нашли 787286 автомобилей, это на 1,5% больше, чем в 2011 г. (775 837).

Продажи BMW Group на азиатском рынке взлетели в ноябре на 48,9% до 45990 единиц (результат 2011 г.: 30886 автомобилей). За одиннадцать месяцев компания совершила стремительный рывок, добившись роста объема продаж в 30% (с 342176 единиц в 2011 г. до 444859 единиц в нынешнем). В континентальном Китае в ноябре было продано 31090 автомобилей, что на 62,3% больше по сравнению с ноябрем прошлого года (19155). Столь значительный успех обусловлен запуском местного производства BMW X1 и BMW 3-й серии с удлинённой колесной базой, а также выходом BMW 3-й серии в конце 2011 г. В континентальном Китае с начала года было продано в общей сложности 295974 автомобиля марок BMW и MINI (результат 2011 г.: 215023/+37,6%).

В ноябре в Северной и Южной Америке реализовано 43356 автомобилей, что на 29% больше, чем в 2011 г. (33599). С начала года в этом регионе было приобретено 373398 автомобилей - по сравнению с 2011 г., когда было продано 339789 автомобилей, продажи выросли на 9,9%. В США за ноябрь реализована 36461 единица продукции, что на 38,8% больше, чем в 2011 г. (26271). За одиннадцать месяцев 2012 г. продажи концерна BMW Group увеличились на 11,3% и составили 303728 автомобилей по сравнению с 272873 единицами за тот же период 2011 г.

Объем продаж BMW Motorrad в ноябре составил 6749 мотоциклов и вырос на 10,4% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года (6112). Поставки мотоциклов и макси-скутеров с января по ноябрь включительно составили 100289 единиц (результат 2011 г.: 100054/+0,2%). За одиннадцать месяцев Husqvarna Motorcycles передала дилерам в общей сложности 9484 единицы продукции (результат 2011 г.: 7956/+19,2%). Поставки в ноябре снизились на 2,2% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года (1181) и составили 1155 единиц. (Портал машиностроения [Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ИТАЛИЯ: FIAT S.P.A. В 2014 ГОДУ ПРЕДСТАВИТ ДВА КРОССОВЕРА

Как сообщает Autocar, новые автомобили будут производить на заводе Fiat в итальянском Мельфи. С помощью этих кроссоверов концерн рассчитывает занять еще одну нишу на мировом рынке и выйти на новый уровень. Инвестиции в это предприятие уже составили \$1,3 млрд., для производства новых моделей полностью реконструировали завод.

Первым в запуск пойдет компактный кроссовер, который, по предварительной информации будет оснащаться 1,4-литровыми моторами от Fiat мощностью 130-170 л. с. Следом начнется производство кроссовера Fiat, который получит название 500X. В линейку моторов новинки войдет трехцилиндровый мотор объемом 0,9 л, 1,4-литровый бензиновый агрегат и 1,3-литровый дизель.

На Женевском автосалоне в марте Fiat показал новый кроссовер 500L. Модель будет продаваться в Европе с двумя бензиновыми агрегатами объемом 0,9 и 1,4 л и турбодизелем объемом 1,3 л. Автомобиль рассчитан на пять человек, однако в качестве опции в салон может быть установлен третий ряд сидений. (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ИТАЛИЯ: FIAT S.P.A. ИНВЕСТИРУЕТ \$1,6 МЛРД. В НОВЫЕ МОДЕЛИ MASERATI

Итальянский концерн Fiat намерен сконцентрировать усилия на развитии премиального бренда Maserati. В ближайшее время Fiat вложит в эту марку \$1,6 млрд., надеясь, что технологии и дилерская сеть Chrysler помогут в соперничестве с немецкими конкурентами - BMW и Porsche.

Помня предыдущие не слишком успешные попытки вывести бренды Maserati и Alfa Romeo на новые высоты, итальянский концерн на этот раз рассчитывает на поддержку американского Chrysler, который был приобретен в 2012 г. Дилерская сеть в США, состоящая из 2300 центров, должна помочь в распространении итальянского "люкса" и увеличить долю рынка в премиальном сегменте. К 2015 г. количество дилеров Maserati по всему миру должно вырасти с 250 до 425.

Также итальянцы намерены позаимствовать у Chrysler некоторые платформы и опыт в создании крупных автомобилей, что поможет сократить производственные издержки.

Как рассказал бренд-директор Maserati Харальд Вестер, Fiat инвестирует в создание трех новых моделей бренда, за счет которых продажи марки должны вырасти до 50 тыс. автомобилей к 2015 г., передает агентство Reuters. Уже в 2013г. Maserati надеется реализовать 13 тыс. экземпляров седана Quattroporte, который, кстати, недавно обновился. Для сравнения, за девять месяцев 2012 г. продажи этой модели составили только 4700 машин.

Новый Quattroporte является вторым автомобилем, который был построен на заимствованной базе с тех пор, как Fiat начал сотрудничать с Chrysler в 2009 г. Его основными конкурентами являются BMW 7 Series и Porsche Panamera. В Европе Quattroporte стоит 100-150 тыс. евро. Это примерно на 20% дешевле самой бюджетной Ferrari. "Панамера" оценивается в 77-166 тыс. евро. Обновленный седан построен на шасси модели Chrysler 300 и оснащается моторами, которые спроектированы и произведены в Италии специалистами марки Ferrari. Автомобиль получит 6- и 8-цилиндровые версии и станет на 20% экономичнее предшественника. Новая версия модели оснащается полным приводом, так что должна неплохо продаваться в Канаде, России и скандинавских странах, считает представитель марки. "Это совершенно отличный от предыдущего продукт, который апеллирует к гораздо более широкому кругу покупателей", - отмечает Вестер, добавляя, что надеется увеличить продажи модели до 80 тыс. машин в год к концу 7-летнего периода жизни Quattroporte.

Во второй половине 2013 г. Maserati выпустит на рынок компактный седан под названием Ghibli. Модель будет стоить 50-100 тыс. евро. Кроме того, готовится к выходу первый кроссовер марки, Levante, прототип которого уже был продемонстрирован в виде концепта Kubang. (Автовести/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

КИТАЙ: ПЕРВЫЙ КРОССОВЕР МАРКИ QOROS ПРЕДСТАВЯТ В МАРТЕ 2013 ГОДА

Китайская компания Qoros намерена представить на мотор-шоу в Женеве в марте новый кроссовер. Ожидается, что по габаритам автомобиль будет сопоставим с Nissan Juke, базовым мотором для концептуальной новинки станет 1,6-литровый бензиновый агрегат. По некоторой информации, в серийное производство кроссовер отправят не раньше 2014 г.

Автомобили нового китайского брэнда Qoros поступят в продажу в Европе уже в следующем году. По данным Autocar, произойдет это практически одновременно со стартом продаж машин в Китае.

Первой моделью, с которой Qoros выйдет на рынок, станет четырехдверный седан, созданный ветераном цеха автомобильного дизайна Гертом Волкером Хильдербрандом - бывшим директором по дизайну Mini.

Компания Qoros, сформированная на основе партнерства крупнейшего независимого автопроизводителя Китая Chery Automobile и глобального промышленного холдинга Israel Corporation, обещает использовать опыт европейских дизайнеров, подбирать исключительно высококачественные компоненты и совмещать все это с преимуществами недорогой китайской сборки.

Штаб-квартира нового производителя расположена в Чанше на востоке Китая. Другой офис - в Шанхае. Годовые мощности завода, который в данный момент находится в стадии строительства, - 150-450 тыс. автомобилей в год. Один из руководителей компании - бывший вице-президент Volkswagen в Америке Волкер Стейнвашер. (Autonews/ [Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

Анализ

КИТАЙ: АВТОМОБИЛЬНЫЙ РЫНОК В 2012 ГОДУ СОКРАТИЛСЯ

Министерство промышленности и информационных технологий КНР (Ministry of Industry and Information Technology - MIIT) объявило о новой государственной политике в отношении производителей автомобилей, которые находятся на грани банкротства. Они будут вынуждены уйти с автомобильного рынка и прекратить все торговые операции.

По данным MIIT, в КНР в настоящее время насчитывается более 1,3 тыс. производителей автомобилей. Однако производственные и финансовые показатели представляют только 171 изготовитель автомобилей, 120 - мотоциклов и 135 - трехколесных транспортных средств. MIIT отмечает, что значительная часть среди 1300 компаний частично или полностью остановили производство. Некоторые из них находятся в очень тяжелом положении, и их производственные показатели крайне низкие. Есть даже такие, которые в настоящее время сообщают о нулевом объеме производства.

Замедление роста экономики и прекращение политики стимулирования притормозили экстенсивное развитие автомобильной промышленности КНР. Согласно данным Ассоциации производителей автомобилей КНР (China Association of Automobile Manufacturers - CAAM), в I полугодии 2012 г. продажи легковых автомобилей выросли только на 2,9% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года - до 9,6 млн. шт., что указывает на сильные признаки замедления по сравнению с 3,4%-ным приростом, зарегистрированным за аналогичный период 2011 г. и 48%-ным всплеском в I полугодии 2010 г. Продажи коммерческих автомобилей упали на 10,4% относительно показателей за соответствующий период 2011 г.

CAAM отмечает, что рост замедлился после угасания экономического роста в КНР. Прирост ВВП страны уменьшался в течение шести кварталов подряд, а в апреле-июне 2012 г. до 7,6%, что явилось самым слабым показателем роста за три последних года.

Как заявил консультативный партнер компании KPMG China М. Цзян, сверхбыстрый рост в последние несколько лет частично охладит будущее потребление, но компания с оптимизмом смотрит на перспективы автомобильного рынка КНР.

Согласно заявлению директора азиатско-тихоокеанского отделения компании IHS Automotive Consulting Дж. Чао, потенциал городов второго, третьего и четвертого уровня (по принятой в КНР классификации населенных пунктов) как центров покупки автомобилей является довольно большим. Насыщенность транспортными средствами в этих городах намного ниже, чем в крупных, а желания потребителей приобрести собственные автомобили достаточно высоки.

Как уточнил Дж. Чао, уже по итогам II полугодия 2012 г. будут видны результаты стимулирования и смягчения политики. В то время как складские запасы растут, отмечается распространение ценовых скидок со стороны производителей автомобилей и дилеров, которые будут способствовать росту продаж. CAAM прогнозирует рост продаж автомобилей на 5-8% в 2012 г., что вдвое выше, чем в 2011 г.

CAAM прогнозирует, что продажи автомобилей в стране по итогам 2012 г. могут достичь 20 млн. шт. Согласно оценке, совокупные продажи пассажирских автомобилей (легковых автомобилей, кроссоверов, внедорожников и минивэнов на их базе) могут достичь 16,09 млн. шт., что составит рост 11,1% относительно 2011 г. Продажи седанов, как ожидается, восстановятся до 11,18 млн. шт. Продажи внедорожников, мини-вэнов и кроссоверов ожидаются в количестве 2,07 млн., 0,56 млн. и 2,28 млн. шт. соответственно.

Между тем продажи коммерческих автомобилей, как ожидается, достигнут 3,91 млн. шт., что на 3% меньше, чем в 2011 г. При этом сбыт автобусов увеличится, в то время как продажи грузовиков будут продолжать падать.

Импорт автомобилей в КНР, по оценке CAAM, в 2012 г. достигнет 1,2 млн. шт., в то время как китайский экспорт, как ожидается, составит 1,05 млн. шт. (рост на 24% относительно 2011 г.). По словам заместителя генерального секретаря CAAM Ши Цзяньхуа, прогнозы учли множество различных факторов, в том числе динамику макроэкономических показателей, увеличение расходов на покупку автомобилей сельскими жителями, возобновление стимулирующей экономической политики. (БИКИ/ [Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

США: FORD MOTOR СО ПРЕКРАТИТ ВЫПУСКАТЬ КОМПАКТ-КАР КА

Компания Ford рассчитывает прекратить выпуск компактного автомобиля Ка после окончания жизненного цикла модели текущего поколения. Об этом сообщает издание Autocar со ссылкой на главу европейского дизайнерского подразделения американского автопроизводителя Мартина Смита. "Модель не пройдет краш-тесты в США. Компакт-кар создан исключительно исходя из предпочтений европейских автомобилистов и собирается всего на одном предприятии. Позже модель переживет рестайлинг, но при нынешних условиях я не могу найти причин для продолжения ее выпуска", - заявил Смит. Он также добавил, что Ка "не приносит никакой прибыли" и не подпадает под корпоративную стратегию развития One Ford ("Единый Форд"). (Motor/ [Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ФРАНЦИЯ: RENAULT S.A. ТЕСТИРУЕТ КОНКУРЕНТА NISSAN JUKE

Renault приступил к финальным тестам компактного кроссовера, построенного на базе Scenic. Конкурент Nissan Juke дебютирует весной - возможно, премьера новинки состоится в ходе мартовского автосалона в Женеве. В продаже автомобиль появится во второй половине года.

Вопреки ожиданиям, компактный кроссовер будет не серийной версией концепт-кара Captur, представленного на Женевском мотор-шоу в 2011 г., а во многом повторит Clio следующего поколения. Новый хэтчбек станет первым автомобилем, полностью спроектированным нынешним шеф-дизайнером Renault Лоуренсом ван дер Акером.

По некоторой информации новинку предложат с двумя бензиновыми двигателями на выбор: турбированным 3-цилиндровым мотором объемом меньше 1 л мощностью 89 л. с., крутящий момент которого составляет 135 Нм; и 4-цилиндровым агрегатом объемом 1,2 л мощностью 118 л. с., крутящий момент которого равен 190 Нм. Также автомобиль будет доступен с 4-цилиндровым дизельным двигателем объемом 1,5 л мощностью 89 л. с., крутящий момент которого достигает 220 Нм. Ожидается, что компактный кроссовер будет доступен только с передним приводом. (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ФРАНЦИЯ: ЭЛЕКТРОКАР RENAULT TWIZY ПРЕВРАТЯТ В ФУРГОН ДЛЯ БИЗНЕСА

У компактного электрокара Renault Twizy есть шанс стать прародителем целого экологически чистого семейства: французская компания подумывает о том, чтобы построить на его платформе коммерческий фургон. Он мог бы стать неплохим предложением для представителей малого бизнеса.

В Renault считают, что вполне могли бы разработать еще несколько моделей на той же агрегатной базе, что и двухместный электрокар Twizy. Директор по маркетингу Renault Стивен Норман заявил portalу Auto Express, что желание компании выражено вполне отчетливо: "Если вы думаете, что мы можем начать с фургона, вы не будете так уж неправы". Однако никакой конкретной информации в Renault пока не распространяют. Между тем, модельная линия французской марки уже располагает одним коммерческим электрокаром - версией фургона Kangoo с электромотором, которую производитель сдает в лизинг по ставке примерно 75 евро в месяц.

Сам компакт Twizy можно приобрести в собственность по цене от 7000 евро, но вот батареи для него все равно придется арендовать у производителя. Во Франции Renault Twizy предлагается с двумя вариантами силовой установки - 5 и 17 л. с., причем максимальная скорость более слабой версии не превышает 45 км/ч, так что для ее управления не нужны даже полноценные "права". Второй вариант может развить до 80 км/ч.

Интересно, что в базовой модификации Renault Twizy не имеет даже дверей - они считаются опцией, за которую придется доплатить 590 евро. (Автовести/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ЧЕХИЯ: СТАРТОВАЛО СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО НОВОЙ SKODA OCTAVIA

17 декабря 2012 г. компания Skoda Auto официально объявила о начале серийного производства новой Skoda Octavia в Млада-Болеславе. Третье поколение Skoda Octavia устанавливает новые стандарты в компактном сегменте. Новая модель становится непревзойденным эталоном, приятно удивляя вместительностью, новым дизайном, высокой функциональностью, инновационными системами безопасности, низким потреблением топлива, широким выбором "просто гениальных" решений и выгодным соотношением "цена - качество". Модель появится на европейском рынке в конце января 2013 г.

"Octavia - центральная модель в гамме Skoda, - подчеркивает Винфрид Фаланд, председатель совета директоров Skoda Auto. - Наша команда приложила максимум усилий, продемонстрировав непревзойденное мастерство, для создания лучшей Octavia в истории марки. Этот автомобиль - эталон в своем классе по каждому из параметров. Для нас особенно волнительно объявить о старте производства долгожданной модели". Центральный элемент Стратегии роста Skoda, новая Octavia, призвана продолжить историю успеха своих предшественников и еще больше укрепить позиции марки на международных рынках".

Разрабатывая новую Octavia, Skoda существенно модернизировала и расширила свои производственные мощности на главном заводе в Млада-Болеславе. Мощности производственной линии Octavia/Rapid постепенно вырастут с 800 до 1200 автомобилей в день. Помимо новой Skoda Octavia и Rapid завод в Млада-Болеславе выпускает Skoda Fabia. "Старт производства Skoda Octavia - второй серьезный пуск на нашем основном заводе после начала производства Skoda Rapid в августе, осуществленный в очень сжатые сроки, - отмечает Михаэль Ойльеклаус, член совета директоров Skoda, отвечающий за производство и логистику. - Вся команда, особенно отделы производства, планирования, оборудования и логистики, с успехом реализовала грандиозный проект запуска новой Octavia на нашем главном заводе".

В рамках запуска производства новой Skoda Octavia и общего расширения мощностей был предпринят ряд важных мер, в числе которых ввод в эксплуатацию нового кузовного цеха и полностью автоматизированной линии покраски внутреннего пространства автомобиля. Помимо этого, в начале 2013 г. в Млада-Болеславе будет пущена высокотехнологичная линия прессования.

Начиная производство третьего поколения Skoda Octavia, марка знаменует переход на новый этап осуществления своих планов по завоеванию мирового рынка. Каждое полугодие Skoda планирует запускать новую или обновленную модель, что будет способствовать реализации текущей стратегии роста компании, целью которой является увеличение к 2018 г. количества продаваемых в мире автомобилей до минимальной отметки 1,5 млн. в год.

Третье поколение продолжает историю успеха Skoda Octavia. На текущий момент Octavia - самая продаваемая модель Skoda, на которую приходится порядка 44% от общего объема продаж марки в мире по итогам 11 месяцев. Octavia в абсолютной степени символизирует прорыв Skoda в течение последних двух десятилетий. Запуск модели в 1996 г. ознаменовал расширение географии присутствия марки на международных рынках, число которых выросло до 100. Начиная с 1996 г., более 3,7 млн. автомобилей Octavia было передано клиентам.

В сравнении с предшественницей, новая Skoda Octavia выросла во всех отношениях. Модель поражает большим внутренним пространством, сравнимым с автомобилями более высокого класса. Новая Octavia длиннее и шире предыдущей и располагает более широкой колесной базой. Модель предлагает самое большое пространство над головой и на уровне колен для задних пассажиров. Багажник объемом 590 л также является самым вместительным в классе.

Новая Skoda Octavia выделяется широким спектром инновационных мультимедийных систем, системами безопасности и комфорта, которые ранее были доступны только в автомобилях более высокого класса. Несмотря на внедрение

новых технологий, третье поколение бестселлера стало легче на 102 кг в сравнении с предшественником. Легкий кузов и ультрасовременные двигатели TSI и TDI позволили инженерам добиться оптимальных показателей потребления топлива и выброса вредных газов. Помимо этого, новая Octavia оснащена рядом "просто гениальных" решений, призванных помочь водителю и пассажирам. Skoda Octavia третьего поколения - это элегантность седана и практичность универсала.

Новая Octavia стала более экологичным автомобилем без ущерба ходовым характеристикам. Линейка двигателей предлагает клиентам широкий выбор агрегатов от версии GreenLine, расходующей всего 3,4 л дизельного топлива при объеме выбросов CO₂ 89 г/км, до топовой версии мотора мощностью 180 л. с. В будущем модельная гамма Octavia пополнится полноприводной версией и спортивной Octavia RS.

При всем вышесказанном Skoda Octavia третьего поколения представляет собой новое дизайнерское решение. Это новое стильное "лицо" в сегменте, которое ни с чем нельзя перепутать. Модель смотрится одновременно динамично и самобытно, элегантно и утонченно, уверенно и ярко. Чистые линии, четкие формы, благородные поверхности - новый седан Skoda Octavia привлекает внимание к деталям. Аккуратность и элегантность вне времени - отличительные черты Skoda Octavia третьего поколения. (Портал машиностроения/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

ШВЕЦИЯ: КОНЦЕРН VOLVO GROUP ПЛАНИРУЕТ ИЗМЕНЕНИЯ В СОБСТВЕННОЙ СЕРВИСНОЙ СЕТИ В ЕВРОПЕ

Руководство концерна Volvo Group приняло решение провести аудит европейской сети сервисных станций под брендами Volvo Trucks и Renault Trucks, включая российский рынок. Целью данных мероприятий является изучение возможности улучшения качества предоставляемых сервисных услуг и повышение плотности сети фирменных СТО для удобства клиентов. Существующая структура сервисной сети основана на двух отдельных сетях фирменных СТО Volvo Trucks и Renault Trucks. В ходе ревизии планируется оценить, каким образом возможно будет улучшить качество предоставляемых клиентам сервисных услуг, а также повысить плотность сети. В тех странах, где обе сети развиваются стабильно и имеют устойчивые позиции на рынке, текущая структура будет сохранена.

На других рынках, включая Россию, где один или оба бренда не имеют достаточного сервисного покрытия в масштабах страны, Volvo Group рассматривает возможность интеграции сетей для улучшения общего потенциала. Это позволит клиентам воспользоваться всеми преимуществами объединенной сети фирменных СТО и более широким спектром продукции и услуг. "Сеть фирменных СТО - это важнейший элемент предоставления непревзойденных по качеству послепродажных услуг для наших клиентов, - говорит генеральный директор ЗАО "Вольво Восток" Питер Андерссон. - Путем ревизии и дальнейших преобразований, мы сможем повысить качество предоставляемых услуг для конечного потребителя, а также увеличить географическую плотность объединенной сети и добиться реализации максимального потенциала обоих брендов". Trans-Port.com.ua/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

ЯПОНИЯ: ДВИГАТЕЛИ HONDA ПРИЗНАНЫ ЛУЧШИМИ В РЕЙТИНГЕ ИЗДАНИЯ WARD'S AUTO

16 декабря 2012 г. авторитетное американское издание Ward's Auto опубликовало ежегодный рейтинг лучших автомобильных двигателей. В испытаниях участвовало 40 автомобилей, которые появятся в продаже не позднее первого квартала, и базовая стоимость которых не превышает \$55 тыс.

На протяжении 3 месяцев эксперты журнала тестировали автомобили по улицам Детройта, оценивая мощность силовых агрегатов, уровень шума и вибрации, топливную экономичность и технические инновации.

По итогам испытаний новые двигатели 2.4 DOHC I-4 и 3.5 SOHC V6, которыми будет оснащаться 9-е поколение Honda Accord вошли в десятку лучших силовых агрегатов 2013 мод. г.

2,4-литровый двигатель i-VTEC Earth Dream Technologies на 3,5% экономичнее расходует топливо и на 4,5% легче, по сравнению с его предшественником. Данный силовой агрегат обладает не только улучшенной эластичностью двигателя, но демонстрирует лучшую в классе топливную экономичность, реализованную посредством оптимизации эффективности сгорания и уменьшения трения.

3,5-литровый V-6 двигатель i-VTEC Earth Dream Technologies обеспечивает 280 л. с при 6200 об./мин. Этот мощный силовой агрегат оснащен новым поколением системы VCM (Variable Cylinder Management), которая, в паре с системой фаз газораспределения с электронным управлением, работает по принципу использования части мощности на разных крейсерских скоростях и электрически деактивирует цилиндры для снижения расхода топлива.

Новые двигатели компании Honda одновременно удовлетворяют как нормам экономии топлива, так и экологическим показателям, без ущерба для производительности и общей динамики. (Портал машиностроения/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

ЯПОНИЯ: NISSAN MOTOR СО ДО 2016 ГОДА ВЫПУСТИТ 15 ГИБРИДОВ

Компания Nissan собирается до 2016 г. выпустить 15 гибридных моделей и расширить линейку электромобилей. Разработка новых экологически чистых автомобилей входит в программу производителя по снижению к 2020 г. вредных выбросов у всех представителей модельного ряда. Появление таких машин позволит помочь "Ниссану" сократить средний расход топлива моделей семейства на 19%.

О каких именно моделях идет речь - не сообщается. Как уточняет издание Cars.com со ссылкой на представителя Nissan Брайана Брокмана, в ближайшие годы планируется обновление электрокара Leaf, запуск электрической версии компактного NV200, создание электромобиля Infiniti и еще одной модели, о которой Брокман рассказать отказался.

Электрокар Infiniti будет построен в стилистике концепта LE, показанного в апреле нынешнего года. Он получит модернизированную силовую установку хэтчбека Nissan Leaf. "Инфинити" станет отличаться от донора литий-ионными аккумуляторами увеличенной емкости и усовершенствованной системой зарядки батарей, которая позволит полностью "заправить" автомобиль на 50% быстрее, чем у "Лифа".

Свою новую гибридную силовую установку "Ниссан" представил осенью прошлого года. Она состоит из 2,5-литрового бензинового двигателя с механическим нагнетателем, вариатора и комплекта литий-ионных батарей. Мощность такой установки эквивалента показателям обычного ДВС объемом 3,5 л, при этом расход топлива у гибрида меньше. На сегодняшний день гибридных моделей у Nissan нет. Бензин-электрическую силовую установку использует только седан Infiniti M35h, который в Россию официально не поставляется. Прежде в США предлагалась гибридная версия модели Altima, но от нее отказались при смене поколений, так как на модели применялись технологии Toyota. (Motor/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

ЯПОНИЯ: КОМПАНИЯ INFINITI ОБНОВИТ НАЗВАНИЯ МОДЕЛЕЙ

Компания Infiniti изменит название моделей к началу 2014 г. Первым автомобилем, который претерпит изменения, станет новый седан, который будет называться Q50.

Весь модельный ряд марки получит приставку Q и QX. В первом случае речь идет о легковых седанах, кабриолетах и купе. Во втором - о внедорожниках и кроссоверах. Помимо букв, в названии будут присутствовать две цифры, создающие иерархию в модельном ряде японского премиум-бренда.

Infiniti собирается изменить дизайн автомобилей. Новые машины марки будут выглядеть более легкими и изящными. "Мы хотим, чтобы наши автомобили выглядели более "стройными" и атлетичными, - сказал шеф-дизайнер концерна Nissan Motor Co Схиро Накамура. - Я доволен нашим актуальным дизайном. У Infiniti узнаваемый внешний вид: оригинальная решетка радиатора и формы кузова. Но мне бы хотелось сделать наши автомобили "моложе", атлетичнее и тоньше".

По словам С. Накамуры, работающего на компанию более 12 лет, Infiniti хочет с помощью новой стилистики привлечь к автомобилям марки молодую аудиторию. Кроме того, он полагает, что новый дизайн будет ассоциироваться у потребителей с экономным потреблением топлива. (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ЯПОНИЯ: LEXUS СНЯЛ С ПРОИЗВОДСТВА СУПЕРКАР LFA

Lexus завершил производство суперкара LFA, всего было выпущено 500 экземпляров модели. Таким образом, прекращение производства автомобиля говорит о том, что в планы японского производителя больше не входит выпуск кабриолета на базе LFA, сообщает издание Autocar.

В ноябре 2012 г. заводской пилот Lexus Акира Иида опубликовал у себя в Твиттере фотографию гоночного автомобиля LFA GTE. Слухи о том, что японский автопроизводитель может выпустить более "горячую" версию своего суперкара, возникли после того, как LFA стал принимать участие в различных гоночных состязаниях, в том числе в 24 часах Нюрбургринга.

Никакой информации о технических характеристиках Lexus LFA GTE гонщик не сообщил. Однако, судя по всему, официальной информации ждать осталось недолго. Если компания намерена всерьез сразаться на победу в Ле-Мане, то показатели у машины должны быть впечатляющими, ведь ей придется состязаться с такими соперниками, как McLaren, Ferrari, Mercedes и Corvette. (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

Читайте на эту тему в «Машиностроении Украины, СНГ, мира» (<http://ukrmach.dp.ua/>)

ГОРНО-ШАХТНОЕ, ГОРНОРУДНОЕ И МЕТАЛЛУРГИЧЕСКОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ

УКРАИНА: ПАО «ДРУЖКОВСКИЙ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД» РАЗМЕСТИЛО ОБЛИГАЦИИ

ПАО "Дружковский машиностроительный завод", входящее в компанию "Горные машины", разместило пятую серию выпуска облигационного займа на 250 млн. грн., говорится в сообщении компании.

Привлеченные средства будут направлены на увеличение объемов производства, обновление и ремонт существующих производственных мощностей, а также на пополнение оборотных средств эмитента. Размещение облигаций проходило пятью сериями по 50 млн. грн. каждая. Срок обращения бумаг - 3 года, ставка доходности составляет 18 % годовых.

НПК "Горные машины" входит в состав финансово-промышленной группы "Систем Кэпитал Менеджмент" (СКМ). НПК "Горные машины" занимается на инжинирингом, производством, комплексными поставками и сервисном обслуживанием оборудования для горнодобывающей отрасли. (Ugmk.info/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ВЕНТИЛЯТОРЫ ООО «НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ КОМПАНИЯ (НПК) «ГОРНЫЕ МАШИНЫ» БУДУТ РАБОТАТЬ В ЗОНЕ ВЕЧНОЙ МЕРЗЛОТЫ

На производственных мощностях завода "Донецкормаш", входящего в компанию "Горные машины", выполнен заказ для одной из крупнейших угледобывающих компаний России - "Воркутауголь".

Два центробежных вентилятора главного проветривания ВЦД 42,5, один из которых - с комплектом средств реверсирования и переключения воздушной струи - изготовлены для шахты "Воркутинская".

Оборудование компании обеспечит в действующих горных выработках атмосферу с параметрами, необходимыми для ведения горных работ. При этом использование системы регулирования частоты вращения электродвигателя гарантирует высокую экономичность работы в широком диапазоне вентиляционных режимов.

Как отметил Игорь Фоменко, директор по маркетингу и продажам НПК "Горные машины", "сотрудничество с "Воркутауголь" носит долгосрочный характер. "Горные машины" готовы предложить шахтерам Воркутинского геолого-промышленного района широкий выбор оборудования, а также обеспечить сервис используемой техники".

"Вентилятор центробежный" обеспечивает подачу воздуха в шахту. Может применяться в системах вентиляции крупных предприятий металлургической, химической, текстильной и других отраслей промышленности (например, в доменных, литейных, прокатных и других цехах). Для эксплуатации этого оборудования на поверхности шахты строится специальное здание - вентиляторная.

Вентилятор ВЦД-42,5 обладает максимальным статическим КПД=0,87 (самый высокий показатель в линейке центробежных и осевых вентиляторов производства НПК "Горные машины"). Частота вращения в минуту составляет от 125 до 500 оборотов. Мощность электродвигателя - 2х3150 кВт. Масса вентилятора без электрооборудования составляет 71 т.

НПК "Горные машины" - крупный производитель горнодобывающего оборудования в Украине. Входит в состав финансово-промышленной группы "Систем Кэпитал Менеджмент" (СКМ). Деятельность НПК "Горные машины" сосредоточена на инжиниринге, производстве, комплексных поставках и сервисном обслуживании оборудования для горнодобывающей отрасли. В НПК "Горные машины" входят ПАО "Дружковский машиностроительный завод", АО "Горловский машиностроитель", ПАО "Донецкий энергозавод", ПАО "Донецкормаш", ЧАО "Криворожский завод горного оборудования", ОАО "Каменский машиностроительный завод", ООО "Инженерно-технический центр "Горные машины", ООО "Горные машины - Система качества", ООО "Сервисная компания "Горные машины", ООО "Горные машины Рус". (Пресс-релиз НПК "Горные машины"/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ООО «НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ КОМПАНИЯ (НПК) «ГОРНЫЕ МАШИНЫ» ПРИВЛЕКЛО КРЕДИТ «БТА БАНКА»

ООО "Научно-производственная компания "Горные машины" (Донецк) привлекло у входящего в группу крупных "БТА Банка" (Киев) возобновляемую кредитную линию на 25 млн. грн. Об этом говорится в сообщении ООО "НПК "Горные машины". Согласно сообщению, кредитная линия будет действовать в течение 2013 г. на комфортных для НПК "Горные машины" условиях. Привлеченные средства будут направлены для реализации стратегических инициатив и проектов развития компании, в том числе на модернизацию производственных фондов.

Руководитель департамента корпоративных финансов НПК "Горные машины" Марина Гращенко отметила, что "НПК "Горные машины" и "БТА Банк" являются давними партнерами, ранее банк уже не раз участвовал в организации кредитных линий для компании. (Укррудпром/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ОАО «УРАЛМШЗАВОД» ВЫШЛО НА РЫНОК ЦЕНТРАЛЬНОЙ АМЕРИКИ

ОАО "Уралмашзавод" заключило договор с ООО "Цемек Минералс" (CEMEQ Minerals, Россия) на поставку корпуса вращающейся печи 5,5х115 для одного из предприятий Центральной Америки. Срок поставки - июнь 2013 г. "Этот контракт - прорыв на новый для завода рынок Центральной Америки, - подчеркнул генеральный директор "Уралмашзавода" Андрей Салтанов. - Заказ очень ответственный и крупный, предстоит изготовить 32 секции корпуса печи различных длин, при этом максимальная длина секции составит 5 м, а диаметр - 5,7 м".

Оборудование будет изготовлено по инжинирингу компании CEMEQ Minerals, которая специализируется на проектировании и поставке дробильно-размольного и обжигового оборудования. Компания единственная в России за последние пять лет выполнила 3 комплексных проекта поставки вращающихся печей для предприятий России и Казахстана.

"Уралмашзавод" имеет богатый опыт сотрудничества с инжиниринговыми компаниями, в том числе, западными. В последние годы завод изготовил две вращающиеся печи для цементных предприятий по инжинирингу компании KHD Humboldt Wedag (Германия). (Портал машиностроения/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

Читайте на эту тему в «Машиностроении Украины, СНГ, мира» (<http://ukrmach.dp.ua/>)

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ

УКРАИНА: ПОТРЕБНОСТИ ГП «УКРЗАЛИЗНИЦЯ» В ПУТЕВОЙ ТЕХНИКЕ СТИМУЛИРУЮТ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

Потребности "Укрзалізниця" в путевой технике стимулируют отечественных производителей воплощать современные технические решения и использовать собственные комплектующие. На сегодня путевые машины для "Укрзалізниця" уже производят четыре предприятия Украины: "Старокраматорский машиностроительный завод", "Каховский завод электросварочного оборудования", НПК "Днепроспецмаш" и Днепропетровский завод "Трансмаш".

В 2013 г. Старокраматорский машиностроительный завод совместно с мировым лидером в этой области австрийской компанией Plasser & Theurer планирует производить путевые машины нового типа "подбивочной экспресс 09-3X". Машины для ремонта путей такого типа в Украине будут изготавливаться впервые.

Полное название новой техники - исправительно-подбивочно-рихтовочная машина непрерывного действия "подбивочной экспресс 09-3X с интегрированным стабилизатором пути. Для ее изготовления будет использоваться около 50% комплектующих отечественного производства. Машины такого типа австрийского производства уже используются на железных дорогах Украины. В этом году две такие путевые машины приобретены для Юго-западной и Приднепровской железных дорог. Теперь в целом на железных дорогах Украины их будет 6. Подбивочный экспресс 09-3X за одну операцию способен подводить 3 шпалы, а через час - 2,5 тыс. шпал. Он работает непрерывно, не должен останавливаться после каждой операции. Еще одно весомое преимущество новых путевых машин в том, что они одновременно с выправкой осуществляют стабилизацию пути, т. е. создают возможность для курсирования поездов без обкатки пути и снижения скорости движения на этот период. На СКМЗ отмечают, что по сравнению с основной продукцией, которую производит завод для металлургической и коксохимической отраслей, путевые машины - это более сложное производство с высокими требованиями к качеству. "Для того, чтобы производить такие машины в Украине, специалисты завода специально обучаются в Австрии, повышаются их квалификация, завод осваивает передовые технологии машиностроения", - сообщил ведущий экономист службы путевой техники ОАО "СКМЗ" Владимир Сидоренко.

Старокраматорский машиностроительный завод совместно с Plasser & Theurer в 2000 г. изготовил первую путевую машину в Украине. Это машина для глубокой очистки балласта РМ-80 для Львовской железной дороги. За 12 лет этим заводом для нужд украинских железных дорог изготовлено уже 18 путевых машин различных типов (10 машин РМ-80, 8 исправительно-подбивочно-рихтовочных машин 09-32 DYN).

Развивается производство путевой техники для строительства и ремонта железнодорожного пути также и на Каховском заводе электросварочного оборудования. Путевая техника, которую с 2002 г. начал производить завод, уже успешно зарекомендовала себя в работе. Это 5 планировщиков балласта СПЗ-5, 14 рельсосварочных комплексов КРС-1, КСМ-005, щебнеочистительных машин СЧ-1000. Завод производит модернизацию рельсосварочных машин ПРСМ-3.

С 2000 г. НПК "Днепроспецмаш" начал ремонтировать исправительно-подбивочно-рихтовочные машины, а с 2006 г. совместно с Кировским заводом "1 Мая" обеспечивает техникой путевое хозяйство "Укрзалізниця". За этот период он изготовил 1 укладочный кран, 16 моторных платформ и 14 машин для выправки стрелочных переводов.

Днепропетровский завод "Трансмаш" долгое время ремонтировал исправительно-подбивочно-рихтовочные машины сначала российского производства, затем освоил и ремонт австрийских, в 2010 г. при поддержке австрийской компании Plasser & Theurer изготовил динамический стабилизатор пути ДГС-62N. Объемы выполненных путевых работ в рамках подготовки железнодорожной инфраструктуры к внедрению скоростного движения стали стимулом для развития отечественного путевого машиностроения. В рамках разделения пассажирского и грузового поездов, подготовки путей к движению пассажирских поездов на скоростях до 160 км/ч "Укрзалізницею" были выполнены масштабные работы по различным видам ремонта пути: от оздоровления до глубокой модернизации. (Trans-Port.com.ua/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА ТЕРЯЕТ ПОЗИЦИИ НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ

Украинских производителей грузовых вагонов вытесняют с российского рынка как местные производители, так и китайский импорт. Об этом сообщил директор ГП "Украинский научно-исследовательский институт вагоностроения" (ГП "УкрНИИВ") Анатолий Донченко. "Это направленная политика России по защите своего рынка", - заявил эксперт. "В России быстрыми темпами открывают новую линию на "Уралвагонзаводе", делается линия на Тихвинском вагонзаводе и еще одном предприятии. Кроме того, увеличивается импорт китайского литья, и существует опасность, что это может вытеснить с российского рынка украинскую продукцию", - резюмировал А. Донченко.

В 2012 г. российские СМИ неоднократно сообщали об инцидентах с грузовыми вагонами украинского происхождения. По данным СМИ, в первой половине года на грузовые вагоны украинского производства приходилось треть инцидентов с таким небезопасным дефектом, как излом боковой рамы. По данным Госкомстата, вагоностроительные предприятия за 9 месяцев сократили производство вагонов на 5,2% по сравнению с предыдущим годом, тогда как по итогам I полугодия 2112 г. выпуск продукции в стране увеличился на 3,6%. (Metalmonitor/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ПАО «КРЮКОВСКИЙ ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД» (КВСЗ) ПОСТАВИЛО В ТАДЖИКИСТАН 15 ПАССАЖИРСКИХ ВАГОНОВ

ПАО "Крюковский вагоностроительный завод" (КВСЗ, Кременчуг, Полтавская обл.) по заказу Государственного унитарного предприятия "Рохи охани Точикистон" ("Таджикская железная дорога") поставило первую партию из 15 пассажирских вагонов в Таджикистан, сообщила пресс-служба предприятия.

Заказчику поставлены 11 плацкартных вагонов, три купейных (в том числе один с купе начальника поезда) и вагон-ресторан. Вагоны прибыли в Душанбе 23 декабря, их торжественная передача состоялась 25 декабря.

Планируется, что состав будет работать на маршруте "Душанбе - Москва".

"Это первая партия пассажирских вагонов, приобретенная Таджикской железной дорогой за время независимости Таджикистана. Эксплуатироваться они будут в не менее сложных условиях, чем вагоны Крюковского вагоностроительного завода, созданные для Казахских железных дорог. Это значит при температуре летом до +40, зимой до -45 град. С", - говорится в сообщении.

КВСЗ является единственным в СНГ предприятием, имеющим налаженное и действующее производство двух видов вагонов - пассажирских и грузовых. В целом выпускает грузовые (вагоны-платформы, цистерны, вагоны бункерного типа, полувагоны) и пассажирские вагоны, запасные части и тележки для грузовых вагонов, колесные пары, вагоны метро и эскалаторы и запчасти к ним, контейнеры, дорожную технику. Продукция КВСЗ поставляется более чем в 20 стран. (Интерфакс-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: В ОАО «ТЕПЛОВОЗОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД» (ТРЗ) ВВЕДЕНА ПРОЦЕДУРА РАСПОРЯЖЕНИЯ ИМУЩЕСТВОМ

Хозяйственный суд Полтавской области ввел процедуру распоряжения имуществом в ОАО "Тепловозоремонтный завод" (Полтава), крупном предприятии, специализирующемся на ремонте тепловозов для железных дорог Украины, РФ и других стран, по иску ПАО УкрСиббанк (Харьков).

Согласно постановлению суда от 6 декабря, обнародованному в реестре судебных решений, распорядителем имущества назначен арбитражный управляющий Игорь Санжаревский.

Суд также признал требование УкрСиббанка возместить ему 4,993 млн. грн. основного долга.

Согласно тексту постановления суда, основной долг предприятия перед банком состоит, в частности, из задолженности по кредиту в 2,391 млн. грн., задолженности по процентам в 1,773 млн. грн., 3% годовых - 229,359 тыс. грн., инфляционных начислений - 547,921 тыс. грн.

В июле 2011 г. ТРЗ инициировал собственное банкротство, мотивируя это неплатежеспособностью перед кредиторами, однако суд в конце сентября того же года прекратил производство по делу в связи с тем, что должник не представил соответствующих доказательств.

Затем в октябре 2011 г. хозсуд Полтавской области возбудил дело о банкротстве предприятия по иску ООО "Охранное агентство спец-охрансервис" (Харьков) о взыскании задолженности в 0,62 млн. грн. и назначил распорядителем имущества арбитражного управляющего Евгения Севостьянова, однако 26 июня 2012 г. суд возвратил инициатору кредитор его заявление в связи с отсутствием всех документов, необходимых для открытия исполнительного производства.

После этого, в июле хозсуд Полтавской области по иску "УкрСиббанка" вновь возбудил дело о банкротстве ТРЗ, в связи с тем, что предприятие не могло погасить банку 102,91 млн. грн. долга.

ТРЗ специализируется на ремонте и комплексной модернизации тепловозов и производстве запасных частей. В 2011 г. они принесли предприятию соответственно 19,46 млн. грн. и 26,11 млн. грн., или 41% и 55% от общего дохода. По состоянию на конец 2011 г. более 77% акций ОАО "ТРЗ" принадлежало ООО "Представительство Полтавского ТРЗ" (РФ). (Укррудпром/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

БЕЛАРУСЬ: ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕМЬЕР-МИНИСТРА НЕДОВОЛЕН

ТЕМПАМИ СТРОИТЕЛЬСТВА ВТОРОЙ ОЧЕРЕДИ СЗАО «ОСИПОВИЧСКИЙ ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД»

Заместитель премьер-министра Беларуси Анатолий Калинин посетил площадку по строительству второй очереди Осиповичского вагоностроительного завода, сообщили в пресс-службе белорусского правительства.

"Вице-премьер ознакомился с ходом работ на объекте и остался недоволен темпами строительства. В частности, заместитель премьер-министра обратил внимание на то, что на строительстве административно-бытового комплекса задействованы всего шесть человек, медленно ведется реконструкция пожарного депо", - отметили в пресс-службе.

Анатолий Калинин провел заседание штаба, на котором отметил все недостатки и дал поручения по увеличению численности рабочих и ускорению работ по реконструкции пожарного депо. (БЕЛТА/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

КАЗАХСТАН: ЗАО «ТРАНСМАШХОЛДИНГ» (ТМХ) КУПИТ АКТИВ

Российское ЗАО «Трансмашхолдинг» (ТМХ) приобретет 50% акций АО «Локомотив курастыру зауыты» (ЛКЗ, Астана). Завод ЛКЗ - совместное предприятие Казахстанских железных дорог («Казахстан темир жолы», КТЖ) и американского концерна General Electric (GE). Предприятие было введено в эксплуатацию в 2009 г. СП выпускает грузовые односекционные магистральные тепловозы Evolution ТЭ33А по лицензии GE.

Строительство завода обошлось примерно в \$120 млн. Проект финансировался за счет средств банка Credit Suisse International. Проектная мощность завода - 150 тепловозов в год. Порядка 70-80 локомотивов в год будет поставляться КТЖ, на российский рынок - 20-25 машин, остальные будут поставляться на рынок стран СНГ и в Азию.

Ранее источник, знакомый с намерениями ТМХ сообщал, что российская компания намерена выкупить 50%-ную долю в заводе у КТЖ, которая ранее приобрела ее у General Electric. В дальнейшем стороны подтвердили эти данные, подписав соответствующий рамочный договор в присутствии глав правительств РФ и Казахстана Дмитрия Медведева и Карима Масимова. Позднее глава совета директоров ТМХ Андрей Бокарев сообщал, что его компания заинтересована в технологиях General Electric.

Федеральная антимонопольная служба РФ одобрила сделку в октябре 2012 г.

«Трансмашхолдинг» - крупнейший в РФ производитель подвижного состава для железной дороги и метро. Предприятия группы расположены в Санкт-Петербурге, Брянске, Пензе, Московской, Ростовской и Тверской областях. По 25%+1 акция материнской компании ТМХ владеют ОАО «Российские железные дороги» и французский концерн Alstom. Остальные акции находятся в собственности бизнесменов Искандера Махмудова и А. Бокарева, а также структур «Трансгрупп». (Укррудпром/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: В 2012 ГОДУ ОАО «НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ КОРПОРАЦИЯ (НПК) «УРАЛВАГОНЗАВОД» ПРОДЕМОНСТРИРОВАЛО СЕРЬЕЗНЫЕ ТЕМПЫ РОСТА

В Москве под председательством генерального директора Олега Сиенко состоялось итоговое совещание руководства корпорации с директорами дочерних и зависимых обществ.

Были отмечены положительные ожидаемые финансово-экономические результаты работы за 2012 г. Ожидаемая выручка от реализации работ и услуг по консолидированной отчетности составит 125357 млн. руб., а с учетом других зависимых обществ превысит 200 млрд. Показатель EBITDA - 20291 млн. руб., рентабельность по EBITDA 16,2%, а чистая прибыль прогнозируется на уровне 12126 млн. руб.

В 2012 г. по отношению к уровню 2011 г. корпорация демонстрирует серьезные темпы роста: выручка от реализации, работ и услуг - плюс 44%, прибыль от продаж - плюс 21%, чистая прибыль - плюс 26%. Всего же за трехлетний период 2010-2012 гг. произошло удвоение основных показателей (выручки, EBITDA, чистая прибыль).

Ожидаемая доля «Уралвагонзавода» по результатам 2012 г. на рынке грузового вагоностроения РФ - 38,8%, на рынке СНГ - 23%. Всего в 2012 г. произведено и реализовано почти 28000 ед. подвижного состава, что на 12% превышает план на 2012 г.

В декабре 2012 г. корпорация выиграла тендер на поставку 120 трамваев на 8,4 млрд. руб. для нужд Москвы. Эта продукция будет производиться в 2014-2015 гг. совместно с компанией Bombardier Transportation на площадях ОАО «Уралтрансмаш». На совещании было отмечено, что это даст мощный толчок для развития такого направления деятельности корпорации, как производство городского рельсового транспорта.

В 2012 г. доля экспорта в структуре реализации продукции военного назначения превысила плановые значения и составила 80% (против 67% плановых), что стало дополнительным фактором перевыполнения всех основных финансово-экономических показателей корпорации. Объем инвестиций 2012 г. превысил уровень 2011г. более чем на 30%.

Обеспечивается стабильный рост производительности труда. По промышленным предприятиям в 2012 г. этот показатель ожидается на уровне 2,42 млн. руб., что выше уровня 2011 г. на 32,2%.

В целом, 2012 г. для корпорации «Уралвагонзавод» стал высокопроизводительным и сформировал хорошие финансово-экономические результаты.

Планируемый объем ГОЗ на 2013 г. для предприятий корпорации по сравнению с 2012 г. увеличивается в 1,5 раза.

Подводя итоги совещания, генеральный директор корпорации «УВЗ» Олег Сиенко отметил, что 2013 г. по прогнозам станет сложным для мировой и российской экономики. Однако, по его словам, корпорация готова к работе в непростых экономических условиях за счет снижения издержек, повышения производительности труда, диверсификации продуктового ряда. (Портал машиностроения/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

Читайте на эту тему в «Машиностроении Украины, СНГ, мира» (<http://ukrmach.dp.ua/>)

ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ, что подписчики пакета «Ежедневные новости машиностроительных предприятий СНГ» могут **БЕСПЛАТНО получать электронный вариант журнала «Машиностроение Украины»?**

ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ, что можно получить из архива любой номер журнала «Машиностроение Украины» за прошедшие годы в виде файла, заказав его любым удобным Вам способом ([e-mail](#), факс, почта) и сделав 100-процентную предоплату.

США: КОРПОРАЦИЯ APPLE INC. НАЧАЛА ТЕСТИРОВАНИЕ ШИРОКОЭКРАННОГО ТЕЛЕВИЗОРА

Корпорация Apple начала тестирование собственного широкоэкранный телевизора. Партнерами по проекту выступают тайваньская Foxconn и японский концерн Sharp. Это шанс "взорвать рынок", считают аналитики из Goldman Sachs. Apple начала тестирование собственного телевизора - американская корпорация работает над проектом совместно с тайваньской Hon Hai Precision Industry и японской Sharp. Параллельно Apple ведет переговоры и о покупке убыточной германской компании Loewe, специализирующейся на производстве инновационных телевизоров.

О том, что корпорация начала разработку дизайна и тестирование собственных широкоэкранных телевизоров с поставщиками комплектующего оборудования из Азии, сообщили источники The Wall Street Journal. "Это неофициальный проект. Он все еще находится в ранней стадии тестирования", - говорит один из источников.

Хотя Apple сотрудничает с поставщиками над тестированием новых телевизоров в течение нескольких лет, добавляют источники, указывая, что основным конкурентом в этом секторе американская корпорация считает южнокорейский концерн Samsung Electronics.

Ранее источники утверждали, что корпорация предлагала встраивать свои продукты в уже разработанные модели и продавать их под маркой Apple. Эксперты предполагали, что Apple анонсирует телевизоры в октябре прошлого года, но компания не представила устройства рынку.

В ноябре стало известно, что в 2013 г. Apple может начать производство собственного телевизора iTV. Это соответствовало прогнозам аналитика Piper Jaffray Джена Мюнстера, который в мае отмечал, что Apple может анонсировать проект в декабре и начать поставки в начале следующего года.

Производственной базой американская корпорация может стать убыточная германская компания Loewe, специализирующаяся на производстве инновационных телевизоров. Apple рассматривает возможность покупки бизнеса за \$112 млн. Производственная линейка компании включает мультимедийные устройства, в частности, телезеркало, устройства, совмещающие игровые и телефункции, и т. д.

Ранее эксперты прогнозировали, что телевизор от Apple можно будет подключить к Интернету через встроенную приставку Apple-TV, устройство будет оснащено медиаплеером iTunes и синхронизировано с облачным сервисом iCloud. Параллельно сообщалось о разработке телеприставки Apple-TV для выхода на рынок кабельного телевидения с возможностью записи контента, подключения к соцсетям и возможности обмена записями через них.

"Apple TV укладывается в стратегию по выходу в новые сегменты рынка, которые компания до сих пор обходила стороной, - отмечает эксперт eWeek Натан Эдди. - Последний яркий пример подобного выхода состоялся в конце октября, когда корпорация представила уменьшенную версию планшетного компьютера iPad Mini, который вывел компанию в сегмент семидюймовых гаджетов, где она сможет конкурировать с такими производителями, как Amazon и Google".

В этом году тайваньская компания Hon Hai (торговая марка Foxconn) активно работает на рынке телевизоров: в июле глава компании и председатель совета директоров Терри Гоу через инвесткомпанию купил 37% фабрики по производству жидкокристаллических дисплеев, также принадлежащей Sharp. По условиям сделки, Hon Hai получает до половины всех производимых на заводе панелей.

Компания также начала производство 60-дюймовых экранов для калифорнийской компании Vizio.

"Потенциал телевидения, вероятно, стимулирует платформные компании продолжать исследования в этой сфере. Хотя борьба только началась, мы считаем, что она потенциально может как укрепить позиции лидеров, как Apple, так и взорвать рынок", - утверждают эксперты Goldman Sachs. (Газета.ru/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

Читайте на эту тему в «Машиностроении Украины, СНГ, мира» (<http://ukrmach.dp.ua/>)

ОБОРОННАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

УКРАИНА: ЭКСПОРТ ВОЕННОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ МОГ БЫ ВЫРАВНЯТЬ ТОРГОВЫЙ БАЛАНС

За годы независимости экспорт украинских товаров за рубеж значительно снизился за счет потерь той его части, которая была "замкнута" на странах бывшего СССР и европейских сателлитах Советского Союза. Об этом заявил старший аналитик Международного центра перспективных исследований Игорь Шевляков во время пресс-конференции. По словам аналитика, Украина, прежде всего, потеряла возможность экспортировать продукцию военного машиностроения. "Потребности в таком количестве военной техники, в котором нуждался Советский Союз, страны, образовавшиеся на его месте, не имеют даже близко. Это означает резкое снижение спроса, а так же то, что большое количество предприятий прекратили свое существование. Это можно увидеть и в Киеве - закрылись заводы "Арсенал" и "Большевик", - пояснил он.

Кроме этого, отметил И. Шевляков, в структуре украинского экспорта значительно сократилась и доля потребительских товаров. (Metalmonitor/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

УКРАИНА: В 2013 ГОДУ НЕОБХОДИМО ПРОВЕСТИ РЕОРГАНИЗАЦИЮ ОБОРОННО-ПРОМЫШЛЕННОГО КОМПЛЕКСА (ОПК)

Президент Украины Виктор Янукович считает, что в 2013 г. необходимо провести реорганизацию оборонно-промышленного комплекса (ОПК). "Уже в будущем году должна быть проведена глубокая реорганизация этой сферы", - сказал глава государства во время заседания Совета регионов.

В ходе заседания В. Янукович выделил проблему необходимости реформирования ОПК. "Жду от профильного комитета при президенте Украины конкретных предложений на следующий год уже в ближайшее время, а также от Министерства обороны и "Укроборонпрома", - подчеркнул глава государства.

В. Янукович также добавил, что реформа отечественного ОПК должна стать составляющей национальной экономики и промедление ее проведения может привести к существенным потерям. (Интерфакс-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

РОССИЯ: РАКЕТА «САТАНА» ОСТАНЕТСЯ В СОСТАВЕ РАКЕТНЫХ ВОЙСК СТРАТЕГИЧЕСКОГО НАЗНАЧЕНИЯ (РВСН)

Тяжелая стратегическая межконтинентальная ракета РС-20 "Воевода", известная по классификации НАТО как "Сатана", останется в составе ракетных Войск стратегического назначения (РВСН), об этом заявил главком РВСН Сергей Каракаев.

"К настоящему времени ракетный комплекс с этой ракетой в полтора раза превысил гарантийные сроки эксплуатации, простояв на боевом дежурстве 24 года. Совместно с организациями промышленности проводятся работы по продлению срока эксплуатации этой ракеты до 30 лет, что позволит сохранить данный комплекс в боевом составе РВСН до 2022 г.", - цитирует РИА "Новости" Каракаева.

"Принципиально важным является вопрос о продлении сроков эксплуатации ракетных комплексов стационарного (шахтного) базирования, составляющих ныне основу группировки РВСН и прежде всего ракетного комплекса с самой мощной тяжелой ракетой стратегических ядерных сил РС-20В "Воевода", - добавил главком.

По его словам, планы РВСН по сохранению на боевом дежурстве ракетных комплексов до максимально возможного срока их эксплуатации основаны на высоком техническом совершенстве этих комплексов, заложенном в конструктивных и технологических решениях при их создании, и обеспечено высоким качеством их производства.

В декабре 2010 г. Каракаев говорил, что "Сатана" останется на вооружении российской армии аж до 2026 г. Правда позднее, в октябре, представитель РВСН Вадим Коваль называл крайним сроком эксплуатации межконтинентальной баллистической ракеты 2018 г.

Продление сроков эксплуатации "Сатаны" безопасно, уверен директор Центра общественно-политических исследований и военный эксперт Владимир Евсеев. "Эксплуатация продлевается не волевым решением. Для этого производят соответствующий отстрел (испытания ракеты). Есть специальная программа по выводу спутников на низкую орбиту. Характеристики ракеты подтверждаются. К тому же комплекс находится на обслуживании. Получается, что эти сроки удлиняются после соответствующих испытаний, поэтому нет никакой опасности в продлении сроков эксплуатации", - объясняет эксперт.

По его словам, продление сроков эксплуатации "Сатаны" связано с политическими причинами. "Темпы закупки новых ракетных комплексов оказались медленнее, чем ожидалось. По наземным комплексам идут "Тополь-М" и "Ярс", а по морским идет задержка по "Булаве", до сих пор она на вооружение не принята", - подчеркивает эксперт.

Другая серьезная проблема - сокращение у России числа носителей. "Мы сейчас уже выполнили новый пражский договор по СНВ (Договор между Россией и США по сокращению и ограничению стратегических наступательных вооружений СНВ-III, подписан в Праге в 2010 г.). По количеству носителей мы провалились ниже минимума в 500. А из политических соображений нам бы сейчас хорошо было перевалить за 500 носителей, учитывая не очень хорошие отношения с США", - объясняет эксперт. ([Газета.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Газета.ru/Машиностроение_Украины_СНГ_мира))

РОССИЯ: МОРСКОЙ АВИАНЕСУЩИЙ КОМПЛЕКС ДОЛЖЕН БЫТЬ СОЗДАН ДО 2020 ГОДА

Группировка сил стратегического неядерного сдерживания ВМФ России должна быть создана до 2020 г., в этот же период должен быть создан морской авианесущий комплекс, заявил главком ВМФ адмирал Виктор Чирков.

"Основу группировки сил стратегического неядерного сдерживания ВМФ, оснащенных высокоточным оружием большой дальности, в среднесрочной перспективе составят атомные подводные крейсера проекта 885М, модернизированные атомные подводные крейсера проекта 949М и тяжелые атомные ракетные крейсера проекта 11442", - заявил адмирал В. Чирков. Его слова приводятся в сообщении отдела информационного обеспечения ВМФ.

Главком ВМФ отметил, что ядро таких сил должны составлять авианесущие корабли. "Наряду с десантно-вертолетным кораблем-доком иностранной постройки основой таких сил в перспективе должен стать авианесущий корабль нового поколения", - сказал адмирал В. Чирков.

Адмирал пояснил, что в отличие от тяжелых авианесущих крейсеров предыдущих поколений, это должен быть принципиально новый универсальный боевой корабль большого водоизмещения. Его главным оружием будут пилотируемые и беспилотные (роботизированные) боевые средства, действующие в воздухе, на поверхности моря, под водой и, вероятно, в космосе. Определяющий характер для эффективности применения этих кораблей будет носить наличие в составе их авиагруппы самолетов радиолокационного дозора и наведения, а также разведывательно-ударных БЛА.

Главком ВМФ подчеркнул, что создание этих кораблей предусматривает не просто проектирование и строительство авианосцев. "Предусматривается создавать полноценный морской авианесущий комплекс в состав, которого войдут помимо собственно кораблей, пункты базирования с необходимой инфраструктурой (включая социальную составляющую), летательные аппараты, центр подготовки экипажей кораблей и авиагрупп корабельной авиации, другие элементы. Основа для создания морского авианесущего комплекса должна быть создана до 2020 г.", - сказал В. Чирков. (Военно-промышленный курьер/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Машиностроение_Украины_СНГ_мира))

РОССИЯ: ОАО «ВОРОНЕЖСКИЙ МЕХАНИЧЕСКИЙ ЗАВОД» ПОДВЕЛО ИТОГИ 2012 ГОДА

По итогам 2012 г. общий объем производства Воронежского механического завода - филиала ФГУП "ГКНПЦ им. М. Хруничева" составил порядка 4,4 млрд. руб., что на 18% больше аналогичного показателя 2011 г.

Объем производства по спецтехнике (производство жидкостных ракетных двигателей для ракет-носителей "Протон", "Союз", а также для разгонного блока РКК "Энергия") - около 3 млрд. руб. Кроме того, в 2012 г. ВМЗ освоил изготовление нового двигателя РД-0110Р для модернизированной ракеты "Союз 2-1В". Также предприятием изготовлены детали сборочных единиц для двигателя РД-0124А на новый ракета-носитель "Ангара".

Объем производства гражданской продукции ВМЗ достиг 1,4 млрд., что на 21% превышает показатели 2011 г. В частности, для ОАО "Коломенский завод" (дочернее предприятие "РЖД") в 2012 г. ВМЗ изготовил оборудование на 200 млн. руб.

Объем производства нефтегазовой продукции в интересах ОАО "Газпром" и его дочерних предприятий составил 600 млн. руб., в то время как в 2011 г. эта цифра была равна 430 млн. руб. В 2012 г. объем производства авиатехники (изготовление авиационных двигателей, выпуск редукторов на вертолет КА-26) достиг 200 млн. руб. В данном направлении ситуация с объемами производства остается стабильной уже в течение нескольких лет.

Заработная плата сотрудников Воронежского механического завода в течение года возросла на 15% и составила в среднем более 24 тыс. руб. Общая численность сотрудников предприятия - 6300 человек. ([Портал машиностроения/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Портал_машиностроения_Машиностроение_Украины_СНГ_мира))

РОССИЯ: ГЕНЕРАЛЬНЫМ ДИРЕКТОРОМ

ОАО «НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ (НПО) «ИЖМАШ» НАЗНАЧЕН КОНСТАНТИН БУСЫГИН

Наблюдательный совет "Ростехнологий" согласовал назначение Константина Бусыгина, выдвинутого на пост генерального директора НПО "Ижмаш". Кандидатура Бусыгина ранее была одобрена правлением корпорации, (100% акций оборонного предприятия принадлежат госкорпорации). Ранее был объявлен конкурс на должность главы "Ижмаша", однако была выбрана более быстрая процедура назначения генерального директора через правление корпорации.

"Константин Бусыгин зарекомендовал себя как отличный управленец, - отметил первый заместитель генерального директора "Ростехнологий", член правления корпорации Алексей Алешин. - Его опыт, безусловно, будет востребован на новой должности. Прежнее руководство "Ижмаша" во главе с Александром Косовым выполнило задачу, сумело стабилизировать ситуацию на предприятии. Производственные и финансовые показатели "Ижмаша" демонстрируют позитивную динамику".

За девять месяцев объем производства "Ижмаша" составил 2,7 млрд. руб. по сравнению с 1,7 млрд. руб. в 2010 г. По итогам 9 месяцев предприятие поставило на экспорт гражданского оружия на 483,7 млн. руб., что на 60% выше, чем за аналогичный период прошлого года, и в 12 раз больше, чем в 2010 г. 83% экспорта гражданского оружия приходится на США..

Пост гендиректора "Ижмаша" освободился в июне, когда его покинул Максим Кузюк, занявший должность генерального директора концерна "Авиационное оборудование" и входящего в него АКБ "Якорь". Временным генеральным директором "Ижмаша" был назначен Александр Косов. (Портал машиностроения/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

ИЗРАИЛЬ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ СОЗДАСТ НОВОЕ СЕМЕЙСТВО БРОНЕТЕХНИКИ

Министерство обороны Израиля намерено в ближайшее время дать старт программе разработки нового семейства легких бронированных боевых машин, приспособленных к ведению боя в условиях городской застройки, сообщает Defense News. Новые машины должны поступить на вооружение после 2020 г. Перспективное семейство уже получило название Rakiya ("Небосвод"); оно будет создано на базе основного боевого танка Merkava Mk.4 с применением части его технологий.

Разработкой новых бронированных машин будет заниматься уже созданное подразделение Rakiya, подчиненное управлению оборонных исследований и разработок Министерства обороны Израиля. Хотя бронемашины Rakiya унаследуют некоторые технологии танков Merkava, они, по словам источников издания, не будут очередными Merkava Mk.5. Источники также отмечают, что новые бронемашины не заменят в войсках Merkava Mk.4 или бронетранспортеры Namer, которые будут производиться и после 2020 г.

Требования к новому семейству будут утверждены в январе 2013 г. Окончательно список требований пока не сформирован, однако источники издания в оборонном ведомстве рассказали, что вероятнее всего новые машины получат колесное шасси, будут вдвое легче Merkava Mk.4 (его масса составляет около 65 тонн) и будут значительно быстрее и маневреннее. Кроме того, машины получат активную и пассивную броню. Хотя боевые бронемашины Rakiya получают ряд технологий Merkava, они не будут танками.

Rakiya получат системы связи и будут интегрированы в единую цифровую систему управления. Какие именно технологии Merkava унаследует новое семейство бронемашин пока неизвестно. Как ожидается, тендер на разработку Rakiya Министерство обороны Израиля объявит в конце 2013 г. ([Lenta.ru](http://lenta.ru/)/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

ИЗРАИЛЬ СТАЛ ВТОРЫМ ПОСЛЕ РОССИИ ОСНОВНЫМ ПОСТАВЩИКОМ ВООРУЖЕНИЯ ДЛЯ ВС ИНДИИ

Индия призвала Израиль ускорить выполнение двусторонних проектов в сфере военно-технического сотрудничества (ВТС), которые она считает важными для своей обороны. Как пишет газета "Таймс оф Индия", проекты, о которых идет речь, касаются создания Израилем по индийским заказам двух зенитно-ракетных комплексов (ЗРК) систем большой и средней дальности, соответственно LR- SAM и MR- SAM, предназначенных для уничтожения самолетов, вертолетов и беспилотных летательных аппаратов (БЛА).

Выполнение контрактов обсуждалось на состоявшемся в Нью-Дели 10-м заседании индийско-израильской межправительственной комиссии по ВТС под председательством заместителя министра обороны Индии Шашиканта Шармы и генерального секретаря оборонного ведомства Израиля генерал-майора Эхуда Шани. Стороны также рассмотрели вопросы проведения совместных программ боевой подготовки военнослужащих, обмена информацией в области опытно-конструкторских работ военного назначения и перспективы подписания новых соглашений в сфере ВТС.

Несмотря на отставание в выполнении контракта по созданию Израилем ракеты ПВО, Индия должна быть довольна своим военно-техническим сотрудничеством с этим государством. То же самое можно сказать и про ее израильских партнеров. "Таймс оф Индия" сообщает, что в настоящее время Израиль стал вторым после России крупнейшим поставщиком вооружений для индийской армии. Сумма ежегодных поставок в Индию вооружений израильского производства из года в год составляет плюс-минус \$1 млрд и включает ракеты класса "воздух-воздух" "Питон" (Python) и "Дерби" (Derby), радары "Грин пайн" (Green Pine), противоракетную систему "Барак" (Barak), а также ударные БЛА типа "Харпи" (Harpy) и "Хароп" (Harop).

Что касается ЗРК LR- SAM и MR-SAM, эти комплексы разрабатываются совместно корпорацией "Израиль аэроспейс индастриз" (Israeli Aerospace Industries) и индийской ДРДО и должны производиться в Индии на предприятиях "Бхарат дайнемикс" (Bharat Dynamics, BDL). В получении данных ЗРК остро заинтересованы вооруженные силы Индии, которые хотят закрыть ими брешь в системе ПВО.

Сейчас Индия ведет переговоры о поставках дополнительно двух израильских систем дальнего радиолокационного обнаружения "Фалкон" (Phalcon) AWACS для самолетов дальнего радиолокационного обнаружения и управления (ДРЛО) на \$800 млн. Три таких системы на платформе российских самолетов Ил-76 эксплуатируются в индийских ВВС с 2009-2010 гг.

Израиль обошел США в поставках в Индию противотанковых управляемых ракет. По информации СМИ, отказ Вашингтона передать Нью-Дели полную технологию производства ПТУР третьего поколения FGM-148 "Джавелин" (Javelin) заставил Индию переориентироваться на израильских поставщиков, у которых она планирует заказать систему "Спайк" (Spike) с перспективной производством на индийских предприятиях 2 тыс. переносных пусковых установок и 24 тыс. управляемых ракет для них. (APMC-TACC/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

США: ВВС ВОЗОБНОВИЛИ ЗАКУПКУ АВИАЦИОННЫХ РАКЕТ AMRAAM

BBC США возобновили финансирование программы закупки авиационных ракет класса "воздух-воздух" AIM-120D AMRAAM, сообщает Aviation Week.

За счет перераспределения расходов военным удалось высвободить \$104 млн., которые BBC направили на покупку боеприпасов. По оценке командования американских ВВС, темпы производства ракет AMRAAM будут приведены в соответствие с графиком к середине 2014 г.

По словам представителя BBC США генерал-лейтенанта Чарльза Дэвиса, военные заключили с американской компанией Raytheon новый контракт, по условиям которого будет оплачиваться только фактическая поставка ракет. Предыдущий контракт требовал от военных оплаты поставок AMRAAM по контрольным периодам, из-за чего Raytheon на протяжении последнего года не получала средства за ракеты.

В конце ноября Raytheon, выпускающая AMRAAM, объявила, что она в ближайшее время возобновит производство ракет и догонит производственный график к середине 2013 г. Производство ракет было приостановлено в начале 2012 г. из-за поставок большого количества нерабочих двигателей.

По словам исполнительного директор Raytheon Уильяма Суонсона, компания провела сертификацию ракетных двигателей норвежской компании Nammo, которые и будут использоваться в производстве AMRAAM вместо силовых установок американской фирмы ATK. Raytheon уже получила более 125 норвежских двигателей, а в первом квартале 2013 г. рассчитывает получать уже по сто силовых установок в месяц.

BBC США заказали ракеты AMRAAM в 2007 г. и до конца первого квартала 2012 г. (когда было приостановлено производство ракет) должны были получить 552 таких ракет. Однако Raytheon смогла поставить военным только 359 ракет. Причиной этого стал высокий процент выбраковки поставлявшихся ATK двигателей. (Аех.ру/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

Читайте на эту тему в «Машиностроении Украины, СНГ, мира» (<http://ukrmach.dp.ua/>)

ПОДШИПНИКОВАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

ШВЕЦИЯ: КОМПАНИЯ SKF ПОДПИСАЛА КОНТРАКТЫ С AUDI AG

Компания SKF заключила контракты на поставку своих комплектующих для использования в различных моделях автомобилей Audi. Контракты, ориентировочная стоимость которых составляет 1 млрд. шв. крон, предполагают поставку четырех различных версий ступичных подшипниковых узлов, а также ассортимент подшипников для новых коробок передач с двойным сцеплением. "Вместе с нашими клиентами мы стремимся обеспечить оптимизированные решения, отвечающие их нуждам. Мы гордимся сотрудничеством с компанией Audi и я благодарен за доверие, оказанное инженерным решениям SKF", - говорит Тригве Стен, президент SKF Automotive.

Ступичные подшипниковые узлы SKF комплектуются активной системой безопасности ABS, а гибкая конструкция узлов обеспечивает экономичное выгодное решение для широкого спектра моделей автомобилей, начиная с малолитражных автомобилей и заканчивая внедорожниками, производимых на базе новой модульной платформы Audi MLB Evo. Подшипники трансмиссии и выжимные подшипники сцепления разработаны специально для новых коробок передач Audi с двойным сцеплением с учетом всех требований.

Встроенный ступичный подшипниковый узел, впервые разработанный компанией SKF в конце 1930-х годов, сегодня широко применяется в легковых автомобилях и малотоннажном коммерческом транспорте. На сегодняшний день порядка 90 млн. автомобилей укомплектованы подшипниками ступиц колес и ступичными узлами SKF.

Поставки начнутся в 2013 г. с заводов SKF, расположенных в Испании и Италии. (Портал машиностроения/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

ЯПОНИЯ: ВЫПУЩЕН ПОДШИПНИК NSK 4-ГО ПОКОЛЕНИЯ

Высокоэффективные конические роликовые подшипники разработаны NSK Corp. В подшипниках, предназначенных для установки в дифференциалы и трансмиссии автомобилей, почти на 30% удалось снизить трение, и почти в полтора раза продлить срок службы, что будет способствовать экономии топлива и повышению надежности машинных узлов. Подшипники обладают высокой жесткостью и могут воспринимать высокую нагрузку. Сам производитель определил новый подшипник, как продукт 4-го поколения и планирует к 2016 г. выйти на уровень его продаж в 2 млрд. иен.

Дорожки нового подшипника специальной геометрии позволяют выдерживать пиковые нагрузки и обеспечивают дополнительную жесткость. Внутренняя конструкция подшипника так же усовершенствована - внесены изменения в число, профиль и длину тел качения, что позволило сделать подшипник компактнее без потери грузоподъемности. Роликоподшипник может применяться в различных узлах и механизмах и даже в некоторых случаях может служить хорошей альтернативой шарикоподшипнику. NSK первой начала производить в Японии шариковые подшипники. NSK уже очень давно проводит агрессивную политику по расширению производственных подшипниковых мощностей вне Японии. В 13 странах компания владеет почти 60 заводами, выпускающими подшипники. Компания NSK обладает сертификатом МОС 9001, производства придерживаются одних и тех же жестких стандартов контроля качества. Постоянная проверка качества является частью производственного процесс. Компания получила также сертификат МОС 14001, что подразумевает высокий уровень ответственности за окружающую среду. NSK инвестирует в научно-исследовательскую деятельность больше 100 млн. евро каждый год. Научно-исследовательские центры NSK расположены в Великобритании, США, Китае и Таиланде. В настоящий момент производственная программа компании включает подшипники для автомобилей и для промышленности: ступичные подшипники, шарикоподшипники, сверхпрецизионные подшипники и роликовые подшипники, корпусные подшипники, однорядные и двухрядные радиально-упорные шарикоподшипники, шарикоподшипники, системы линейного перемещения, шпиндели, компоненты и запасные части для автомобилей. ([www.podshipnik.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

Читайте на эту тему в «Машиностроении Украины, СНГ, мира» (<http://ukrmach.dp.ua/>)

ПРИБОРОСТРОЕНИЕ

РОССИЯ: ГК «РОСТЕХНОЛОГИИ» ПРИНЯЛА РЕШЕНИЕ О ПЕРЕДАЧЕ АКТИВОВ КОНЦЕРНА «АВИАПРИБОРОСТРОЕНИЕ» КОНЦЕРНУ «РАДИОЭЛЕКТРОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ»

Наблюдательный совет госкорпорации "Ростехнологии" принял решение о передаче активов концерна "Авиаприборостроение" концерну "Радиоэлектронные технологии". "В результате образуется крупнейший российский центр приборостроения для ВПК и гражданских отраслей промышленности, в который будут входить 124 научно-исследовательских институтов и предприятий", - сказали в компании.

В сферу деятельности компаний концерна "Радиоэлектронные технологии" добавится еще одно направление - авионика, то есть производство бортового радиоэлектронного оборудования для военных и гражданских самолетов и вертолетов. Таким образом, образована вертикально-интегрированная компания с полным спектром компетенций в сфере создания радиоэлектронных систем для военного-промышленного комплекса и гражданских отраслей промышленности. Чистая прибыль объединяемых предприятий в 2011 г. составила около 6 млрд. руб.

"Ведущие разработчики и производители бортовой аппаратуры до сих пор входили в разные концерны, поэтому их научная и техническая политика не были согласованы. После объединения "Авиаприборостроения" и "Радиоэлектронных технологий" совокупная доля их продукции на российском рынке бортового радиоэлектронного оборудования составит более 60%", - отметил генеральный директор концерна "Радиоэлектронные технологии" Николай Колесов.

Наблюдательный совет государственной корпорации "Ростехнологии" одобрил сокращение числа холдингов с 17 до 13. "Радиоэлектронные технологии" получает активы холдинга "Авиаприборостроение". В "Росэлектроника" передаются активы холдингов "Сириус" и "Орион", "Высокоточным комплексам" - активы "Конструкторского бюро машиностроения". ([Aex.ru/](http://aex.ru/)[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

Читайте на эту тему в «Машиностроении Украины, СНГ, мира» (<http://ukrmach.dp.ua/>)

ПРОМЫШЛЕННОСТЬ СРЕДСТВ СВЯЗИ

США: КОМПАНИЯ APPLE INC. ОСПАРИВАЕТ ОТМЕНУ ЗАПРЕТА НА ПРОДАЖИ GALAXY NEXUS

Компания Apple оспаривает решение апелляционного суда США об отмене наложенного ранее судом Калифорнии запрета на продажи смартфона Samsung Galaxy Nexus из-за патентных претензий Apple.

В октябре 2012 г. апелляционный суд США отменил наложенный ранее калифорнийским судом запрет на продажи смартфона Galaxy Nexus. Запрет был изначально наложен из-за обвинений Apple в адрес Samsung в несанкционированном использовании запатентованной технологии, позволяющей осуществлять одновременный поиск по нескольким хранилищам данных - к примеру, памяти смартфона и Интернет-ресурсам.

Как сообщает агентство Reuters, согласно заявлению Apple, апелляционный суд должен пересмотреть решение и вернуть запрет на продажи Galaxy Nexus до основного судебного разбирательства между компаниями. Apple потребовала, чтобы решение об отмене запрета, принятое тремя судьями, было пересмотрено судом в расширенном составе.

Коллегия из трех судей отменила запрет на продажи Galaxy Nexus, посчитав, что спорная технология не является основной причиной приобретения смартфона потребителями. Требование Apple основано на том, что компания использует спорный патент в собственных устройствах и напрямую конкурирует с Samsung.

Глобальное патентное противостояние Apple и Samsung, обвиняющих друг друга в незаконном копировании дизайна и технологий, лежащих в основе мобильных устройств, длится с весны 2011 г. В рамках конфликта стороны подали друг против друга десятки исков в разных странах. В рамках этого противостояния каждая из сторон добавляет к своим искам новые продукты конкурента по мере их выхода. ("Корреспондент"/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

Читайте на эту тему в «Машиностроении Украины, СНГ, мира» (<http://ukrmach.dp.ua/>)

СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ

СНГ: НАЧАЛСЯ ПРОДУКТИВНЫЙ РАЗГОВОР ПО ВОПРОСУ ОБЪЕДИНЕНИЯ ОАО «ГОМСЕЛЬМАШ» И ОАО «РОСТСЕЛЬМАШ»

Чрезвычайный и полномочный посол России в Беларуси Александр Суриков отмечает, что по вопросу возможного объединения "Гомсельмаша" и "Ростсельмаша" начался продуктивный разговор. Об этом он заявил на пресс-конференции в Минске.

"Мы считаем, что приватизация предприятия - это приход инвестора. Мы относимся положительно. Конечно, это тяжело, но нам удалось усадить за стол переговоров руководство и "Гомсельмаша", и "Ростсельмаша". Они достаточно плодотворно поработали, следующая их встреча, наверное, будет в январе. По крайней мере, из непримиримых конкурентов они начали превращаться в партнеры", - отметил дипломат.

Вместе с тем, по его словам, необходимых ресурсов на приобретение активов одной из сторон нет ни у "Ростсельмаша", ни у "Гомсельмаша". "Правда, и независимых оценок стоимости обоих предприятий нет", - констатировал Александр Суриков. "Считаем, что продуктивный разговор начался. Надо, чтобы они вышли на совместные бытовые вопросы, производство", - сказал посол.

Александр Суриков отметил, что при наличии необходимых финансовых ресурсов возможен выкуп до 100% акций "Ростсельмаша". "Бизнес "Ростсельмаша" примерно оценивается в \$1 млрд. в год, в том числе с учетом активов в Канаде. А какая оценка предприятия с учетом этого бизнеса, не могу сказать. Но, самое главное, что нам удалось их (руководство двух компаний) усадить за разговор, и он нормальный, не отторгающийся", - добавил российский посол. ([БЕЛТА/](http://belta.by/)[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

БЕЛАРУСЬ ПЛАНИРУЕТ РЕАЛИЗОВАТЬ В ПРИДНЕСТРОВЬЕ ПРОЕКТЫ В ТРАНСПОРТНОМ МАШИНОСТРОЕНИИ И СЕЛЬСКОМ ХОЗЯЙСТВЕ

Компании из Беларуси планируют реализовать в Приднестровье проекты в области транспортного машиностроения и сельского хозяйства. Об этом шла речь на встрече премьер-министра Приднестровья Петра Степанова с представителями белорусских компаний, сообщили в правительстве Приднестровья.

В частности планируется реализовать проект по изготовлению комплектующих и сборке готовой продукции для железнодорожного транспорта на базе Бендерского локомотивного депо. Белорусская сторона также заинтересована в реализации проектов в сфере сельскохозяйственного производства и переработки сельхозпродукции. Стороны наметили правовые формы сотрудничества и сроки подготовки необходимых документов.

Петр Степанов отметил, что дальнейшее взаимодействие с белорусскими компаниями продолжится в рабочем порядке. Пакет необходимых документов по нескольким направлениям будет подготовлен в ближайшее время. (БЕЛТА/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

БЕЛАРУСЬ: РУП «МИНСКИЙ ТРАКТОРНЫЙ ЗАВОД» (МТЗ) И ВЬЕТНАМСКАЯ MEKONG MACHINERY CO LTD. ПЛАНИРУЮТ СОЗДАТЬ СОВМЕСТНЫЙ ЦЕНТР ПО ПРОИЗВОДСТВУ И ПРОДАЖЕ ТРАКТОРОВ

Минский тракторный завод и вьетнамская компания Mekong Machinery Co Ltd. обсуждают возможности создания во Вьетнаме совместного центра по производству и продаже тракторов. Перспективы и условия реализации проекта обсуждались на встрече премьер-министра Михаила Мясникова и генерального директора компании Чан Минь Чи.

"Мы договорились о том, чтобы создать региональный центр по производству и продажам тракторов, - сообщил Михаил Мясникович. - Сейчас мы рассматриваем детали этого проекта, чтобы работать на рынке Юго-Восточной Азии масштабно и надолго. В этой связи рассматривается весь комплекс вопросов - продажа, сервисное обслуживание, включая запчасти, подготовка кадров и производство тракторов в этом регионе".

Планируется, что новый центр будет реализовывать тракторы не только во Вьетнаме, но и в Камбодже, Мьянме, других странах Юго-Восточной Азии. "В принципе, надо иметь мощности по производству около 3 тыс. тракторов в год, - отметил Михаил Мясникович. - Это реальный рынок, и таким образом мы достаточно серьезно закрепляемся и можем выдерживать плотную конкуренцию со стороны производителей других государств, в частности Китая, Японии, Индии".

Во время переговоров стороны договорились, что до конца года будут разработаны соответствующие бизнес-предложения, которые рассмотрят в белорусском правительстве. "В рамках межправкомиссии и с участием компании Mekong Machinery этот проект будет рассмотрен и в правительстве Вьетнама, чтобы оказывать возможное содействие в его реализации", - добавил премьер-министр.

В свою очередь Чан Минь Чи позитивно оценил перспективы проекта, отметил дружественные и продуктивные связи, которые сложились у компании с МТЗ, и выразил готовность в расширении этого сотрудничества.

Mekong Machinery специализируется на поставках и сборке техники и запасных частей для сельскохозяйственных, ирригационных и промышленных нужд. Головной офис компании находится в Хошимине. Компания занимается продвижением белорусских тракторов на рынке Вьетнама и стран Юго-Восточной Азии с 1994 г. В настоящее время является официальным дилером ПО "МТЗ" (на рынках Вьетнама, Лаоса, Камбоджи, Таиланда), ПО "ММЗ" и ряда других предприятий. (БЕЛТА/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: КОРПОРАЦИЯ AGCO ПРЕДСТАВИЛА НОВЫЕ МОДЕЛИ ДИСКОВЫХ ГЛУБОКОРЫХЛИТЕЛЕЙ CHALLENGER

В 2013 г. российские аграрии получат возможность закупать новые высокопроизводительные дисковые глубокорыхлители. Американская корпорация AGCO объявляет о начале серийного производства и поставке на рынок Восточной Европы моделей дисковых глубокорыхлителей Challenger серии 4600.

Модели этой серии создавались специально для работы в сложных климатических условиях. Они способны не только измельчать и заделывать жесткие пожнивные остатки с одновременным перемешиванием верхнего слоя почвы на глубину до 25 см, но и проводить рыхление уплотненных слоев почвы на глубину 45 см за один проход. Таким образом, в корпорации AGCO уверены, что новинки помогут крупным агропромышленным хозяйствам значительно повысить качество и скорость обработки почвы.

Дисковые глубокорыхлители Challenger серии 4600 являются одними из самых тяжелых агрегатов для обработки почвы в своем классе, позволяя наиболее эффективно использовать высокомоментные тракторы и достигать высокой производительности. Серия представлена четырьмя моделями с рабочей шириной от 4,3 до 7,9 м и массой от 6,5 до 13,5 т. При этом надежность и долговечность столь мощных конструкций обеспечивается благодаря сварной раме, изготовленной из высокопрочных стальных труб размером 10-15,2 см с толщиной стенки 1 см.

Challenger серии 4600 Эти почвообрабатывающие агрегаты имеют от 7 до 13 подпружиненных стоек на креплении балочеческой формы. Самая большая модель глубокорыхлителя - 4630-13 оснащается 13 стойками и является самым крупногабаритным рамным дисковым рыхлителем на рынке. Стойки, установленные с интервалом 61 см, оборудованы пружинами, которые обеспечивают усилие отведения свыше 1,5 т для обеспечения высокого качества обработки почвы.

Секрет эффективной работы с пожнивными остатками заключается в применении на новых глубокорыхлителях Challenger двухрядных дисков толщиной 0,8 см и диаметром 71 см. Это является наибольшим показателем в отрасли. Диски такого размера гарантируют глубокое проникновение в почву для разрезания и заделки даже тяжелых пожнивных остатков. В зависимости от модели на агрегаты серии 4600 устанавливается от 20 до 40 таких дисков. При этом рабочая глубина регулируется дистанционно из кабины трактора, позволяя максимально оптимизировать рабочий процесс. "Одним из основных факторов максимальной урожайности является хорошая структура почвы, позволяющая активно развиваться корневой системе посевов. Уплотненная почва существенно ограничивает энергичное развитие корней любой культуры, что приводит к снижению урожайности. Серия Challenger 4600 - это оптимальное решение для разрыхления плотных слоев почвы и работы с пожнивными остатками. С помощью этих массивных агрегатов можно не только добиться лучшей урожайности, но и сократить издержки на почвообработку", - рассказывает специалист по посевной и почвообрабатывающей технике AGCO в Восточной Европе Сергей Лукьянец. (Портал машиностроения/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: КОМПАНИЯ CLAAS НАМЕРЕНА К 2015 ГОДУ ЗАНЯТЬ 25% РЫНКА СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫХ МАШИН

Компания Claas (Германия) намерена к 2015 г. увеличить мощности завода в РФ вдвое и занять 25% российского рынка сельскохозяйственных машин. Для осуществления этих планов будет инвестировано 4-4,5 млрд. руб.

В настоящее время Claas имеет в России производственную площадку на 5 тыс. кв. м в Краснодаре. Нынешняя мощность завода составляет 1 тыс. комбайнов в год, однако уже в ближайшем будущем компания намерена ежегодно производить 1,5-2 тыс. ед. сельхозтехники. В 2011 г. здесь было выпущено 620 комбайнов и тракторов, в 2012 г. ожидается 700 шт.

К 2015 г. планируется построить вторую очередь завода, организовав на нем полный технологический цикл: от металлообработки и окраски до конечной сборки. При этом производственные площади будут увеличены в 8-10 раз - до 40-45 тыс. кв. м.

Предполагается, что весной начнутся строительные работы. Как заявил генеральный директор завода Claas в Краснодаре Р. Бендиш, из общей суммы инвестиций в проект в 4-4,5 млрд. руб. большая часть будет профинансирована из собственных средств головной компании Claas в Германии.

Согласно прогнозам фирмы, реализация проекта позволит достичь уровня локализации местного завода в более чем 50% (в настоящее время - менее 20%). Компания получает комплектующие (колеса, шнеки, диски, силовую установку) от более чем 20 российских поставщиков. По словам Р. Бендиша, реализация проекта позволит предложить покупателям продукцию на более выгодных условиях. При уровне локализации более 50% компания сможет рассчитывать на участие в государственной программе льготного кредитования.

Согласно оценке Р. Бендиша, ежегодно российский рынок нуждается в 6 тыс. новых комбайнов, однако в ближайшие годы эта цифра может вырасти до 8 тыс. Помимо продаж в РФ Claas рассчитывает на рынки стран - участниц Таможенного союза. Имеется потенциал по отгрузке сельхозтехники другим странам СНГ, среди которых Украина, Таджикистан и Узбекистан.

В Claas не собираются менять планы даже после присоединения России к ВТО, которое предполагает снижение пошлин на импортную сельхозтехнику с 15% до 5%. Как заявило руководство фирмы, на первый взгляд было бы гораздо легче ввозить готовую продукцию из Германии, но это не так. В настоящее время импорт каждого комбайна обходится в 25-30 тыс. евро.

Однако эксперты сомневаются, что компании удастся довести уровень локализации до планируемых 50% к 2015 г. (БИКИ/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: СЪЕЗД ДИЛЕРОВ РАССМОТРЕЛ ПАРТНЕРСКУЮ ПРОГРАММУ ООО «АГРОМАШХОЛДИНГ»

На прошедшем в Подмосковье съезде дилеров бытовой компании ООО "Агромашхолдинг" (входит в состав Концерна "Тракторные заводы") определены стратегические направления сотрудничества с партнерами по продвижению на рынок сельскохозяйственной техники с брэндом "АГРОМАШ".

Новые предложения ООО "Агромашхолдинг" представлены в партнерской программе, затрагивающей комплекс взаимовыгодных предложений по реализации колесной, гусеничной техники, навесного и прицепного оборудования с маркой "АГРОМАШ" и запасных частей. Исполнительный директор ООО "Агромашхолдинг" Вячеслав Нунгезер рассказал собравшимся о внутрикорпоративной "реформе". Речь шла о принципе "единого окна" - когда в одних руках находятся продажа техники, бесперебойная поставка запчастей для тракторной, посевной и почвообрабатывающей техники "АГРОМАШ". Сотрудники ООО "Агромашхолдинг" рассказали более 100 приехавшим на съезд дилерам условия партнерской программы-2013. Они позволят в 2013 г. эффективно обслуживать запросы фермеров, средних и крупных сельских хозяйств всех форм собственности.

Участников заинтересовали презентации о конкурентных особенностях и рыночных преимуществах новинок Концерна "Тракторные заводы", таких как сельскохозяйственная машина "АГРОМАШ-Руслан" с резиноармированными гусеницами, зерноуборочный комбайн "АГРОМАШ-Енисей 5000", дождевальные машины "АГРОМАШ". (Портал машиностроения/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ОАО «КИРОВСКИЙ ЗАВОД» И SAME DEUTZ-FAHR СОЗДАЮТ СОВМЕСТНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ ПО ПРОИЗВОДСТВУ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЙ ТЕХНИКИ

20 декабря 2012 г. ОАО "Кировский завод" и Same Deutz-Fahr подписали договор о создании совместного предприятия по производству сельскохозяйственной техники.

Вновь образованная компания - Same Deutz-Fahr Kirovets - будет специализироваться на изготовлении преимущественно сельскохозяйственных тракторов мощностью от 70 до 270 л. с. и комбайнов мощностью от 220 до 360 л. с. В частности, организация наладит выпуск тракторов таких моделей, как Agrotac 150, Agrotac 165.7, Agrotac L720, Agrotac X720, линейки тракторов мощностью от 70 до 120 л. с., а также зерноуборочных комбайнов модельного ряда Deutz-Fahr. Продукция совместного предприятия выйдет на рынок под брэндом Deutz-Fahr Kirovets.

Производственные мощности и штаб-квартира российско-итальянской компании разместятся на территории "Кировского завода" в Санкт-Петербурге. Вкладом российской стороны, наряду с предоставлением производственных и административных площадей, станут финансовые вложения, оборудование, организационная, юридическая и практическая поддержка проекта на местном уровне. Кроме того, в ходе реализации техники будет задействована разветвленная дилерская сеть "Кировского завода", охватывающая большинство регионов Российской Федерации и ряд сопредельных государств. Итальянский холдинг со своей стороны привнесет в процесс изготовления машин под брэндом Same Deutz-Fahr Kirovets собственные ноу-хау, технологии, оборудование и инвестиции. Согласно условиям договора, "Кировский завод" и Same Deutz-Fahr будут владеть равными долями в уставном капитале новой компании.

Целью пуска масштабного проекта является вывод на российский рынок новой высококонкурентоспособной - как по качеству, так и по цене - сельскохозяйственной техники. Соглашение о создании совместного предприятия было достигнуто в процессе переговоров сторон с учетом опыта предыдущего сотрудничества. Договор подписан генеральным директором ОАО "Кировский завод" Георгием Семененко и генеральным директором Same Deutz-Fahr Лодовико Буссолати. Согласно документу, до конца февраля должен быть утвержден бизнес-план новой компании. Полностью процесс создания совместного предприятия будет завершен до конца марта. (Портал машиностроения/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

МИРОВОЙ РЫНОК: КОМПАНИЯ CLAAS ДЕМОНСТРИРУЕТ РЕКОРДНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ В 2012 ГОДУ

2012 г. стал еще одним очень успешным финансовым годом для CLAAS. Компания увеличила объем продаж до 3436 млн. евро по сравнению с 3304 млн. евро годом ранее. С учетом поправки на объем продаж направления производственных технологий, которое было продано в 2012 г., CLAAS увеличила объем продаж сельскохозяйственного оборудования примерно на 10%.

Прибыль до налогообложения (315,6 млн. евро) увеличилась почти на 24% по сравнению с пиковым уровнем 255,3 млн. евро в 2011 г. Доходность продаж составила 9,2% - впечатляющий результат. Вместе с тем качество доходов вновь значительно повысилось: чистая валовая прибыль выросла до 26,4%.

Основой экономического успеха Группы CLAAS было и остается сохраняющееся преимущество компании в области инноваций и высокий уровень технической квалификации ее сотрудников. Об этом свидетельствуют многочисленные награды, в том числе золотые и серебряные медали, полученные на международных торговых ярмарках, а также призы, завоеванные в Германии и за рубежом.

Инвестиции в будущее компании, в частности, капиталовложения в расширение и модернизацию производственных объектов во Франции, России и других странах, а также в развитие логистической деятельности, свидетельствуют об ориентации компании на устойчивый рост. Указанные инвестиции составили в общей сложности 127 млн. евро. С учетом 177 млн. евро, израсходованных на исследования и разработки, суммарный объем инвестиций в 2012 ф. г. увеличился до 304 млн. евро.

За отчетный год CLAAS продала компании направления производственных технологий (обеспечивавшего поставки оборудования автомобильной и авиационной отраслям) компаниям Deutsche Beteiligungs AG (Франкфурт-на-Майне, Германия) и MBB Industries AG (Берлин, Германия) в рамках развития отрасли. Положительная тенденция развития продаж Группы CLAAS полностью компенсировала обусловленное этой мерой сокращение выручки от продаж.

В целом в Западной Европе наблюдалась довольно высокая готовность к инвестированию, что обусловило высокие коэффициенты использования производственных мощностей в CLAAS. Южные страны Западной Европы продемонстрировали не столь высокую готовность. Повышение доходов сельского хозяйства в таких странах, как Германия, Франция и Великобритания, обусловили позитивные настроения рынка. Рынки сельскохозяйственного оборудования в Центральной Европе продемонстрировали очень хорошие показатели, в то время как в течение прошедшего финансового года развитие рынков в Восточной Европе было неоднозначным.

В течение 2012 ф. г. CLAAS на рынках сельскохозяйственного оборудования в Северной Америке отмечался высокий уровень продаж зерноуборочных комбайнов и лишь незначительное его снижение, а объем продаж тракторов несколько вырос. Негативное влияние на урожай в штатах Среднего Запада США оказала сильная жара. Однако ее последствия были нейтрализованы выпла-

тами по программам страхования урожая, субсидиями штатов сельскому хозяйству и в целом высокими ценами на зерновые культуры. Несмотря на некоторый спад на рынках сельскохозяйственной техники Южной Америки, их показатели по-прежнему значительно выше по сравнению со средними значениями прошлого года.

Азиатские рынки сельскохозяйственного оборудования продемонстрировали в целом положительную динамику развития. Вместе с тем на сельском хозяйстве Индии сказались слабость сезона муссонных дождей, что привело к сокращению спроса на зерноуборочные комбайны. Напротив, в Китае и других азиатских странах вновь наблюдался огромный спрос на повышение механизации.

CLAAS - лидер мирового рынка по производству самоходных кормоуборочных комбайнов. Кроме того, компания занимает лидирующие позиции в производстве зерноуборочных комбайнов в Европе и успешно работает на многих рынках после того, как в 2003 г. занялась производством тракторов. В истекшем финансовом году CLAAS вложила в общей сложности 177 млн. евро (годом ранее - 149 млн. евро) в исследования и разработки - это новый рекорд для компании. Новые модели тракторов ARION 500 и 600, презентация зерноуборочных комбайнов нового поколения LEXION летом 2012 г. и многочисленные инновационные разработки, касающиеся упаковочных прессов и кормоуборочной техники, стали впечатляющими примерами НИОКР в CLAAS.

По состоянию на 30 сентября численность персонала Группы CLAAS увеличилась до 9077 человек (годом ранее - 9060 человек), несмотря на продажу подразделения производственных технологий. Численность персонала растет в годовом выражении не только в отдельных странах, рост обусловлен привлечением новых сотрудников во всех направлениях по всему миру. В частности, число должностей, требующих более высокой квалификации, увеличилось. Кроме того, CLAAS становится все в большей степени международной компанией, и доля ее сотрудников за пределами Германии увеличилась до 49% (годом ранее - 45%).

Сохранение высоких цен на сельскохозяйственную продукцию обуславливает положительные показатели доходов фермеров и субподрядчиков, результатом чего является высокая готовность клиентов CLAAS инвестировать средства. Эти результаты будут разными в разных регионах, но общая тенденция будет позитивной. В некоторой степени на нее будут влиять риски, связанные с погодными условиями и торговыми ограничениями, а также динамика курса евро в будущем, хотя CLAAS считает, что это вряд ли сильно изменит ситуацию. На основании оценки рынка CLAAS прогнозирует стабильное или умеренное увеличение объема продаж в ближайшие два года. Компания ожидает, что показатели доходов будут хорошими, хотя и немного снизятся по сравнению с высоким уровнем 2012 г. Значительные расходы на программу развития, а также продолжающееся расширение структур и географии продаж, будут оказывать влияние на финансовые показатели в 2013 г. (Трактор.ру/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

Читайте на эту тему в «Машиностроении Украины, СНГ, мира» (<http://ukrmach.dp.ua/>)

ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ, что на блоге «Машиностроения Украины» (<http://ukrmach.dp.ua/>) представлено краткое содержание обзоров, опубликованных в журнале «Машиностроение Украины»? Доступ к блогу – **БЕСПЛАТНЫЙ**

РОССИЯ: ООО «АЛАПАЕВСКИЙ СТАНКОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД» ВЫПУСТИЛО НОВЫЙ СТАНОК

Алапаевский станкостроительный завод (Свердловская обл.) выпустил новый станок. Станок 1П371М предназначен для высокопроизводительной обработки разнообразных деталей инструментом из быстрорежущих сталей и оснащенным пластинами твердых сплавов и предназначен для чернового и чистового точения и растачивания, сверления, зенкерования и развертывания отверстий, совпадающих с осью вращения шпинделя, и нарезания в них резьбы с помощью спец.оснастки.

Отличительными особенностями нашего станка являются: повышенная мощность главного привода, а так же наличие 2 суппортов: поперечного - мостового типа с четырехпозиционной резцовой головкой и револьверного, оснащенного шестипозиционной револьверной головкой с вертикальной осью вращения. Поворот и зажим револьверной головки автоматизирован (возможно и управление в ручном режиме). Высокая точность и жесткость фиксации достигается за счет применения в качестве муфты 2 плоских зубчатых колес. Выполняется функция ускоренного перемещения суппортов: револьверного в продольном, а поперечного в 2 направлениях.

Гидравлическая система станка обеспечивает зажим-разжим обрабатываемого изделия; преселективный выбор величины подач поперечного и револьверного суппортов; подъем, поворот и фиксацию револьверной головки.

Сущность модернизации заключается в замене автоматической коробки скоростей, расположенной в шпиндельной бабке и имеющей сложную кинематику, на частотно - регулируемый привод. Частотно - регулируемый привод обеспечивает плавное бесступенчатое регулирование скорости вращения шпинделя, что улучшает технологические возможности оборудования.

Сократилось количество осей и зубчатых колес шпиндельной бабки (достигаемый эффект - повышение надежности и улучшение шумовых характеристик), аннулированы механизм медленного проворота шпинделя и гидравлические цилиндры, применяемые в механизмах переключения частоты вращения шпинделя, а так же многодисковые фрикционные муфты (малонадежные, сложные в регулировке). Текущее значение числа оборотов шпинделя отслеживается на табло цифрового тахометра. Усовершенствовалась и упростилась электросхема. Уменьшилось количество коммутационных элементов, реле и пускателей, что повысило надежность работы электрооборудования. ([Metalmonitor/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

Читайте на эту тему в «Машиностроении Украины, СНГ, мира» (<http://ukrmach.dp.ua/>)

СТРОИТЕЛЬНО-ДОРОЖНОЕ И ПОДЪЕМНО-ТРАНСПОРТНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ
--

УКРАИНА: ЧАО «НИКОПОЛЬСКИЙ КРАНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД» (НКЗ) ПРИЗНАНО БАНКРОТОМ

Суд признал банкротом ЧАО "Никопольский краностроительный завод" (Днепропетровская обл.) и открыл ликвидационную процедуру сроком на год - до 11 декабря 2013 г.

Согласно постановлению Хозяйственного суда Днепропетровской области от 11 декабря 2012 г., ликвидатором назначен Александр Ермак, назначенный годом ранее распорядителем имущества предприятия.

В апреле суд утвердил реестр кредиторов общества на 11,29 млн. грн., при этом крупнейшим кредитором стало ДП "Торговый дом ЗАО "НКЗ" - 10,274 млн. грн., тогда как инициатору банкротства - частному предприятию "Инфоспектр" - НКЗ задолжал 0,7 млн. грн.

Никопольский краностроительный завод - специализированное предприятие, выпускающее башенные краны, а также запчасти к ним. Владелец около 99% акций ЧАО является компания "IP-MB" (Днепропетровск), в свою очередь, подконтрольное "IP-Инвест-групп" (Днепропетровск). Директором последнего является председатель постоянной комиссии по вопросам коммунальной собственности Днепропетровского горсовета Геннадий Гуфман, который ранее возглавлял набсовет НКЗ.

За последние пять лет наилучшие финансовые показатели у завода были в 2008 г., когда чистый доход от реализации продукции составил более 23 млн. грн., чистая прибыль - 0,54 млн. грн. В 2010 г. эти показатели составили, соответственно, 7,2 млн. грн. и 0,4 млн. грн., однако в 2011 г. предприятие практически вернулось к докризисной выручке - 22,5 млн. грн., однако его чистый убыток составил 3,57 млн. грн. (Укррудпром/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

РОССИЯ: ООО «ЧЕТРА-ФОРЕСТ» ПОСТАВИЛО В ЕВРЕЙСКУЮ АВТОНОМНУЮ ОБЛАСТЬ ПАРТИЮ ГУСЕНИЧНЫХ ЛЕСОПОЖАРНЫХ БУЛЬДОЗЕРОВ

Компания "ЧЕТРА-Форест" поставила в Еврейскую Автономную область партию гусеничных лесопожарных бульдозеров "ЧЕТРА Т-9.01" в комплекте с бульдозерным оборудованием.

Прибывшая техника передана ОГАУ "Лесоохрана ЕАО" для дальнейшего распределения в специализированные пожарно-химические станции области. Благодаря высокой производительности бульдозер будет применяться в ходе выполнения землеройных работ для создания защитных противопожарных полос, дорог противопожарного назначения.

Вес лесной модификации "ЧЕТРА Т-9.01" составляет 15,5 т. Это позволяет оперативно доставлять лесопожарную технику на трейлерах. Машина является достаточно мобильной в использовании, особенно вдали от автомобильных дорог, железнодорожных путей. Небольшой вес позволяет использовать бульдозер на заболоченных участках и в других районах со слабыми грунтами. Эти качества незаменимы при локализации лесных пожаров в труднодоступных районах.

В течение 2011 г. лесопожарные бульдозеры "ЧЕТРА" показали высокие результаты работы и зарекомендовали себя как одни из лучших машин для лесных хозяйств.

Всего компания "ЧЕТРА-Форест" поставит более 100 единиц современной лесопожарной техники в регионы России в рамках исполнения Распоряжения правительства №1528-Р от 25.08.2012 г. Согласно распоряжению председателя правительства РФ Дмитрия Медведева в документе был утвержден перечень производителей лесопожарной техники и оборудования, у которых государственные заказчики будут осуществлять в 2012 г. закупку для государственных нужд продукции, производимой на территории Российской Федерации. (Трактор.ру/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

РОССИЯ: ОАО «РОСТСЕЛЬМАШ» НАРАЩИВАЕТ ПРОИЗВОДСТВО УНИВЕРСАЛЬНЫХ ПОГРУЗЧИКОВ

Начало нового сельскохозяйственного года для "Ростсельмаша" ознаменовалось ростом производства и продаж прицепной и навесной техники. Вдвое увеличен выпуск универсальных фронтальных погрузчиков ПФУ-081 Fenix, их производство доведено до 100 единиц в месяц вместо 40 (в прошлом сельхозгоду). По словам директора по маркетингу компании "Ростсельмаш" Алексея Мошненко, в 2012-2013 с/х г. компания намерена достичь роста продаж всех типов прицепной и навесной техники на 28%. Это связано с увеличением спроса на выпускаемое оборудование. Примером тому служит ПФУ-081 Fenix, производство которого в новом сельхозгоду увеличено вдвое. "Если раньше мы выпускали 30-40 погрузчиков данной модификации в месяц, то сегодня 60-100 единиц. В частности, в октябре с конвейера сошло 100 Fenix", - рассказал директор по маркетингу компании "Ростсельмаш" Алексей Мошненко.

Серийное производство фронтальных погрузчиков компании "Ростсельмаш" началось в 2010 г. За два года техника смогла прочно занять свою нишу на рынке. ПФУ-081 Fenix приобрел большую популярность у потребителей за счет универсальности в работе и приемлемой цены, которая для покупателей является одним из определяющих факторов при выборе. "Погрузчик работает в нашем хозяйстве больше года. Он делает все: засыпает удобрения, грузит песок, используется для погрузки-разгрузки различной тары, обеспечивая грузоподъемность до 800 кг. Это универсальный работник, который должен быть всегда под рукой для разного вида работ. Затраты на приобретение окупались с лихвой", - рассказал руководитель ИП "КФХ Байлов" Николай Байлов. "На наш выбор повлиял срок поставки. Мы приобрели машину на выставке - это оказалось экономически выгоднее, чем три месяца ждать заведомо более дорогие альтернативные варианты", - пояснил Николай Байлов.

Фронтальные погрузчики надежны и долговечны. ПФУ имеет много функций: он предназначен для погрузки различных сельскохозяйственных грузов (навоза, минеральных удобрений, песка и т. п.) в транспортные средства, смесительные установки и машины для внесения удобрений, для механизации внутрискладских работ с затаренными и незатаренными минеральными удобрениями и другими грузами, для погрузки и укладки рулонов. Техническое обслуживание ПФУ-081 предельно упрощено и не требует специального инструмента и оборудования. Линейка погрузочной техники Ростсельмаш также включает погрузчик копновоз-стоиметель ПКС-1,6, погрузчик фронтальный навесной ПФН-3,0. Также в линейку коммунальной техники входят пять различных по размерам и производительности машин снегоуборочных шнекороторных, два бура шнековых БШ-6 и БШ-9. Коммунальная техника Ростсельмаш заслужила статус одной из самых высококачественных.

Группа компаний "Ростсельмаш" входит в пятерку крупнейших мировых производителей сельскохозяйственной техники. В состав группы компаний входит 13 предприятий. Производственные площадки расположены на территории Канады, России, США, Украины и Казахстана. Продуктовую линейку "Ростсельмаш" составляют более 20 типов сельскохозяйственной техники, более 100 моделей и модификаций. Продажа осуществляется в 26 странах. (Трактор.ру/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ГЕРМАНИЯ: КОНЦЕРН JUNGHEINRICH AG ПРЕДСТАВИЛ ФИНАНСОВЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ III КВАРТАЛА 2012 ГОДА

В третьем квартале 2012 г. концерн Jungheinrich Group продолжает демонстрировать стабильный рост и заявляет об увеличении объемов заказов, продаж и прибыли. Компания увеличила годовой план продаж, принимая во внимание объемы уже поступивших заказов. Капиталовложения за тот же самый период также возросли за счет стратегических крупномасштабных проектов, направленных на расширение логистики запасных частей и производственных мощностей.

В третьем квартале 2012 г. продолжилось устойчивое развитие производителей складского оборудования на мировом рынке. Мировой рынок сократился всего лишь на 2% в сравнении с этим же кварталом прошлого года. Общий спрос на мировом рынке с января по сентябрь сократился до 716.3 тыс. погрузчиков, не достигнув планового показателя - 737.9 тыс. ед. - на 3%. По-прежнему наблюдались региональные различия в развитии бизнеса. За девять месяцев в Европе - на основном рынке компании Jungheinrich - спрос упал на 6% по сравнению с предыдущим годом. Также оказало определенное влияние 7% снижение спроса на рынке Восточной Европы, хотя сам размер восточноевропейского рынка остался на прежнем уровне. В результате непропорционального сокращения рынка Китая объемы азиатского рынка сократились на 4% за тот же самый период по сравнению с прошлым годом. На североамериканском рынке наблюдался значительный подъем, который способствовал росту в 7%.

За девять месяцев 2012 г. сумма заказов, включая все направления бизнеса, выросла на 5% и составила 1720 млн. евро (для сравнения, в прошлом году эта цифра составила 1632 млн. евро), что соответствует 17% приросту в 580 млн. евро в третьем квартале (прошлый год - 497 млн. евро).

В третьем квартале сумма заказов новой техники увеличилась на 75 млн. евро, или 23%, и составила 404 млн. евро на 30.09.2012 г. от балансовой стоимости, действи-

тельной на конец 2011 г. (239 млн. евро). Эта сумма заказов была достигнута чуть более чем за 4 месяца.

Чистые продажи в третьем квартале выросли на 4% и составили 546 млн. евро (для сравнения: прошлый год - 525 млн. евро). Кумулятивные чистые продажи за девять месяцев выросли на 7% и составили 1620 млн. евро (предыдущий год - 1512 млн. евро), причем данный прирост был достигнут за счет продаж как на внутреннем, так и на внешнем рынках. Продажи в Германии выросли примерно на 7% и составили 435 млн. евро (предыдущий год - 406 млн. евро). Продажи на внешнем рынке выросли приблизительно на 7% и составили 1185 млн. евро (предыдущий год: 1106 млн. евро). Соответственно, уровень продаж на внешнем рынке остался неизменным и составил 73%.

Все направления бизнеса способствовали росту чистых продаж. Самый большой прирост прибыли был получен от продажи новой техники, и составил 12% при уровне продаж 881 млн. евро (предыдущий год - 788 млн. евро). Проведенные комплексные мероприятия послужили ключевым фактором роста прибыли от продажи новых моделей подъемно-транспортной техники. В целом, прибыль от краткосрочной аренды и продажи подержанного оборудования увеличилась на 9% и составила 277 млн. евро (предыдущий год 255 млн. евро), что было достигнуто в основном за счет значительного увеличения спроса на технику, предлагаемую в краткосрочную аренду. Чистые продажи за счет послепродажного обслуживания выросли на 5% и составили 500 млн. евро (предыдущий год - 476 млн. евро), демонстрируя при этом устойчивый прирост.

В третьем квартале 2012 г. доходы концерна Jungheinrich Group продолжали стабильно расти. Этому во многом способствовала эффективная политика сочетания популярных продуктовых линий и увеличения доли техники, предлагаемой в краткосрочную аренду, а также увеличения доли послепродажного обслуживания. Операционная прибыль до уплаты процентов и налогов (EBIT) соста-

вила 38.5 млн. евро за этот период, и оказалась немного выше показателя за тот же самый квартал прошлого года (38.3 млн. евро). Накопительная часть операционной прибыли EBIT за 9 месяцев возросла до 111.2 млн. евро (предыдущий год 106.2 млн. евро). Соответствующий показатель окупаемости инвестиций составил 6.9% на 30.09.2012 г., ненамного отстав от аналогичного показателя в прошлом году (7.0%). В конце третьего квартала чистая прибыль составила 27.7 млн. евро (предыдущий год: 27.8 млн. евро) с накопительным итогом 80.9 млн. евро (предыдущий год - 76.6 млн. евро). Соответственно, доходность одной привилегированной акции за период с января по сентябрь увеличилась до 2.41 евро (предыдущий год - 2.28 евро).

Баланс концерна Jungheinrich Group увеличился на 139 млн. евро и составил 2719 млн. евро по состоянию на 30.09.2012 г. (31.12.2011 г. - 2580 млн. евро). Основным фактором роста послужило устойчивое развитие бизнеса и рост прибыли. Коэффициент собственного капитала поднялся до 28.5% (31.12.2011 г.: 27.8%). Развитие строительных работ на крупномасштабных проектах по расширению логистики запасных частей и производственных баз оказало значительное влияние на показатели собственного капитала и обязательства компании. За 9 месяцев капиталовложения в материальные и нематериальные активы на сопоставимой годовой базе значительно возросли (на 28 млн. евро) и составили 51 млн. евро.

Компания Jungheinrich ожидает, что мировой рынок будет умеренно расти, при этом сохраняются региональные различия. При этом предполагается, что рыночные объемы складской техники незначительно сократятся в штуках до 950000 ед. в целом за год, что составит общее уменьшение объемов менее чем на 3%, несмотря на неопреде-

ленные экономические условия на рынке и, в частности, в Европе.

Принимая во внимание прогнозы развития рынка, а также учитывая темпы роста компании в течение 9 месяцев 2012г., компания Jungheinrich рассчитывает, что сумма заказов превысит 2.2 млрд. евро, при этом общие продажи составят более 2.15 млрд. евро в 2012 ф. г. Продажи возрастут за счет значительного объема уже размещенных на 30.09.2012 г. заказов. Несмотря на общий спад, компания не сомневается, что сможет обеспечить операционную прибыль до уплаты процентов и налогов (EBIT) практически на уровне прошлого года.

Jungheinrich не рассчитывает, что в 2013 г. ситуация на мировом рынке кардинально изменится. Ввиду постоянных рисков, которым подвергается мировая экономика, рост рынка складской техники продолжится и в следующем году. Как заявляет Ханс-Георг Фрай, председатель совета директоров концерна Jungheinrich AG: "Устойчивое финансовое положение компании Jungheinrich будет являться необходимым условием для реализации стратегических инвестиционных проектов 2013 г., даже если условия инфраструктуры станут более жесткими, а также для поддержания высокого уровня разработок, достигнутого в этом году".

Немецкий концерн Jungheinrich - один из мировых лидеров в области подъемно-погрузочной и складской техники. С 1953 г. компания с центральным офисом в Гамбурге предлагает продукцию и услуги, предназначенные для развития интралогистики промышленных компаний. Ассортимент продукции Jungheinrich включает различные виды складской техники, стеллажные системы, сервис, услуги по оптимизации склада. (Трактор.ру/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

ИРАН: КОМПАНИЯ NEPCO ARAK ПРОИЗВЕДЕТ 140 ЕДИНИЦ ТЯЖЕЛОЙ ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ

Между компанией NEPCO Arak (Эрак, Центральная провинция) и Министерством дорог и городского строительства Ирана подписано соглашение о производстве 140 шт. тяжелой дорожно-строительной техники, на это выделено более 400 млрд. риалов (примерно \$32,5 млн.). В этом году министерство заявило о необходимости производить указанную технику на местных предприятиях, чтобы создать 1,2 тыс. рабочих мест. В настоящее время в распоряжении Министерства дорог и городского строительства имеется 8 тыс. ед. дорожно-строительной техники. Около 50% деталей и комплектующих для этой техники производятся на предприятиях компании NEPCO Arak, однако будут приняты меры к тому, чтобы все комплектующие производились в самом Иране. Названная компания - единственный в стране производитель, специализирующийся на выпуске погрузчиков и грейдеров. (БИКИ/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

ШВЕЦИЯ: КОМПАНИЯ VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT ПРОШЛА ГЛОБАЛЬНУЮ СЕРТИФИКАЦИЮ

Компания Volvo Construction Equipment первой в строительной отрасли была удостоена международной сертификации, подтверждающей соответствие требованиям стандартов ISO 9001 (качество), ISO 14001 (защита окружающей среды) и OHSAS 18001 (техника безопасности и охрана труда).

Независимый аудит был проведен специализирующейся на подобных проверках организацией Bureau Veritas, сотрудники которой провели в целом 167 дней на 23 участках компании. После составления окончательных выводов, Bureau Veritas выдало три аккредитованных во всем мире сертификата для всех участков и для всей деятельности Volvo CE, которые соответствуют требованиям ISO 9001, ISO 14001 и OHSAS 18001. Эти сертификаты заменили собой 44 ранее существовавших местных сертификата. Для получения международной сертификации компания Volvo CE доказала, что является единой организацией, следующей одной модели процессов, полностью согласованной для всех участков в разных странах. "Теперь, после прохождения общей сертификации, каждый участок Volvo CE в любом уголке мира имеет возможность сравнивать свою деятельность со стандартом, - считает Навин Модди, директор по обеспечению качества конечной продукции по международным договорам Bureau Veritas. - Это эффективный способ убедиться в том, что все в организации работают согласно одним и тем же высоким стандартам". (Экскаватор.ру/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

ЮЖНАЯ КОРЕЯ: DOOSAN INFRACORE CONSTRUCTION EQUIPMENT ВЫПУСТИТ НОВЫЙ ЭКСКАВАТОР И ФРОНТАЛЬНЫЙ ПОГРУЗЧИК

В феврале на выставке World of Concrete Exhibition компания Doosan Infracore Construction Equipment презентует гусеничный экскаватор DX140LC-3 и фронтальный погрузчик DL200-3. Гусеничный экскаватор Doosan DX140LC-3 класса 12-14 т будет оснащаться 6-цилиндровым двигателем с турбонаддувом Common Rail, мощность 98 л. с. Отвечает экологическим требованиям Tier 4 Interim. Глубина копания равна 5,26 м. Режущее усилие ковша - 29156 кН. Новинку можно будет эксплуатировать в режимах Standard Mode (для оптимального уровня расхода топлива), Power Mode (для землеройных работ в сложных условиях, сокращает время рабочих циклов) и Economy Mode (режим низкого расхода топлива). Новая модель фронтального погрузчика Doosan DL200-3 будет укомплектована дизельным двигателем Doosan DL06 мощностью 143 л. с. Объем ковша составит 2 куб. м. Особенности машины будут низкий уровень расхода топлива и "умная" гидравлика. Предусмотрен широкий спектр навесного оборудования. (Экскаватор.ру/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

ЮЖНАЯ КОРЕЯ: DOOSAN МОДЕРНИЗИРОВАЛА МОДЕЛИ ГУСЕНИЧНЫХ ЭКСКАВАТОРОВ DX225LC-3 И DX255LC-3

В рамках программы по усовершенствованию техники компании Doosan экскаваторы DX225LC-3 и DX255LC-3 были оснащены двигателями, отвечающими стандартам Tier 4i, укомплектованы системой оптимизации мощности.

На обеих машинах установлен дизельный двигатель Doosan DL06K (шестицилиндровый с функциями турбонаддува и водяного охлаждения). Но мощности двигателей различны: на экскаватор DX225LC-3 установлена модификация мощностью в 124,6 кВт, на модель DX255LC-3 - мощностью в 138 кВт. Машины могут эксплуатироваться в четырех режимах работы.

На экскаваторах установлена электронная система оптимизации мощности EPOS и опция Intelligent Floating Boom (дословный перевод термина - "умная плавающая стрела").

Кабина оператора также была модернизирована, а именно на 20% снижен уровень вибрации. Рабочая масса DX225LC-3 и DX255LC-3 составляет 22,5 т и 25,7 т, а глубина копания - 6,6 м и 6,8 м соответственно. (Экскаватор.ру/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Машиностроение_Украины.СНГ_мира/))

ЯПОНИЯ: ЭКСКАВАТОРЫ HITACHI ZX DASH-5 ВОШЛИ В ЧИСЛО ЛУЧШИХ РАЗРАБОТОК 2012 ГОДА

Экскаваторы Hitachi ZX Dash-5 (ZX470LC-5, ZX670LC-5 и ZX870LC-5), пришедшие в 2012 г. на смену их предшественникам ZX450LC-3, ZX650LC-3 и ZX850LC-3, вошли в рейтинг 2012 Contractors' Top 50 New Products, ежегодно составляемый изданием For Construction Pros.

Новые экскаваторы отличаются большей мощностью. Благодаря оптимизации гидравлики появилась возможность оснастить модели удлинненными рукоятями. Улучшен и показатель силового потенциала отрыва ковша. Все это позволяет увеличить объем перемещаемого грунта на литр горючего.

В ряду прочих усовершенствований называется увеличенное внутреннее пространство кабины. Для удобства оператора подогреваемое сиденье с более высокой спинкой установлено на пневмоподвеске.

Многофункциональный монитор совмещает в себе управление и радиосвязью, и климатом. Кроме этого, на монитор выводится информация с камеры заднего вида, установленной на противовесе. ZX Dash-5 в отличие от предшественников оснащен тремя фарами (две - на кабине и одна, дополнительная, на стреле), а также реверсивным вентилятором, функция которого - очистка радиатора от строительного мусора.

Техника укомплектована двигателем Isuzu IT4, который охлаждается посредством рециркуляции отработанных газов. Он проще в обслуживании, если сравнивать с обслуживанием селективных каталитических систем, но при этом характеризуется высокой производительностью, экономичностью и надежностью. (Экскаватор.ру/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Машиностроение_Украины.СНГ_мира/))

ЯПОНИЯ: НОВИНКИ HITACHI CONSTRUCTION MACHINERY ПРОДОЛЖАЮТ УДИВЛЯТЬ МИР

На этот раз компания Hitachi Construction Machinery выпустила новинку из разряда футуристической спецтехники - двурукий экскаватор - "краб", получивший название ASTACO-SoRa.

Данное изобретение компании предназначено для работы в экологически неблагоприятных зонах, как, например, разбор завалов и расчистка территории после сноса объектов или после их разрушения.

Робот ASTACO-SoRa был разработан Hitachi Construction Machinery специально для разбора завалов на АЭС "Фукусима", пострадавшей в 2011 г. от цунами, так как на этом объекте людям работать категорически запрещено, а использовать "человекообразные" роботы слишком затратно. Однако производитель рассчитывает на востребованность новинки и в других проектах. Благодаря своей конструкции, схожей с конструкцией компактного погрузчика или мини-экскаватора, модель можно приспособить и для разбора строительного мусора после сноса зданий и сооружений, и для выполнения коммунальных работ.

Масса робота на гусеничном ходу составляет 2,5 т, а его компактные габариты позволяют проходить даже по узким коридорам. Каждая "рука" ASTACO-SoRa имеет длину 2,5 м (одну из них можно удлинять до 6,5 м) и способна перемещать до 150 кг груза. Машина может работать с самым различным навесным оборудованием, в том числе с оборудованием для выполнения грузоподъемных работ, дробления материалов, измельчения и др.

Новинка Hitachi может перемещаться со скоростью до 2,6 км/ч, а установленный на него дизельный двигатель позволяет работать до 15 часов без дополнительной заправки. От аналогов, произведенных на заводах Toshiba и Mitsubishi, ASTACO-SoRa отличается способностью преодолевать неровности высотой до 8 см, но не может подниматься по лестницам. (Экскаватор.ру/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Машиностроение_Украины.СНГ_мира/))

Читайте на эту тему в «Машиностроении Украины, СНГ, мира» (<http://ukrmach.dp.ua/>)



Металл Украины
Журнал выходит два раза в месяц с 1987 года.
№10 (333) 16 - 31 мая 2013 г.
Адрес: Киев, 011, Дзержинского, 19888, Украина.
Тел.-факс: +38 056 3701434, 3701435
E-mail: bw@business.dp.ua
<http://www.business.dp.ua>

Журнал на русском языке выходит дважды в месяц
в печатном и электронном (файлы *.doc, *.pdf и *.html) виде
РАСПРОСТРАНЯЕТСЯ ТОЛЬКО ПО ПОДПИСКЕ

Металл Украины

ПОДПИСНОЙ ИНДЕКС 21879 в "Каталоге изданий Украины" ГП "Пресса"

Абон. ящик 3749, Днепропетровск, 49064, Украина

Тел.-факсы: +38 056 3701434, 3701435 <http://www.business.dp.ua/>

bw@business.dp.ua

УКРАИНА: ПАО «ЗАВОД «ФРЕГАТ» УВОЛИЛО ЗАМПРЕДА ПРАВЛЕНИЯ ПО КАЧЕСТВУ

Наблюдательный совет завода "Фрегат" (Первомайск, Николаевская обл.) на заседании 20 декабря 2012 г. уволил заместителя председателя правления по качеству Анатолия Глуханюка. Об этом говорится в сообщении завода.

Глуханюк занимал указанную должность с апреля 2011 г. и был уволен по собственному желанию. Акциями завода он не владеет. О назначении других лиц на данную должность в сообщении не упоминается.

Завод "Фрегат" - один из крупнейших в Украине производителей техники для сельского хозяйства, пищевой и перерабатывающей промышленности, изделий судового машиностроения и гидравлики, а также товаров широкого потребления. 90,96% акций завода принадлежит компании Fregat Engineering (Кипр). ([Metalmonitor/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ПАО «СЕВАСТОПОЛЬСКИЙ МОРСКОЙ ЗАВОД» ЗАВЕРШАЕТ РЕМОНТ ФЛАГМАНА ВМС

21 декабря 2012 г. флагман ВМС Украины "Гетман Сагайдачный", который ремонтируется на Севастопольском морском заводе, вышел на ходовые испытания. Об этом сообщил генеральный директор ПАО "Севморзавод" Константин Картошкин. "В 2012 г. мы планируем завершить работы в объеме 80%. Еще 20% переходит на следующий год в связи с увеличением объема работ и длительностью технологического цикла выполнения дополнительных работ. Планируем завершить все работы к февралю. Завод мог бы закончить свою часть и раньше, но есть контрагенты со сроком выполнения работ больше 2 месяцев", - сказал Картошкин.

Как уточняет пресс-служба Минобороны Украины, с 22 августа по 21 декабря 2012 г. на "Севморзаводе" был проведен плановый доковый ремонт, а также ремонт ракетно-артиллерийского, радиочастотного вооружения, работы во внутренних помещениях.

Первый выход в море после ремонта продемонстрировал удовлетворительную работу узлов и механизмов, отметил в ведомстве.

Ходовые испытания фрегата - один из этапов его подготовки к участию в антипиратской операции "Океанский щит", куда корабль будет привлечен в 2013 г.

В конце 2010 г. стратегическим инвестором ПАО "Севастопольский морской завод" стал Петр Порошенко. Общий объем инвестиций за это время составил 136 млн. грн., в том числе в ремонт основных фондов предприятия около 5 млн. грн. В результате у СМЗ значительно выросло число заключенных контрактов, объем производства в 2011 г. по отношению к 2009 г. вырос в пять раз, была выплачена задолженность по зарплате, погашена задолженность перед бюджетом. На длительный срок реструктурированы задолженности перед банками. ([Trans-Port.com.ua/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ПАО «СЕВАСТОПОЛЬСКИЙ МОРСКОЙ ЗАВОД» МОЖЕТ ОСУЩЕСТВЛЯТЬ РЕМОНТ КОРАБЛЕЙ РАЗНЫХ СТРАН

Севастопольский морской завод в перспективе может получать заказы на ремонт военных кораблей не только Украины и России, но также Индии и Китая. Об этом заявил депутат Верховной Рады от Партии регионов Владимир Олейник. "Я был на заводе в Севастополе, "Севморзавод" - просто прекрасный завод, честно скажу, я таких заводов не видел у нас еще. Этот завод ремонтирует лучше, чем в России, а цена точно ниже. Меня поразили завод, и там реальная база по ремонту кораблей, это очень перспективный объект", - считает депутат.

"Черноморский флот - это наш клиент. Для нее ремонт в Севастополе и по цене приемлем, и по качеству - гарантировано. В советские еще времена у нас была общая база. А сегодня заказы из России - это новые рабочие места, это увеличение поступлений в бюджет - это нужно только приветствовать", - размышляет украинский политик. "В перспективе я думаю, что Индия и Китай также могут размещать такие заказы на нашем заводе, ведь у них вооружение наше. Эту нишу нужно заполнить сполна", - полагает Олейник.

Для России выгоднее ремонтировать корабли Черноморского флота в непосредственной близости с местом их базирования - на Севастопольском морском заводе, полагает депутат Верховной Рады Александр Кузьмук, экс-глава Минобороны Украины. "Украина сегодня обладает теми возможностями, которые интересны России. Ведь у России есть проблемы в кораблестроении, в необходимости ремонта кораблей ЧФ, база находится у нас, поэтому России крайне выгодно осуществлять ремонт именно здесь, в Севастополе. Поэтому создана комиссия, она обсуждает эти вопросы, чтобы на правительственном уровне был подписан договор", - сказал депутат. "Я не сомневаюсь, что такое соглашение будет подписано в ближайшее время. Это точно будет. Такое соглашение, когда Россия документально засвидетельствует такие намерения, а наши заводы получают стабильные заказы на долгосрочной основе, нужно подписывать как можно быстрее. Севастопольский морской завод, а также другие как минимум 10 заводов по Украине - имеют прекрасные возможности для не только военных флотов, но и гражданских. И российская сторона должна быть заинтересована в ремонте не только военного, но и гражданского состава. Безусловно", - резюмировал Кузьмук. ([Trans-Port.com.ua/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ПАО «ЧЕРНОМОРСКИЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД» (ЧСЗ) ПЕРЕДАЛО КОРПУС УНИВЕРСАЛЬНОГО СУДНА ГОЛЛАНДСКОЙ КОМПАНИИ

Черноморский судостроительный завод (Николаев) передал пятый корпус универсального судна проекта CF3850 голландской компании Damen Shipyards Bergum.

Судно предназначено для транспортировки сухих грузов и контейнеров. Корпус оборудован съемными твиндечными палубами. Значительно изменена конструкция надстройки и переборок. По сравнению с предыдущими судами серии, конструкция пятого корпуса усилена и предусматривает сохранение его целостности даже в случае аварийной посадки на грунт при полной загрузке. "В целом могу сказать, что Черноморский судостроительный завод произвел постройку пяти корпусов с максимально возможным, согласно контрактам, насыщением судовых систем и устройств. Судно оснащено трубопроводами, фундаментами, изоляцией, трапами и другими системами с общей степенью готовности до 80%" - сообщил генеральный директор ЧСЗ Валерий Калашников. Длина судна составляет 88,6 м, ширина - 12,5 м., высота борта - 7 м., дедвейт - 3800 т, осадка - 5,4 м. Первое судно данной серии для голландской компании было спущено на воду в 2010 г. В этом же году был подписан контракт на строительство двух судов, а в 2011 г. - еще двух контейнеровозов. (Морская биржа/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: СУД НА ГОД ПРОДЛИЛ САНАЦИЮ ОАО «ФЕОДОСИЙСКАЯ СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ КОМПАНИЯ «МОРЕ» (ФСК)

Хозяйственный суд Автономной Республики Крым (АРК) продлил санацию ОАО "Феодосийская судостроительная компания "Море" (ФСК) до 2 января 2014 г., говорится в сообщении предприятия в системе раскрытия информации НКЦБФР. Соответствующее постановление суд принял 11 декабря 2012 г.

Полномочия управляющего санацией Виталия Кривенко и распорядителя имущества компании Романа Марченко также продлены до 2 января 2014 г.

Как сообщил Р. Марченко, смещение сроков проведения санации обусловлено тем, что постановлением правительства №716 от 4 июля 2012 г. 100%-ный госпакет акций ФСК "Море" передан в управление госконцерна "Укроборонпром", с которым теперь предстоит согласовать подготовленный ранее план санации компании. "Естественно, что на процедуру согласования плана с новым управляющим госпакета ФСК потребуется время", - отметил он, уточнив, что, согласно подготовленному плану, санатором компании выступает "Мисто-Банк" (Одесса).

Комментируя перспективы приватизации ФСК "Море", готовившейся на 2012 г. Фондом госимущества, Р. Марченко сказал: "Вопрос о приватизации ФСК "Море" новым управляющим компании на данный момент не поднимался".

Марченко также отметил позитивные сдвиги в финансовом состоянии ФСК "Море". "Компания успешно выполняет внешнеэкономический контракт, что способствует улучшению ее финансовых показателей. Задолженность по зарплате уже погашена в полном объеме, начато погашение реестровой задолженности", - сказал он.

Хозяйственный суд АРК открыл процедуру санации ОАО "ФСК "Море" в июле 2008 г. Дело о банкротстве компании было возбуждено в январе 2008 г. по иску ООО "Драккар", которому ФСК "Море" задолжала 0,2 млн. грн.

Решением суда в июле 2009 г. санация была продлена до 2 января 2010 г., в декабре 2009 г. - до 2 января 2011 г., в декабре 2010 г. - до 2 января 2012 г., в декабре 2011 г. - до 2 января 2013 г.

ФСК "Море" - известный в мире производитель скоростных судов из легких сплавов с динамическими принципами поддержания, включая военные, на подводных крыльях, на воздушной подушке, на каверне, глиссирующих. Уставный капитал компании составляет 112 млн. грн. (Интерфакс-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: СТРОИТЕЛЬСТВО ПОДВОДНЫХ БЕСПИЛОТНИКОВ НАЧНЕТСЯ ПОСЛЕ 2020 ГОДА

Главное командование ВМФ России планирует после 2020 г. перейти к серийному строительству автономных подводных беспилотников и морских роботов, сообщил главнокомандующий ВМФ России адмирал Виктор Чирков.

"После 2020 г. можно прогнозировать переход к широкомасштабному строительству автономных необитаемых подводных аппаратов (АНПА) и морских роботизированных систем, разработку специального донного оборудования, развешиваемого преимущественно с подводных носителей, различной номенклатуры и назначения", - сказал Чирков.

По его словам, на втором этапе развития (2021-2030 гг.) предполагается завершить создание и принять на вооружение оружие на новых физических принципах, создать перспективные образцы вооружения морских сил общего назначения следующего поколения.

В этот период на вооружение морской авиации должны поступить корабельные самолеты радиолокационного дозора, беспилотные летательные аппараты корабельного базирования, перспективный авиационный комплекс корабельной авиации. "В этот период будет осуществлен переход к опционально-пилотируемой авиации, в том числе на основе современных пилотируемых авиационных комплексов и проведена замена воздушных судов старого авиационного парка на перспективные многофункциональные образцы авиационной техники и средств поражения, в том числе беспилотные летательные аппараты", - сказал главком.

На втором этапе развития береговых войск планируется создание и принятие на вооружение высокоомобильной амфибийной боевой машины для обеспечения действий морской пехоты в любых регионах и климатических условиях, в том числе в арктической зоне, создание роботизированных боевых платформ морской пехоты, вооруженных оружием на новых физических принципах, использующих различные источники энергии для работы двигателя. (РИА "Новости"/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: СЕРИЙНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО ПЕРСПЕКТИВНЫХ АВИАНОСЦЕВ НАЧНЕТСЯ ПОСЛЕ 2021 ГОДА

Серийное строительство перспективных авианосцев начнется в России после 2021 г., сообщает РИА "Новости" со ссылкой на главнокомандующего ВМФ России адмирала Виктора Чиркова.

В настоящее время в боевом составе ВМФ РФ находится единственный авианосец "Адмирал Кузнецов". "В 2021-2030 гг. наращивание боевого потенциала морских сил общего назначения должно обеспечиваться за счет серийного строительства перспективных авианосцев в составе морского авианесущего комплекса, многоцелевых атомных подводных лодок четвертого поколения, многоцелевых кораблей океанской, дальней и ближней морской зоны", - сказал Чирков.

По его словам, характер войн и вооруженных конфликтов последних десятилетий, анализ концепций применения ВМС ведущих иностранных государств объективно определяют необходимость наличия в составе ВМФ морских сил оперативного реагирования, способных к ведению воздушно-наземно-морских операций, выполнению задач в составе сил быстрого реагирования в любой точке Мирового океана. "Ядро таких сил должны составлять авианесущие корабли. Наряду с десантно-вертолетным кораблем (Мистраль) - доком иностранной постройки - основой таких сил в перспективе должен стать авианесущий корабль нового поколения", - пояснил главком.

По словам Виктора Чиркова, в отличие от тяжелых авианесущих крейсеров предыдущих поколений, это должен быть принципиально новый универсальный боевой корабль большого водоизмещения. "Его главным оружием будут пилотируемые и беспилотные (роботизированные) боевые средства, действующие в воздухе, на поверхности моря, под водой и, вероятно, в космосе. Определяющий характер для эффективности применения этих кораблей будет носить наличие в составе их авиагруппы самолетов радиолокационного дозора и наведения, а также разведывательно-ударных беспилотных летательных аппаратов", - сказал главком. "Создание этих кораблей предусматривает не просто проектирование и строительство авианосцев. Предусматривается создавать полноценный морской авианесущий комплекс, в состав которого войдут, помимо собственно кораблей, пункты базирования с необходимой инфраструктурой (включая социальную составляющую), летательные аппараты, центр подготовки экипажей кораблей и авиагрупп корабельной авиации, другие элементы. Основа для создания морского авианесущего комплекса должна быть создана до 2020 г.", - добавил он. (Аех.ru/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: САМАРСКАЯ ОБЛАСТЬ НАМЕРЕНА РАЗВИВАТЬ КЛАСТЕР МАЛОГО СУДОСТРОЕНИЯ

Правительство Самарской области намерено развивать в регионе кластер малого судостроения. Об этом сообщил глава областного Министерства экономического развития, инвестиций и торговли Александр Кобенко.

"В регионе существуют хорошие предпосылки для развития кластера малого судостроения - катера, яхты, приборы и прочие компоненты для производства подобной техники. Это направление мы будем развивать", - отметил министр.

Кобенко также отметил, что область входит в число лидеров по количеству зарегистрированной водной техники. (PortNews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ОАО «АСТРАХАНСКОЕ СУДОСТРОИТЕЛЬНОЕ ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ» (АСПО) СПУСТИЛО НА ВОДУ САМОПОДЪЕМНУЮ БУРОВУЮ УСТАНОВКУ ПРОЕКТА SUPER 116E

На площадке головной верфи Группы "Каспийская Энергия" - Астраханском судостроительном производственном объединении (ОАО "АСПО") - состоялся спуск на воду самоподъемной буровой установки проекта Super 116E. Заказчик проекта - компания Lamprell Energy Ltd. Об этом сообщает пресс-служба генерального подрядчика - ООО "Каспийская Энергия Проекты". Согласно условиям контракта далее планируется достройка СПБУ на плаву в акватории АСПО, включающая монтаж палубного оборудования и испытания. Сдача заказчику буровой платформы планируется летом.

Сборка и спуск на воду корпуса платформы производились при помощи уникального для региона погружного транспортного понтона MAR & GON компании "Крейн Марин Контрактор" (входит в Группу "Каспийская Энергия").

ОАО "Астраханское судостроительное производственное объединение" - одно из крупнейших судостроительных предприятий региона. Производит танкеры "река-море" проекта 15781, дедевейтом 5740 т, полупогружные плавучие буровые установки проекта 10170 (ППБУ 6000/300), блок-модули стационарных буровых платформ, баржи любого типа, суда различного типа (танкеры, контейнеровозы, плавкраны, сухогрузы и т. д.). (PortNews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ОАО «ВЫБОРГСКИЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД» (ВСЗ) ЗАЛОЖИЛО ЛЕДОКОЛ

12 декабря 2012 г. в ОАО "Выборгский судостроительный завод" (ВСЗ) с опережением графика прошла торжественная церемония закладки линейного дизель-электрического ледокола проекта 21900М. Судно строится по заказу Федерального агентства морского и речного транспорта.

На торжественной церемонии присутствовали представители ОАО "ОСК", Федерального агентства морского и речного транспорта, ФГУП "Росморпорт", ФАУ "Российский морской регистр судоходства". По традиции на закладной секции судна была установлена закладная доска. Церемония закладки ледокола завершилась торжественным запуском уникального пресса для гибки листового металла. Пресс развивает усилие до 1000 т и способен гнуть детали из листового проката толщиной 50 мм и более. "До этого на заводе была возможность гнуть детали толщиной до 20 мм, а максимальное усилие равнялось 450 т. С переориентированием предприятия на строительство ледоколов, где толщины наружной обшивки достигают 40-50 мм, завод столкнулся с проблемой гибки подобных деталей. Благодаря вводу в эксплуатацию этого пресса, Выборгский судостроительный завод сможет работать с листом металла необходимой толщины", - прокомментировал генеральный директор ОАО "ВСЗ" Александр Соловьев.

Сдача линейного дизель-электрического ледокола проекта 21900М будет произведена в октябре 2015 г. (Морская биржа/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: НА СУДОСТРОИТЕЛЬНОМ КОМПЛЕКСЕ «ЗВЕЗДА» МОЖНО БУДЕТ СТРОИТЬ ТАНКЕРЫ ВОДОИЗМЕЩЕНИЕМ ДО 350000 Т

Специалисты ГК RDS, создающие Судостроительный комплекс "Звезда", провели уникальную операцию подъема 42-тонной подкрановой балки в конструкцию Блока корпусообработывающих производств.

Работы производили двумя кранами, а сложность заключалась в ограничении высоты подъема стрелы - подъем проходил в уже закрытом кровлей корпусе, балку же необходимо было смонтировать почти под самой крышей.

На сегодняшний день в Блоке корпусообработывающих производств завершаются работы по устройству фундаментов под оборудование и монолитных полов, сетей ливневой канализации. Продолжается монтаж системы вентиляции и отопления. В административно-бытовом комплексе завершаются отделочные работы, монтаж сетей электроснабжения и электроосвещения. Идет прокладка трубопроводов в канале промэнергопроводов и системы вентиляции, а также монтаж внешних сетей. Полным ходом идут работы по подготовке основания под железобетонные площадки временного хранения металлоконструкций.

После ввода в строй Блока корпусообработывающих производств и окрасочных камер Судостроительный комплекс "Звезда" сможет изготавливать судовые конструкции весом до 300 т и суда спусковым весом до 13000 т. По итогам реализации III очереди СК "Звезда" будет выпускать танкеры водоизмещением до 350000 т, газовозы, суда ледового класса, специальные суда, элементы морских платформ и другие виды морской техники.

Как рассказал начальник стройки Александр Здор, из-за небольшой грузоподъемности производственных работ, согласовывали его, продумывали, как будем поднимать эту балку. И после долгой и тщательной подготовки произвели подъем без сучка без задоринки. Это был последний сложный подъем металлоконструкции в этом блоке". (и-Маш/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: В ОАО «ПО «СЕВЕРНОЕ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ» («СЕВМАШ») ЗАЛОЖИЛИ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКУЮ АТОМНУЮ ПОДВОДНУЮ ЛОДКУ

На оборонной судовой верфи "Севмаш" (Северодвинск) заложили исследовательскую атомную подводную лодку (АПЛ) проекта 09852. В церемонии приняли участие главком ВМФ России адмирал Виктор Чирков и президент "Объединенной судостроительной корпорации" (ОСК) Андрей Дьячков. Об этом сообщили в пресс-службе завода.

АПЛ будет создана для проведения разноплановых научных исследований в удаленных районах Мирового океана, участия в поисково-спасательных операциях, уточнили в пресс-службе.

Кроме того, она должна обеспечивать установку подводных средств оборудования и их инспекцию, испытания новых образцов научно-исследовательской аппаратуры, мониторинг подводных транспортных магистралей. Подлодка станет носителем спасательных глубоководных и автономных необитаемых подводных аппаратов.

Атомоход спроектирован в ЦКБ морской техники "Рубин" (Санкт-Петербург) на базе подлодок проекта 949А (шифр "Антей", по классификации НАТО - "Оскар-2"). "Антей" - серия советских и российских атомных субмарин с крылатыми ракетами. (АРМС-ТАСС/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: В ОАО «ПО «СЕВЕРНОЕ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ» («СЕВМАШ») ОБСУДИЛИ ПЕРСПЕКТИВЫ РАБОТЫ В 2013 ГОДУ

Какова загрузка "Севмаша" на 2013 г., как идет строительство основных заказов верфи, сохраняются ли социальные гарантии работникам завода - об этом и многом другом шла речь на встрече генерального директора предприятия Михаила Будниченко с представителями первичной профсоюзной организации верфи.

В конструктивном разговоре были затронуты наиболее для заводчан вопросы. Михаил Будниченко рассказал, что производственная программа "Севмаша" не дает расслабиться: на всех кораблях идут активные работы. Конец года может стать для атомохода "Юрий Долгорукий" знаковым - ожидается подписание приемного акта. Атомная субмарина "Александр Невский" в ближайшее время выйдет в море на государственные испытания. Завершается строительство АПЛ "Владимир Мономах". А подлодка "Князь Владимир", заложенная летом в присутствии президента РФ Владимира Путина, строится на стапеле.

Продвигаются работы на МЛСП "Приразломная", весной они вступят в активную фазу: на точке в Печорском море ОАО "Газпром" планирует приступить к бурению. Более того, "Севмаш" прорабатывает вопрос об участии в реализации еще одного крупнейшего российского нефтегазового проекта - проекта по производству сжиженного природного газа на Ямале. Участие в нем может дать хорошую загрузку в первую очередь корпусно-сборочному и корпусно-сварочному производству предприятия. Большой объем работы в следующем году предстоит цехам машиностроения.

М. Будниченко развеял различные домыслы о кадровой ситуации на "Севмаше". В частности, он отметил, что сокращение численности работников не планируется: у предприятия стабильная загрузка, а значит, найдется работа для всех высококвалифицированных специалистов.

Социальная сфера также не осталась без внимания. В 2013 г. продолжат принимать корабелов южные здравницы в Евпатории и Адлере. Путевки в ОЛЦ "Северный" до марта будут продаваться со скидкой. Решается вопрос о строительстве служебного жилья, его распределении среди работников предприятия. Сейчас идет возведение первого дома, его сдача запланирована на лето 2013 г. На встрече звучали и вопросы личного характера. Генеральный директор отметил, что ежедневно ему приходят десятки обращений от корабелов по различным личным вопросам. Ни один из них не остается без внимания.

Гендиректор подчеркнул, что в целом задачи перед предприятием остаются прежними - работать не снижая темпов, обеспечивая реализацию первоочередных задач по гособоронзаказу. "В перспективе у нас с вами очень много дел", - подвел итог мероприятию М. Будниченко. (Портал машиностроения/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

РОССИЯ: 21 ДЕКАБРЯ 2012 ГОДА ОАО «ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ «СЕВЕРНОЕ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ» («СЕВМАШ») ОТМЕТИЛО 73-ЛЕТИЕ

Установлено, что построить крупнейший судостроительный завод на Белом море намеревались еще при царской России. Но лишь в советское время, в годы индустриализации, эта задумка большой государственной важности стала реальностью.

Датой основания "Северного машиностроительного предприятия" стало 21 декабря 1939 г. - день 60-летия лидера Советского Союза И. Сталина. К тому времени уже три с половиной года на берегах Никольского устья Северной Двины кипела работа, существовал Молотовск. Нам в XXI веке дорого то, что крупнейший центр судостроения появился в исторически значимом месте: здесь зарождались морские связи Русского государства с Западной Европой. И для создания кораблей идеально подходит как акватория Северодвинского порта, так и открытый выход в Мировой океан.

В 1950-е годы "Севмаш" становится местом рождения советского атомного подводного флота. Трудно преуменьшить роль завода и города в укреплении обороноспособности страны. Трудом и поиском крупнейших ученых и корабелов, во многом выходцев из северной деревни, создавались самые передовые образцы атомных подводных лодок. "Севмаш" почтили своим присутствием руководители Советского Союза Никита Хрущев, Леонид Брежнев, Алексей Косыгин и все три российских президента - Борис Ельцин, Владимир Путин, Дмитрий Медведев. На знамени предприятия пять советских орденов, которые дополнили благодарности президентов России.

"Севмаш" выстоял в кризисные 1990-е годы. Более того, завод активно включился в военно-техническое сотрудничество с зарубежными странами, стал родоначальником создания российских платформ для добычи углеводородов на шельфе Арктики. Залогом успеха стали северная закалка кадров, преемственность в руководстве. Плеяду директоров, выросших на заводе, в этом году продолжил вновь назначенный Михаил Будниченко.

Накануне дня рождения завода Михаил Будниченко на встрече с профсоюзным активом рассказал о ближайших планах. Как передает пресс-служба "Севмаша", производственная программа не дает расслабиться: на всех кораблях идут активные работы. Конец года может стать для атомохода "Юрий Долгорукий" знаковым - ожидается подписание приемного акта. Атомная субмарина "Александр Невский" в ближайшее время выйдет в море на государственные испытания. Завершается строительство АПЛ "Владимир Мономах". А подлодка "Князь Владимир", заложенная летом этого года в присутствии президента России Владимира Путина, строится на стапеле.

Продвигаются работы на МЛСП "Приразломная", весной 2013 г. они вступят в активную фазу: на точке в Печорском море ОАО "Газпром" планирует приступить к бурению. Более того, "Севмаш" прорабатывает вопрос об участии в реализации еще одного крупнейшего российского нефтегазового проекта - проекта по производству сжиженного природного газа на Ямале. Участие в нем может дать хорошую загрузку в первую очередь корпусно-сборочному и корпусно-сварочному производству предприятия. Большой объем работы в следующем году предстоит цехам машиностроения. Социальная сфера также не осталась без внимания. ("Северный рабочий"/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

РОССИЯ: В ОАО «СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД «ПЕЛЛА» ОСУЩЕСТВЛЕН СПУСК НА ВОДУ ГОЛОВНОГО СУДНА КОМПЛЕКСНОГО ПОРТОВОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ НА БАЗЕ ПР. СКПО-1000

21 декабря 2012 г. осуществлен спуск на воду головного судна комплексного портового обслуживания на базе пр. СКПО-1000, передача которого государственному заказчику будет осуществлена в 2013 г.

Впервые в практике завода в действующем слипе спущено судно длиной ок. 50 м благодаря разработанному специалистами предприятия уникальному транспортно-спусковому устройству с использованием "скользящих" тяг для сближения спусковых тележек при всплытии судна. Назначение: бункеровка судов различными видами топлива; сбор нефтесодержащих, сточных, льяльных вод с судов и плавучих объектов; сбор с судов твердого мусора и пищевых отходов; перевозка и погрузка буюв; обслуживание плавучих средств навигационного ограждения; ликвидация аварийных разливов нефти; перевозка грузов. (Портал машиностроения/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

РОССИЯ: ОАО «СОСНОВСКИЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД» ЗАЛОЖИЛО КИЛИ ПЕРВЫХ ДВУХ ЭКОЛОГИЧЕСКИХ СУДОВ ПРОЕКТА RT29

Сосновский судостроительный завод 20 декабря 2012 г. заложил кили первых двух экологических судов проекта RT29 (строительные номера 10601 и 10602). Как сообщает перс-служба Морского инженерного бюро, являющегося проектантом серии, суда строятся по заказу ФКУ "Речводпуть" Федерального Агентства морского и речного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации.

Экологическое судно предназначено для приема и выдачи сточно-фановых и подсланевых вод, загрязненных нефтепродуктами с температурой вспышки не ниже 60 град. С, а также сухого мусора. Район плавания - внутренние водные пути России, соответствующие району плавания О 2.0.

Основные характеристики судна: длина габаритная - около 43,00 м; ширина габаритная - около 7,92 м; осадка максимальная - 1,65 м; автономность - 7 суток; дедвейт - 207 т; скорость - около 18,0 км/ч; класс РРР: О 2.0 (лед 20) А. В кормовой части судна установлены 2 ВФШ и 2 балансирующих руля на пятках, обеспечивающие судну спецификационную скорость и управляемость. Для улучшения управляемости на малых ходах, при проходе узкостей и при швартовках на судне предусмотрено носовое подруливающее устройство типа "винт в трубе" с винтом фиксированного шага мощность 45 кВт. Главная энергетическая установка состоит из двух дизельных двигателей максимальной длительной мощностью по 208 кВт каждый. В качестве рулевого привода используется электрогидравлическая рулевая машина.

Для подачи и снятия шлангов, подъема и опускания забортного трапа-сходни, установки бонового заграждения устанавливается гидравлический кран грузоподъемностью 1,0 т с вылетом стрелы 6 м. Для предотвращения загрязнения окружающей среды в случае разлива груза при проведении грузовых операций, на судне предусмотрен судовый комплект по борьбе с разливом нефти (БРН). Грузовая система обеспечивает закрытый прием нефтесодержащих и сточных вод как средствами других судов, так и собственными средствами и их выдачу судовыми насосами на приемные сооружения. Грузовые танки сточных вод оборудованы средствами для взрыхления осадков и промывки.

Экипаж судна - 6 человек.

ОАО "Сосновский судостроительный завод" - судостроительное предприятие с поточной технологией производства судов различной модификации, при работе на полную мощность способное выпускать до 300 малых судов ежегодно. Основано в 1924 г. ([PortNews/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ИСПОЛНИЛОСЬ 50 ЛЕТ ОТДЕЛУ ИСПЫТАНИЙ СУДОВ ОАО «СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД «КРАСНОЕ СОРМОВО»

20 декабря 2012 г. Отделу испытаний судов (ОИС) завода "Красное Сормово" исполнилось 50 лет.

В конце 1950-х годов перед заводом "Красное Сормово" была поставлена задача перейти на строительство принципиально новых, атомных подводных лодок, в связи с чем в 1962 г. на заводе создали инженерно-техническое подразделение, которое должно было взять на себя пуско-наладку систем автоматики субмарин. Первым начальником отдела стал Юрий Смирнов. К работе в отделе привлекли самые высококвалифицированные кадры инженеров. С каждым годом отделу поручались новые объемы работ по системам автоматики на современных проектах кораблей.

Раньше подразделение работало исключительно по подводной тематике: операторы управления атомными установками, специалисты по автоматике систем подводных лодок, акустики, обеспечивающие бесшумность ПЛ. Но с переходом завода на гражданское судостроение ОИС стал ведущим инженерно-техническим подразделением в области судовой автоматики со следующими функциями: автоматика судовых систем, акустика на судах и в цехах завода, а также вся автоматика паросилового цеха.

В настоящее время здесь работают 40 сотрудников (максимальное число работающих за все время существования подразделения достигало 300 человек). Сейчас в состав подразделения входит пять производственных групп: автоматики общекорабельных систем, автоматики энергетических систем, автоматики комплексных систем управления судном, группа контроля параметров и группа подготовки производства.

С 2001 г. отдел возглавляет Валерий Гупало, выпускник Ленинградского кораблестроительного института, работающий на заводе с 1968 г. По его словам: "Наш отдел - последнее звено в цепочке вопросов по системам автоматики, после нас следуют только комплексные испытания и подписание акта приемки-сдачи корабля. 80% рабочего времени специалисты отдела проводят на судах, остальное - работа с чертежами, в лабораторных условиях. Высокий уровень знаний специалистов подразделения признан не только на "Красном Сормово", но и зарубежными фирмами".

Акустическая группа ОИС еще в 1992 г. аккредитовалась на звание лаборатории акустических измерений, в настоящее время лаборатория находится в международном реестре лабораторий и имеет право самостоятельно проводить аттестацию вибро-акустических и электромагнитных параметров судов, что экономит предприятию достаточно большие средства. ([Морская биржа/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ОАО «ЦЕНТР СУДОРЕМОНТА «ЗВЕЗДОЧКА» ЗАЛОЖИЛО СПАСАТЕЛЬНОЕ БУКСИРНОЕ СУДНО

В главном стапельном цехе ОАО "Центр судоремонта "Звездочка" 20 декабря 2012 г. состоялась торжественная церемония закладки спасательного буксирного судна (СБС) проекта 20183, разработанного ОАО "ЦМКБ "Алмаз" (Санкт-Петербург). Как сообщает пресс-служба судостроительного предприятия, в состав Военно-морского флота России новое судно должно войти в конце 2016 г. Приказом главкома ВМФ строящемуся судну было присвоено имя "Академик Александров". Государственный контракт на изготовление и поставку для нужд Министерства обороны РФ новейшего судна заключен 1 августа.

Многоцелевое судно усиленного ледового класса предназначено для поисково-спасательных работ, морской транспортировки большегрузных и крупногабаритных образцов и контейнеров морской техники, научно-исследовательского и испытательного оборудования, военной и специальной техники. Возможно использование судна в интересах исследования шельфа, перевозки участков трубопроводов и т. д. Основные технические характеристики спасательного буксирного судна: водоизмещение - 5400 т; скорость полного хода - 14 узлов, экипаж - около 70 человек. На судне расположена площадка для эпизодической посадки - взлета вертолетов.

СБС "Академик Александров" - третье судно линейки 20180, строящееся на в ЦС "Звездочка".

ОАО "ЦС "Звездочка" (Архангельская обл., Северодвинск) - судостроительное предприятие, специализирующееся на судостроении и судоремонте, строительстве судовых платформ, производстве гребных винтов различного назначения. Предприятие входит в ОАО "Объединенная судостроительная корпорация". ([PortNews/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: БУКСИР «ВИКТОР КОНЕЦКИЙ» СПУЩЕН НА ВОДУ В ОАО «ЯРОСЛАВСКИЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД»

На Ярославском судостроительном заводе прошла торжественная церемония спуска на воду буксира проекта 745МБ, построенного по заказу Министерства обороны РФ.

Новое судно назвали "Виктор Конецкий" в честь военного моряка и известного писателя-романтика, автора морских повестей и рассказов.

Назначение судна: буксировка кораблей и судов в открытом море, а также между базами, в гаванях и на рейдах; оказание помощи кораблям и судам, терпящим бедствие (тушение пожаров, снятие с мели, откачка воды); тушение пожаров на береговых сооружениях.

Мореходные качества судна позволяют: двигаться на волнении до 5 баллов включительно любыми курсовыми углами к направлению волн и ветра с наибольшей возможной скоростью хода, соответствующей полной мощности гребного электродвигателя; двигаться на волнении свыше 5 баллов путем маневрирования по курсовому углу и изменяя скорость хода.

Тяга на гаке буксира при нормальном водоизмещении и скорости хода 6 узлов на глубокой воде и волнении моря до 3 баллов составляет не менее 230 кН.

Основные тактико-технические характеристики: водоизмещение - ок. 1300 т, длина наибольшая - 56,5 м, ширина наибольшая - 12,64 м, средняя осадка при полном водоизмещении - ок. 4,5 м, максимальная скорость хода - 14 узлов, экономическая скорость хода - 11 узлов, дальность плавания при полном запасе топлива - ок. 5000 миль, автономность 30 суток. (и-Маш/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

МИРОВОЙ РЫНОК: ЭКСПАНСИЯ КИТАЙСКОГО КАПИТАЛА В ЯХТОСТРОЕНИИ

В январе 2012 г. филиал промышленного холдинга Shandong Heavy Industry Group (SHIG, пров. Шаньдун, КНР) - моторо- и дизелестроительная корпорация Weichai Power заявила о приобретении 75% акций одного из крупнейших мировых производителей яхт класса "люкс" - компании Ferretti (Италия) за 374 млн. евро. SHIG согласилась заплатить 178 млн. евро (\$233,6 млн.), чтобы погасить 75% задолженности Ferretti.

Данная сделка даст группе возможность доступа к новейшим "ноу-хау", что позволит существенно повысить качество дизельных двигателей, а также запустить в производство собственную линейку дорогих яхт класса "люкс".

В 2009 г. Weichai Power приобрела компанию по производству судовых и промышленных двигателей Moteurs Baudouin (Франция), после чего стала ясна международная стратегия китайской корпорации. SHIG, один из ведущих производителей бульдозеров в КНР, может в ближайшее время войти в число крупнейших мировых изготовителей дизельных двигателей.

Как заявил представитель компании Ferretti Yachts в Шанхае Д. Чен, в настоящее время разрыв в технологиях производства дизельных двигателей в КНР и Германии довольно велик. Ferretti Yachts пока использует германские моторы.

Weichai Power уже приступила к разработке двигателей для яхт. Покупка Ferretti предоставляет компании не только доступ к новым технологиям, но и отличную платформу для экспериментов и модернизации судовых двигателей. В настоящее время Weichai производит дизельные двигатели в основном для тяжелых грузовых автомобилей, а также несколько моделей судовых двигателей для небольших рыбацких и сервисных судов. Разработать моторы для морских судов компании Weichai помогла приобретенная компания Moteurs Baudouin. Покупка еще одного технологического лидера в этом сегменте позволит усовершенствовать систему вентиляции картера.

Аналитики уверены, что если Weichai удастся наладить производство двигателей для дорогих яхт в КНР, то компания будет иметь серьезное преимущество по цене перед Caterpillar и другими компаниями. В настоящее время китайские производители дорогих яхт, в частности верфь Cheoy Lee (Гонконг), устанавливают на свои суда двигатели компании Caterpillar. Другим возможным конкурентом Weichai Power в данном сегменте рынка является фирма Tognum (Германия), которая находится под контролем концернов Daimler AG (Германия) и Hyundai Heavy Industries (Республика Корея).

Получив контроль над таким известным брендом, как Ferretti, китайский партнер также рассчитывает поднять продажи яхт класса "люкс" на внутреннем рынке. Производственная база Ferretti, по словам руководителя SHIG, останется в Италии. В КНР, скорее всего, будет создано совместное производство, которое будет выпускать дорогие яхты под другой маркой для сбыта на внутреннем рынке КНР. В стране насчитывается 960 тыс. евро-миллионеров и 60 тыс. сверхбогатых людей с состоянием свыше 100 млн. юаней (\$15,89 млн.), при этом число лиц, которые имеют в собственности яхту, составляет лишь 1,5 тыс. В КНР по настоящее время нет собственного производителя двигателей для морских судов такого класса, и группа SHIG рассчитывает восполнить этот пробел. Стоимость производства яхты в КНР, по оценке экспертов, может быть на 30% ниже, чем в Италии, и на 35-40% ниже, чем в Германии.

Благодаря обнародованной недавно 25-летней стратегии развития Weichai Power намерена войти в 2015 г. в рейтинг крупнейших компаний мира Fortune-500 с годовой выручкой в 200 млрд. юаней. (БИКИ/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

МИРОВОЙ РЫНОК: В СУДОСТРОЕНИИ ДЕЙСТВУЕТ НЕЗДОРОВАЯ КОНКУРЕНЦИЯ

Премьер-министр Финляндии Юрки Катайнен констатировал, что конкуренция в мировом судостроении является "нездоровой". По словам Юрки Катайнена, в отрасли действует практика, когда государства, соревнуясь друг с другом, берут риски за счет средств налогоплательщиков.

Юрки Катайнен отказался комментировать новость о том, что компания STX Finland просит у государства финансовой помощи, сославшись на "коммерческие тайны". STX просит у правительства 50 млн. евро для покрытия недостающей доли финансирования для строительства нового круизного судна для американской судоходной компании.

Государственное Агентство экспортных кредитов Finnvera оценивает перспективы финского экспорта как "слабые". Ранее Finnvera выдавал кредитные гарантии для строительства судов. О возможной поддержке STX Finland Finnvera, в силу действующего законодательства, не может сообщить ничего. (PortNews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

МИРОВОЙ РЫНОК: ГРУППА DAMEN SHIPYARDS ПРИОБРЕЛА ВЕРФЬ ARNO DUNKERQUE

Группа Damen Shipyards приобрела верфь Arno Dunkerque (Франция). Как указано в сообщении группы, приобретенное предприятие является единственной судоремонтной и конверсионной верфью в третьем по величине французском порту Дюнкерк. Верфь сохранит прежнюю деятельность.

Приобретение французского предприятия совершено в рамках стратегии группы Damen Shipyards по расширению судоремонтной деятельности.

Damen Shipyard является одной из ведущих судостроительных компаний мира, специализирующихся на строительстве широкого спектра судов - буксиров, судов вспомогательного и портового флота, яхт и военных фрегатов. (PortNews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

МИРОВОЙ РЫНОК: ШЕСТЬ КИТАЙСКИХ СУДОВ ОБСЛУЖИВАНИЯ МОРСКИХ ПЛАТФОРМ БУДУТ ПОСТРОЕНЫ ПО ФИНСКИМ ПРОЕКТАМ

Финская компания Wartsila получила контракт на разработку дизайна для шести судов обслуживания морских платформ от китайской компании COSL.

Два судна, проекты которых должна согласно контрактным обязательствам доработать Wartsila, будут относиться к типу PSV (Platform Supply Vessel). Они будут строиться на основе уже имеющегося у финского проектанта дизайна - VS 485 PSV MKIII. Остальные четыре судна будут буксирами-якорезаводчиками типа AHTS (Anchor Handling Tug Supply vessel). В их основу будет положен разработанный Wartsila проект VS 4612 AHTS.

Все предложенные китайскому заказчику проекты отличаются повышенной энергоэффективностью и низким уровнем вредного воздействия на окружающую среду. (и-Маш/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ИРАН: КОРПУС СТРАЖЕЙ ИСЛАМСКОЙ РЕВОЛЮЦИИ ПОЛУЧИТ НОВЫЕ ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ

Корпус стражей исламской революции Ирана (КСИР) получит новые подводные лодки. Об этом сообщил министр обороны Ирана Ахмад Вахиди.

"Мы планируем изготовить различные подводные лодки, которые будут переданы КСИР после завершения постройки", - цитирует слова министра обороны информационное агентство "Фарс".

Как пояснил министр, лодки КСИР будут отличаться от лодок типа "Гади́р" (Ghadir), которые в настоящее время состоят на вооружении ВМС Ирана. Однако он не уточнил отличительные особенности новых лодок.

В настоящее время КСИР не имеет на вооружении подводных лодок, но оснащен полупогружаемыми атакующими катерами и аппаратами для доставки боевых пловцов. (APMC-TACC/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ИТАЛИЯ: ЗАЛОЖЕН ЛАЙНЕР COSTA DIADEMA

Первый блок круизного лайнера Costa Diadema заложен на верфи Marghera судостроительной компании Fincantieri 10 декабря 2012 г.

Как сообщает пресс-служба судостроительной компании, вес блока, который является центральной частью судна, составляет 504 т, длина - 29 м, ширина - 15,7 м. Окончание строительства запланировано на 30 октября 2014 г.

Лайнер рассчитан на 4947 пассажиров и 1253 члена экипажа. Общий объем инвестиций в строительство судна составит 550 млн. евро. (и-Маш/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ФИНЛЯНДИЯ: СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ КОМПАНИЯ STX FINLAND

РАЗОЧАРОВАНА РЕШЕНИЕМ ПРАВИТЕЛЬСТВА ОТНОСИТЕЛЬНО ФИНАНСОВОЙ ПОДДЕРЖКИ

Судостроительная компания STX Finland, а также судостроители разочарованы решением правительства относительно финансовой поддержки, выделяемой предприятию на строительство круизного судна для Royal Caribbean Cruises. Как передает Yle, пакет помощи не содержит кредита, о котором просила компания.

Заместитель исполнительного директора компании Яри Анттила считает положительным то, что компания получит предусмотренные европейским законодательством инновационные дотации. В то же время главное доверенное лицо работников судовой Турку Яри Аалто опасается, что заказ на строительства круизного лайнера все же получат французы, а не финны.

Министр промышленности Ян Вапаавуори (Коалиционная партия) подчеркнул, что государство не может участвовать в прямом финансировании строительства судна. (PortNews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

Читайте на эту тему в «Машиностроении Украины, СНГ, мира» (<http://ukrmach.dp.ua/>)

Журнал выходит на русском языке дважды в месяц в печатном и электронном (файлы *.doc, *.pdf или *.html) виде

РАСПРОСТРАНЯЕТСЯ ТОЛЬКО ПО ПОДПИСКЕ

Химия Украины

chemistry@business.dp.ua

ПОДПИСНОЙ ИНДЕКС 21880 в "Каталоге изданий Украины" ГП "Пресса"

Абон. ящик 3749, Днепропетровск, 49064, Украина

Тел.-факсы: +38 056 3701434, 3701435 <http://www.business.dp.ua/>



УКРАИНА: ГП «ЗАРЯ-МАШПРОЕКТ» ПОСТАВИЛО 2 ДВИГАТЕЛЯ ДГ90 МОЩНОСТЬЮ 16 МВТ В РОССИЮ

ГП "Заря-Машпроект" поставило два двигателя ДГ90 мощностью 16 МВт каждый для компрессорной станции "Урдомская" (Архангельская обл.). Станция входит в состав магистрального газопровода "Северные районы Тюменской области (СРТО) - Торжок". Об этом сообщает пресс-служба предприятия.

Согласно информации, газопровод "СРТО-Торжок" станет важной частью действующей в настоящее время многониточной газотранспортной системы "Уренгой - Надым - Перегребное - Ухта - Торжок". Основная цель реализации проекта - увеличение поставок газа потребителям Северо-западного региона России, а также обеспечение экспортных поставок по газопроводу "Ямал-Европа".

Ранее ГП "Заря-Машпроект" поставило на КС "Урдомская" 5 двигателей ДГ90. Оборудование установлено на месте эксплуатации. Ведутся пуско-наладочные работы. (Metalmonitor/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ОАО «ТУРБОАТОМ» НЕ ПРОДАЕТСЯ

Фонд государственного имущества (ФГИ) не проводит подготовку к продаже государственных пакетов акций крупнейшего производителя турбинного оборудования завода "Турбоатом" (Харьков) и крупного производителя аммиака и карбамида Одесского припортового завода (ОПЗ, Одесская обл.). Об этом сообщил председатель фонда Александр Рябенко. "У нас нет планов по продаже "Турбоатома", - сказал Рябенко.

Он добавил, что предприятие внесено в перечень объектов для приватизации в 2013 г. только потому, что на протяжении 2006-2007 гг. было передано в ФГИ для будущей приватизации, и поэтому фонд обязан включать его в подобные перечни.

Он подчеркнул, что не видит необходимости в приватизации "Турбоатома", поскольку это предприятие является прибыльным, и никаких решений по его продаже Кабинетом Министров принято не было.

Схожая ситуация, по словам Рябенко, сложилась и с ОПЗ.

По словам Рябенко, это предприятие не такое прибыльное, как "Турбоатом", но никакой подготовки к его приватизации фонд не ведет, и никакого решения об этом Кабмин не принимал.

В перечне объектов, которые будут предложены к продаже в 2013 г., размещенном на официальном сайте ФГИ, присутствовала информация о продаже 75,22% "Турбоатома" и 99,56% акций ОПЗ в случае одобрения соответствующего решения Кабинетом министров. (Укррудпром/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ОАО «ТУРБОАТОМ» ВВЕЛО В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ТЕРМИЧЕСКУЮ ЭЛЕКТРОПЕЧЬ

Производитель турбинного оборудования завод "Турбоатом" (Харьков) ввел в эксплуатацию термическую электропечь в кузнечном цехе. Об этом говорится в сообщении "Турбоатома". "ОАО "Турбоатом" продолжает техническое перевооружение металлургического производства. В декабре в кузнечном цехе (№63) пущена термическая электропечь словенской компании Riso, о чем подписан соответствующий акт. Эта печь нового поколения полностью автоматизирована, она предназначена для термообработки поковок малых размеров общей массой до 1000 кг", - говорится в нем.

В сообщении отмечается, что в результате установки нового оборудования значительно улучшится качество термообработки поковок и экологические показатели, повысится культура производства, а также снизится потребление электроэнергии и сократятся производственные циклы. "Сегодня в печи обрабатываются поковки для Экибастузской ГРЭС-1, Зуевской ТЭС, детали для гидротурбинного производства и заготовки для инструментального цеха", - говорится в сообщении.

Согласно контракту, компания Riso осуществила поставку оборудования, шеф-монтаж, пуско-наладочные работы и обучение персонала работе с электропечью.

"Турбоатом" специализируется на производстве турбин для тепловых и атомных электростанций, гидравлических турбин для гидроэлектростанций и гидроаккумулирующих электростанций, газовых турбин для тепловых электростанций, парогазового оборудования и другого энергетического оборудования. 75,22% акций открытого акционерного общества "Турбоатом" принадлежит государству, компания управляется Фондом государственного имущества. (Укррудпром/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: SIEMENS AG НАШЕЛ ПЛОЩАДКУ ПОД НОВЫЙ ЗАВОД

На территории индустриального парка Greenstate в Ленинградской области будет построен завод по производству газовых турбин Siemens. Договор купли-продажи земельного участка под производственную площадку ООО "Сименс технологии газовых турбин" (ООО "СТГТ") и ЗАО "ЮИТ Лентек" подписали 19 декабря 2012 г.

Одновременно ООО "Сименс технологии газовых турбин" и правительство Ленинградской области подписали договор, предусматривающий поддержку областью данного инвестиционного проекта.

Площадь земельного участка составляет 3,8 га. На этой территории, по задумке ООО "СТГТ", будет построен комплекс мирового уровня по производству и обслуживанию газовых турбин Siemens SGT5-2000E и SGT5-4000F мощностью 166 МВт и 292 МВт. Общая площадь завода составит около 25000 кв. м. Планируется, что объект будет сдан в эксплуатацию до конца 2014 г. На предприятии будут работать до 500 сотрудников.

На новом заводе будет производиться механическая обработка роторных деталей и статорных узлов турбин, выполняться полный цикл сборочных работ, проводиться заводские испытания, консервация продукции и ее отгрузка заказчику. При этом в рамках стратегии компании планируется постепенное увеличение доли локализации изготавливаемых компонентов.

Земельный участок в индустриальном парке Greenstate компании "ЮИТ Лентек" полностью обеспечен необходимыми для размещения производства инженерной инфраструктурой и коммуникациями, выполнена градостроительная подготовка. Размещение здесь нового производства позволит существенно сократить время, необходимое для реализации инвестором проекта.

В соответствии с договором, подписанным руководством ООО "Сименс технологии газовых турбин" и губернатором Ленинградской области Александром Дрозденко, ООО "СТГТ" - компании, реализующей инвестиционный проект на территории области, - будут оказаны меры поддержки в виде налоговых льгот на установленный период времени. (и-Маш/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ГЕРМАНИЯ: МОРСКОЙ ВЕТРОПАРК AMRUMBANK WEST УКОМПЛЕКТУЮТ ТУРБИНАМИ SIEMENS AG

Компания Siemens получила контракт на поставку 80 ветротурбин SWT-3.6-120 мощностью по 3,6 МВт для комплектации морского ветропарка Amrumbank West, который будет построен в Северном море на побережье Германии.

Заказчиком оборудования выступает энергетическая компания Amrumbank West GmbH (дочерняя фирма E.ON AG). Общая мощность ветропарка составит 288 МВт. Ввод его в коммерческую эксплуатацию запланирован на 2014 г.

Диаметр ротора ветротурбин Siemens, которыми укомплектуют ветропарк, составляет 120 м. В рамках контракта Siemens поставит и смонтирует ветротурбины, а также выполнит пусконаладочные работы. Кроме того, предусмотрено техническое обслуживание энергетического оборудования в течение пяти лет. (Центр энергетической экспертизы/ [Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

Анализ

КИТАЙ: РЫНОК ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ АТОМНОЙ ЭНЕРГЕТИКИ К 2015 ГОДУ ВЫРАСТЕТ

КНР является одним из ведущих мировых потребителей энергоресурсов - более 80% энергии в стране вырабатывают ТЭС, доля гидроэнергетики незначительно превышает 16%, а доля АЭС составляет 2,5%. Чрезмерная зависимость страны от угольных ТЭС является серьезной помехой для бурного развития национальной экономики. КНР импортирует более половины угля, потребляемого ТЭС, железнодорожная сеть страны перегружена перевозками угля с севера на юг и восток, к тому же угольная энергетика негативно влияет на окружающую среду. В связи с развитием промышленности на юге и юго-востоке КНР, а также растущим потреблением электроэнергии ставится вопрос об использовании в ближайшей перспективе атомных электростанций как основного источника выработки энергии. Кроме того, развитие атомной энергетики позволит КНР снизить зависимость от мирового рынка нефти.

Первая АЭС в КНР была построена в 1970 г. в Циншане. По доле электроэнергии с АЭС в национальном энергобалансе КНР находится на одном из последних мест в мире, однако среди стран Азии по выработке электроэнергии на АЭС эта страна находится на третьем месте (после Японии и Республики Корея), а по числу строящихся энергоблоков КНР в начале текущего десятилетия входила в мировую лидирующую "тройку" (КНР, Индия и Россия - в каждой стране по 6 строящихся энергоблоков).

Атомная промышленность КНР представлена двумя национальными компаниями - "Китайской национальной ядерной корпорацией", курирующей проекты на северо-востоке страны, и "Китайской Гуандунской ядерно-энергетической группой", реализующей проекты на юго-востоке. В рамках участия в проекте "ИТЕР" (ITER - International Thermonuclear Experimental Reactor) КНР сотрудничает с развитыми странами в области создания первого в мире экспериментального реактора термоядерного синтеза.

В начале текущего десятилетия в КНР работали четыре АЭС - Даяваньская (пров. Гуандун), Циньшаньская (пров. Чжэцзян), Тяньваньская (пров. Цзянсу) и Линг Ао (пров. Гуандун), на которых установлены 14 энергоблоков общей мощностью 10,8 млн. кВт. В основном в китайских АЭС используется морская вода для прямого охлаждения реактора; они располагаются вдоль юго-восточного и восточного морского побережья.

В КНР ведется активное строительство АЭС "Саньмэнь" (пров. Чжэцзян), "Тяньвань" (пров. Цзянсу) и "Фуцин" (пров. Фуцзянь). Кроме того, идет подготовка к строительству АЭС "Чанцзян" (о. Хайнань) и "Таохуацзян" (пров. Хунань). В национальный план развития атомной энергетики на ближайшие годы внесены новые проекты

по строительству атомных станций, включая "Лунью" (пров. Чжэцзян), "Сюйдабао" (пров. Ляонин) и "Цзиань" (пров. Цзянси).

По прогнозам Китайской ассоциации атомной энергетики, установленная мощность всех электрогенерирующих систем страны к 2020 г. возрастет до 1330 ГВт. Предполагается построить 60 атомных энергоблоков, строительство 28 реакторов для которых уже ведется, а 26 находятся в стадии разработки. В ближайшие 10 лет КНР планирует инвестировать в национальную энергетику более \$60 млрд. За счет роста доли АЭС предполагается снизить до 60% выработку энергии на ТЭЦ. Китайская национальная комиссия по развитию и реформам планирует в течение указанного периода увеличить долю ядерной энергетики в стране до 6% (к примеру, в США ее доля составляет около 20%). Суммарную мощность АЭС в КНР предполагается увеличить до 70-80 ГВт (к примеру, во Франции данный показатель на сегодняшний день составляет 63 ГВт). В 2011-2015 гг. в КНР предполагается построить АЭС в 16 провинциях, даже несмотря на то, что стоимость энергии, получаемой на АЭС, очень высока (до 3,1 ц./кВт·ч).

Стратегия диверсификации энергобаланса КНР включает привлечение ведущих мировых ядерных держав для развития китайской атомной энергетики. В тесном сотрудничестве с Россией строится одна из крупнейших станций - Тяньваньская АЭС в Ляньюнгане (пров. Цзянсу). После завершения строительства на этом объекте будут работать девять ядерных реакторов общей мощностью 10 ГВт. В сооружении ТАЭС принимают участие и российские компании: НИЦ "Курчатовский институт", ОКБ "Гидропресс", ЗАО "Атомстройэкспорт", ОАО "Силовые машины", Санкт-Петербургский институт "Атомэнергопроект", РНЦ ОАО "Ижорские заводы".

Большинство действующих китайских ядерных реакторов относится к реакторам второго поколения, а главная задача КНР заключается в том, чтобы овладеть передовыми ядерно-энергетическими технологиями и разработать собственный реактор с водой под давлением третьего поколения, так как большинство реакторов данного типа в настоящее время строятся только в сотрудничестве с международными компаниями. В стране ведется сооружение АЭС "Жунчэн" в пров. Шаньдун, на энергоблоках которой планируется впервые использовать технологии четвертого поколения. В системе охлаждения реакторов будет использоваться гелий, поэтому защитная оболочка сможет выдержать температуру свыше 1500 град. С в течение многих часов. Вполне вероятно, что в будущем это обеспечит Китаю технологический прорыв в атомной сфере. (БИКИ/ [Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

Читайте на эту тему в «Машиностроении Украины, СНГ, мира» (<http://ukrmach.dp.ua/>)

ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ, что на блоге «Машиностроения Украины» (<http://ukrmach.dp.ua/>) можно БЕСПЛАТНО опубликовать пресс-релиз?

**УКРАИНА: ГК «СМАРТ-ХОЛДИНГ» СТАЛА АКЦИОНЕРОМ
ПАО «НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ (НПО) ИМ. ФРУНЗЕ»**

"Смарт-холдинг" Вадима Новинского стал акционером НПО им. Фрунзе, пишет газета "Коммерсант-Украина" со ссылкой на источник на предприятии. Как сообщает издание, группа приобрела у почетного президента НПО Владимира Лукьяненко 25% акций Great Station Properties, которая в свою очередь владеет 48,9% акций Stremvol Holdings Limited (акционер ПАО "НПО им. Фрунзе"), а также долями в ряде связанных с предприятием компаний.

Лукьяненко также предоставил "Смарт-холдингу" опцион на выкуп акций Great Station Properties. Таким образом, группа уже стала владельцем 10,04% акций завода, а в будущем может получить контроль над 40,04% его акций. Сумма сделки не разглашается.

Генеральный директор "Смарт-холдинга" Алексей Пертин подтвердил факт вхождения в состав акционеров предприятия, назвав инвестиции в завод стратегическими. По его словам, в обозримом будущем "Смарт-холдинг" будет готов сделать предложение о выкупе долей других акционеров, в частности Константина Григоришина.

Новый акционер не намерен довольствоваться дивидендами и планирует активно влиять на работу предприятия, поскольку считает ее на данный момент неэффективной. "Сначала мы должны изучить ситуацию и выстроить эффективную систему управления. Необходимо более тесно познакомиться с менеджментом и потом уже принимать конкретные решения, - пояснил Пертин. - Соответствующей экспертизой холдинг обладает, необходимый опыт и квалификацию, например, имеет член набсовета "Метинвеста" от "Смарт-холдинга" Грегори Мэйсон, который является зарегистрированным профессиональным инженером в США".

ПАО "НПО им. Фрунзе" - один из крупнейших производителей оборудования для нефтяной, газовой, атомной и химической промышленности. В прошлом году предприятие реализовало товарной продукции на \$350 млн. 83,7% акций завода принадлежит Stremvol Holdings Limited (51% акций этой компании контролирует UMS Holding предпринимателя Константина Григоришина и 48,9% Great Station Properties), еще 13,5% - Prosceno Trading Limited предпринимателя Григория Суркиса, остальное составляет free float. (Ugmk.info/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

**БЕЛАРУСЬ: ОАО «СЕЙСМОТЕХНИКА» И НИГЕРИЙСКАЯ КОМПАНИЯ
ПОДПИСАЛИ ДИСТРИБУТОРСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ**

Между гомельским машиностроительным предприятием ОАО "Сейсмотехника" и нигерийской компанией New Fields Oil and Gas Services Limited подписано дистрибуторское соглашение. Об этом сообщили в пресс-службе государственного производственного объединения "Белоруснефть", в состав которого входит машиностроительное предприятие.

Соглашение предоставляет право нигерийской компании содействовать продаже и перепродавать на территории своего государства оборудование производства ОАО "Сейсмотехника". В номенклатурный перечень включены виброисточники сейсмических сигналов, электроника для них, агрегаты для ремонта и бурения скважин, в том числе стационарные буровые установки мощностью 1,5 тыс. л. с., которые гомельчане производят совместно с итальянской компанией Drillmec S.p.A.

Выход на зарубежные рынки с буровыми установками, производимыми по лицензии Drillmec S.p.A., является одним из самых перспективных направлений экспорта ОАО "Сейсмотехника". В нынешнем году три таких агрегата уже изготовлены. Все они работают на месторождениях "Белоруснефти" в Полесском регионе. В декабре планируется выпустить четвертую буровую установку Drillmec-1500.

В настоящее время буровые установки и виброисточники сейсмических сигналов, изготовленные в Гомеле, используются для разведки нефтяных месторождений в Беларуси, России, Туркменистане, Венесуэле и других странах.

ОАО "Сейсмотехника" является структурным подразделением РУП "ПО "Белоруснефть". На протяжении 35 лет здесь изготавливается геофизическое и нефтепромысловое оборудование для топливно-энергетических предприятий, нефтяных и геофизических компаний, осуществляются поставки техники и оборудования для бурения и капитального ремонта скважин, а также проведения сейсморазведочных и промыслово-геофизических работ. (БЕЛТА/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

РОССИЯ: ОАО «ГРУППА «ГМС» ЗАКЛЮЧИЛО КРУПНЫЙ КОНТРАКТ С ООО «ГАЗПРОМ ВНИИГАЗ»

ОАО "Гипротюменнефтегаз" (ГТНГ), входящее в Группу "ГМС", заключило контракт с ООО "Газпром ВНИИГАЗ", научно-исследовательским институтом ОАО "Газпром", на разработку проектной документации для установки стабилизации нефти Надым-Пур-Тазовского региона. Перечень работ по данному контракту включает разработку основных технических решений для проекта строительства установки стабилизации нефти, который является частью программы ОАО "Газпром", предусматривающей развитие мощностей по переработке и подготовке к транспорту жидких углеводородов. Объект проектирования будет находиться в зоне вечной мерзлоты, что предполагает наличие большого количества пересекающихся инженерных коммуникаций.

ГТНГ имеет богатый опыт проектирования сложных объектов нефтегазовой инфраструктуры. Институт принимал участие в разработке и утверждении ряда нормативных документов по строительству трубопроводов дорог и других объектов в условиях болот, слабых и многолетнемерзлых грунтов. (Портал машиностроения/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

Читайте на эту тему в «Машиностроении Украины, СНГ, мира» (<http://ukrmach.dp.ua/>)

ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ, что можно **БЕСПЛАТНО оформить месячную ознакомительную подписку на электронный вариант журнала «Машиностроение Украины», а потом определиться: стоит подписываться на него или нет. Попробуйте!**

УКРАИНА: ПАО «ЗАПОРОЖТРАНСФОРМАТОР» (ЗТР) ПОСТАВИТ «КИЕВЭНЕРГО» ТРАНСФОРМАТОРЫ

Завод "Запорожтрансформатор" (Запорожье) договорился о поставке компании "Киевэнерго" трансформаторов на 27,946 млн. грн. Об этом говорится в сообщении "Киевэнерго". "Запорожтрансформатор" выиграл тендер на поставку автотрансформатора, передвижной установки для диагностики автотрансформатора и 2 сухих трансформаторов. Договор заключен 13 декабря 2012 г. Срок поставки - не позже 2013 г.

В декабре 2012 г. ЗТР также договорился о поставке "Киевэнерго" 4 силовых трансформаторов на 21,678 млн. грн. "Запорожтрансформатор" специализируется на производстве силовых, специальных и распределительных трансформаторов, электрических реакторов. Предприятие является публичным акционерным обществом и входит в группу "Энергетический стандарт" бизнесмена Константина Григоришина. 71,82% акций публичного акционерного общества "Киевэнерго" принадлежат энергохолдингу ДТЭК, 25% находятся в собственности государства в лице Национальной акционерной компании "Энергетическая компания Украины". ([Metalmonitor/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

БЕЛАРУСЬ: РУП «МИНСКИЙ ЭЛЕКТРОТЕХНИЧЕСКИЙ ЗАВОД ИМ. В. КОЗЛОВА» (МЭТЗ) ПОСТАВИЛО ПАРТИЮ ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ АЭС

РУП "Минский электротехнический завод им. В. Козлова" поставило партию электротехнического оборудования для инфраструктуры Белорусской АЭС в Островце. Об этом исполняющий обязанности главного инженера предприятия Александр Лосев.

"Мы выиграли очередной тендер на поставку электротехнической продукции для строительства инфраструктурных объектов АЭС и поставили туда в конце 2012 г. оборудование на Br1,3 млрд.", - отметил Александр Лосев. Он подчеркнул, что тендер проводило российское ОАО "Нижегородская инжиниринговая компания "Атомэнергопроект". Минский электротехнический завод выдержал серьезную конкуренцию со стороны российских фирм, предложив лучшие условия по цене и качеству продукции - высоковольтного и низковольтного оборудования, силовых и энергосберегающих трансформаторов.

Александр Лосев уточнил, что первые поставки электротехнического оборудования на объекты будущей АЭС предприятие начало осуществлять еще в конце 2011 г., уже поставлено продукции на Br5 млрд. Она применяется в создании внеплощадочных сетей, в том числе и для железной дороги, ведущей к будущей станции. В дальнейшем, когда начнут строить Белорусскую АЭС, Минский электротехнический завод рассчитывает также принять участие в тендерах на поставку оборудования непосредственно для самой станции, поскольку уже имеет большой опыт производства такой продукции.

В настоящее время завод поставляет электротехническое оборудование на российские атомные электростанции - Смоленскую, Калининскую, Ленинградскую. Там используются минские комплектные трансформаторные подстанции собственных нужд атомных электростанций с распределительными трансформаторами.

Еще одно направление работы предприятия - производство энергосберегающих трансформаторов серии ТМПНГ22 для нужд нефтегазодобывающих компаний России. Трансформаторы специального назначения и трансформаторные подстанции обеспечивают электроснабжение объектов нефтегазового комплекса при добыче, а также перекачке нефти и газа. Заказчиками этого оборудования являются "ЛУКОЙЛ", "ТНК-ВР", "Газпромнефть", "Сургутнефтегаз" и другие крупные компании. МЭТЗ участвует в тендерах наравне с российскими и западными поставщиками оборудования и выигрывает их.

Исполняющий обязанности главного инженера также сообщил о планах 2013 г. по расширению линейки электротехнического оборудования, в частности, изготовлению новых модификаций комплектных трансформаторных подстанций в железобетонной оболочке КТПБ. "Энергетики предъявляют определенные требования к этому оборудованию, они хотят иметь от него больше возможностей", - отметил он. - Поэтому мы предложим им выбор различных типов устройств для обеспечения требований конкретного объекта". Эти подстанции поставляются для энергообъектов Беларуси и России. В частности, для электроснабжения строящихся олимпийских объектов в Сочи также применяются белорусские подстанции. Для этой малогабаритной подстанции нет необходимости возводить специальное сооружение, что ускоряет строительство объекта, заказчики получают подстанцию в полной комплектации и готовую к эксплуатации.

Минский электротехнический завод им. В. Козлова производит подстанции и трансформаторы для промышленной, городской и сельской электрификации, для нефте- и газодобычи, железных дорог, для систем связи и управления лифтами, различных видов электростанций. Является крупнейшим в Европе производителем распределительных трансформаторов. Продукция экспортируется в Россию и ряд других государств СНГ, в страны Балтии. Предприятие создано в 1956 г. МЭТЗ является головным заводом ГПО "Минский электротехнический завод им. В. Козлова", созданного в 2007 г. В него входят 15 организаций, в том числе ОАО "Лидский завод электроизделий", ОАО "Гомельский Техноприбор", ОАО "Ратон" (Гомель). Входит в систему предприятий Министерства промышленности. ([БЕЛТА/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ОАО «ЭЛЕКТРОКАБЕЛЬ «КОЛЬЧУГИНСКИЙ ЗАВОД» ПОЛУЧИЛО НОВЫЕ СЕРТИФИКАТЫ

Получен сертификат соответствия в системе сертификации ГОСТ Р на провода и кабели пониженной пожарной опасности с изоляцией из поливинилхлоридного пластика для электрических установок на напряжение до 450/750 В включительно марок ПуВнг(В)-LS, ПуГВнг(В)-LS, ПуВВнг(В)-LS, ПуГВВнг(В)-LS, КуВВнг(В)-LS, КуГВВнг(В)-LS по ТУ 16-705.502-2011. Провода и кабели вышеуказанных марок соответствуют требованиям национального стандарта ГОСТ Р 53768-2010. Базовый нормативный документ ТУ 16-705.501-2010.

Провода и кабели применяются для электрических установок при стационарной прокладке в осветительных и силовых сетях, а также для монтажа электрооборудования, машин, механизмов и станков, внутренних электроустановок, в том числе в жилых и общественных зданиях, на номинальное переменное напряжение до 450/750 В включительно номинальной частотой до 400 Гц или постоянное напряжение до 1000 В включительно для проводов и на номинальное переменное напряжение до 300/500 В включительно номинальной частотой до 400 Гц для кабелей. ([RusCable/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВИТЕЛЬСТВА ДМИТРИЙ МЕДВЕДЕВ УТВЕРДИЛ ГОСПРОГРАММУ «РАЗВИТИЕ ЭЛЕКТРОННОЙ И РАДИОЭЛЕКТРОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ НА 2013-2025 ГОДЫ»

Председатель правительства РФ Дмитрий Медведев утвердил госпрограмму "Развитие электронной и радиоэлектронной промышленности на 2013-2025 гг.". Об этом говорится в сообщении пресс-службы Кабинета министров.

Программа носит комплексный характер и отражает общесистемное развитие электроники и радиоэлектроники на долгосрочную перспективу с учетом мероприятий, реализуемых в рамках федеральных целевых программ.

В программу интегрированы ФЦП "Развитие электронной компонентной базы и радиоэлектроники" на 2008-2015 гг. и подпрограмма "Создание электронной компонентной базы для систем, комплексов и образцов вооружения, военной и специальной техники на 2011-2020 гг." ФЦП "Развитие оборонно-промышленного комплекса Российской Федерации на 2011-2020 гг."

Целью программы является повышение конкурентоспособности радиоэлектронной промышленности посредством создания инфраструктуры для развития приоритетных направлений, интеграции в международный рынок и реализации инновационного потенциала.

Достижение указанной цели должно быть обеспечено: созданием научно-технического задела по перспективным радиоэлектронным технологиям; созданием современной научно-технической и производственно-технологической базы производства конкурентоспособных радиоэлектронных изделий; обеспечением в требуемых объемах производства радиоэлектронных изделий для приоритетных образцов вооружения, военной и специальной техники, определяющих перспективный облик Вооруженных сил РФ.

Программой предусмотрены мероприятия по развитию национальной инновационной системы в соответствии со Стратегией инновационного развития РФ до 2020 г.

Реализация программы будет проходить в три этапа: 2013-2015 гг., 2016-2020 гг. и 2021-2025 гг.

В целях контроля и оценки эффективности реализации мероприятий в Программе предусмотрены целевые индикаторы и показатели.

В рамках ее реализации к 2025 г. относительно уровня 2011 г. планируется достичь следующих основных показателей: увеличение в 2.7 раза доли отечественных радиоэлектронных изделий на мировом рынке, увеличение в 2.5 раза доли отечественных радиоэлектронных изделий на внутреннем рынке, рост в 6.5 раза производительности труда, увеличение в 3 раза количества новых рабочих мест (нарастающим итогом), увеличение в 6.4 раза объема выпуска отечественной радиоэлектронной продукции в денежном исчислении, увеличение в 2 раза доли обновленных и новых основных производственных фондов организаций отрасли, рост в 3.9 раза объема экспорта продукции. (AK&M/ [Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

МИРОВОЙ РЫНОК: КОМПАНИЯ DRAKA ВЫПУСТИЛА НА РЫНОК НОВЫЙ МАЛОГАБАРИТНЫЙ КАБЕЛЬ КАТЕГОРИИ 6

Разработчик и производитель кабелей и кабельных систем, компания Draka, выпустила на рынок новый малогабаритный кабель категории 6 для структурированных систем с высокой плотностью портов. Компактная конструкция кабеля типа UC 400 HD C6 U/UTP на основе неэкранированных витых пар обеспечит значительную экономию места, времени и денег при прокладке, так как в кабельных трубопроводах и желобах можно будет проложить намного больше кабелей такой конструкции, чем стандартных кабелей типа Cat.6 U/UTP.

Предлагаемый компанией Draka неэкранированный кабель категории 6 для прокладки с высокой плотностью имеет наружный диаметр всего 5,25 мм, в то время как наружный диаметр стандартного кабеля такого типа составляет от 6,0 мм до 6,3 мм. В результате новый кабель UC400 Cat 6 HD U/UTP имеет площадь поперечного сечения примерно на 25% меньше, чем стандартный кабель Cat.6 U/UTP.

Преимущество компактной конструкции нового кабеля становится очевидным на примере кабельного желоба размером 300x35 мм. Если в таком желобе уложить имеющийся на рынке стандартный кабель Cat.6 U/UTP, то можно будет выполнить 140 кабельных соединений. Если же используется новый компактный кабель компании Draka, то емкость желоба возрастает на 40%, поскольку теперь в нем можно выполнить 195 соединений. Кроме новых проектов строительства этот кабель также будет представлять интерес для проектов модернизации существующих систем. Компактный кабель имеет такой же диаметр (5,25 мм), как и стандартный кабель категории 5е, обладающий меньшей пропускной способностью. Тот факт, что диаметр этих кабелей одинаков, позволит модернизировать существующие системы при помощи нового кабеля, предназначенного для прокладки с высокой плотностью, с использованием имеющихся кабельных каналов, что обеспечит существенную экономию расходов на прокладку, материалов, а также сократит время установки.

Технические работники, выполняющие прокладку и монтаж, также извлекут пользу из компактной кабельной конструкции, обладающей повышенной гибкостью, уменьшенным весом и имеющей удобную упаковку. При использовании варианта упаковки в коробке Reelex кабель UC400 Cat 6 HD U/UTP легко перемещать на месте прокладки, а после того, как весь кабель израсходован, пустую картонную коробку можно легко переработать. Благодаря уменьшенному диаметру компактного кабеля Cat 6 HD компании Draka коробка на 305 м кабеля весит на 2 кг меньше, чем эквивалентная 13 кг коробка со стандартным кабелем Cat.6 U/UTP.

Новый кабель UC400 Cat 6 HD U/UTP - это последний продукт, разработанный научно-исследовательской группой компании Draka - лидера рынка. Этот кабель имеет уровень затухания до 5 дБ - такой же уровень, как и у кабеля UC 400 Cat 6 U/UTP компании Draka. Новый кабель отвечает требованиям всех соответствующих международных стандартов, в том числе: ISO/IEC 11801; ANSI/TIA 568 C-2; IEC 61156-5; EN 50173-1 и EN 50288-6-1. Кроме того, он соответствует требованиям пожаробезопасности, предусмотренным в стандартах МЭК 60332-1-2; МЭК 61034-2 и МЭК 60754-2.

Кабель UC400 Cat 6 HD U/UTP также сертифицирован как часть универсальной системы Universal Cabling (UC) - Connect System и утвержден к применению в качестве элемента линии с 3 портами и канала с 4 портами. Как и все другие брендовые (снабженные товарным знаком) кабели компании, этот продукт был одобрен независимой третьей стороной, поэтому конечные потребители получают полную гарантию его пригодности для использования в структурированных кабельных системах. (RusCable/ [Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

МИРОВОЙ РЫНОК: КОМПАНИИ GM И АБВ НАШЛИ ПРИМЕНЕНИЕ ОТРАБОТАВШИМ АВТОМОБИЛЬНЫМ АККУМУЛЯТОРНЫМ БАТАРЕЯМ

Эксплуатация электрических автомобилей, которых становится в последнее время все больше и больше, показала, что в недалеком будущем людям придется столкнуться с проблемой утилизации отработавший срок аккумуляторных батарей. Но батареи, используемые в электрических автомобилях, к тому моменту, когда они становятся непригодны к дальнейшему их использованию в автомобилях, вырабатывают всего 30% от своего полного ресурса. И вот, компания General Motors, объединившись с компанией ABB, разработала энергетическую установку бесперебойного питания, в которой используются отработанные аккумуляторные батареи от электрического автомобиля Chevrolet Volt.

Созданная система бесперебойного питания имеет мощность 25 кВт, которую обеспечивают силовые инверторы, разработанные компанией ABB, а в ее пяти аккумуляторных батареях можно накопить до 50 кВт/ч электрической энергии. Проведенные энергетической компанией Duke Energy испытания системы бесперебойного питания ABB-GM показали, что таких показателей системы вполне достаточно для обеспечения энергией трех-пяти среднестатистических домов в течении двух часов, времени, вполне достаточного для устранения не очень серьезной аварии в энергетических сетях, передает DailyTechInfo.

Система бесперебойного питания ABB-GM была продемонстрирована на конференции GM Electrification Experience, состоявшейся в Сан-Франциско. Согласно материалам конференции, данная система может быть использована не только для снабжения энергией домов и других подобных объектов. Ее, благодаря высокой надежности самих аккумуляторных батарей, инверторов ABB Energy Storage Inverter system и используемого управляющего программного обеспечения, можно успешно использовать для обеспечения бесперебойной работы промышленных объектов, где непрерывность работы является критичным параметром. (RusCable/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

Анализ

МИРОВОЙ РЫНОК: РОБОТИЗАЦИЯ ПОЗИТИВНО ВЛИЯЕТ НА ЗАНЯТОСТЬ

Британская консультационная компания Metra Martech подготовила обзор о влиянии роботизации на занятость, прежде всего, в обрабатывающей промышленности. Главный вывод авторов обзора заключается в том, что повышение уровня автоматизации производственных процессов и расширение использования ПР способствуют созданию новых рабочих мест в обрабатывающей промышленности как индустриальных, так и стран с развивающейся экономикой (страны БРИКС). Согласно расчетам авторов обзора, мировой парк ПР, в составе которого в начале текущего десятилетия насчитывалось более 1 млн. указанных устройств, обеспечил появление на предприятиях различных отраслей обрабатывающей промышленности примерно 3 млн. новых высокооплачиваемых рабочих мест.

Авторы обзора предприняли попытку оценить влияние роботизации на занятость в отраслях обрабатывающей промышленности в 2000-2016 гг. в шести ключевых странах - Бразилии, КНР, Республике Корея, США, Германии и Японии. Значение обрабатывающей промышленности для экономики этих стран характеризуется существенными различиями - если в США на отрасли обрабатывающей промышленности приходится лишь 11% от общего числа занятых в стране, то в Германии данный показатель достигает 24%, а в Республике Корея - 27%.

В предыдущем десятилетии в обрабатывающей промышленности рассматриваемых стран наблюдался рост выпуска продукции и занятости. В этих странах Metra Martech изучала уровень роботизации, прежде всего в роботостроении, на автомобильных предприятиях (включая поставщиков автомобильных комплектующих), в электронной и электротехнической промышленности (особенно на предприятиях, изготавливающих бытовую электронику и электротехнику, а также современные материалы, например, для солнечных батарей), пищевой промышленности, а также резинотехнической, химической и фармацевтической промышленности. В автомобилестроении особое внимание уделялось малым и средним предприятиям (с числом занятых до 250).

При подготовке обзора использовались общеэкономические показатели шести стран, а также статистические данные Мировой федерации робототехники IFR (International Federation of Robotics) по национальным паркам ПР этих стран. Кроме того, авторы обзора широко использовали результаты экспертных опросов с привлечением ведущих мировых специалистов из европейских стран (включая Скандинавию), США, Японии и КНР.

Согласно расчетам авторов обзора, такие важные показатели для каждой страны, как индекс занятости и индекс промышленного производства, находятся в прямо пропорциональной зависимости от масштабов роботизации. Ниже приводится динамика этих показателей для шести стран в 2000-2008 гг. (I - индекс занятости, II - индекс промышленного производства, III - индекс роста парка ПР (2000 г. = 100)):

	I	II	III
<i>Бразилия</i>			
2004 г.	116	106,2	191,0
2008 г.	126	126,0	373,0
<i>КНР</i>			
2004 г.	126,0	176,0	750,0
2008 г.	136,0	373,0	3500,0
<i>Республика Корея</i>			
2004 г.	102,5	119,0	134,0
2008 г.	101,0	158,0	203,0
<i>США</i>			
2004 г.	83,0	100,0	129,0
2008 г.	78,0	111,0	148,0
<i>Германия</i>			
2004 г.	95,0	104,0	133,0
2008 г.	98,5	120,0	159,0
<i>Япония</i>			
2004 г.	92,0	92,0	92,0
2008 г.	94,0	104,0	92,0

Главным фактором, стимулирующим процесс роботизации в различных отраслях обрабатывающей промышленности, является необходимость сохранения и повышения конкурентоспособности продукции в условиях непрерывного обострения борьбы за рынки сбыта. Для ведущих индустриальных стран с высоким уровнем трудовых затрат, отмечается в обзоре, наиболее результативными мерами являются, во-первых, проведение широких НИОКР по созданию новых технологий, прежде всего, в рамках крупных государственных программ и, во-вторых, внедрение на предприятиях обрабатывающей промышленности ПР и другого современного оборудования.

Для развивающихся стран и стран с растущей экономикой (БРИКС) основной фактор успеха в конкурентной борьбе заключается в наличии огромных ресурсов относительно дешевой рабочей силы, причем разрыв в уровне оплаты труда между индустриальными странами и, например, КНР и Индией, по мнению экспертов, сохранится в течение ближайших 20 лет. Однако и в странах с растущей экономикой существует потребность во внедрении ПР и другого современного оборудования, которое в от-

личие от ручных операций обеспечивает устойчиво высокое качество продукции (важный фактор успеха в конкурентной борьбе).

Процессу роботизации, особенно в индустриальных странах, способствуют и демографические тенденции, в частности замедление темпов роста и старение населения, сокращение в его составе людей в наиболее трудоспособном возрасте. Несоответствие профессиональной и квалификационной структуры трудоспособного населения существующим тенденциям спроса на рабочую силу также способствует внедрению ПР в некоторых отраслях и требует повышения гибкости систем национального образования и профессиональной подготовки кадров. Нехватка квалифицированной рабочей силы ощущается во многих странах, в том числе в США, Германии, Франции, Канаде и Бразилии, причем, по мнению многих экспертов, для решения этой проблемы существует острая необходимость выработки долгосрочной стратегии подготовки высококвалифицированных профессионально-технических кадров.

Согласно данным IFR, в мировом роботостроении насчитывается примерно 150 тыс. занятых, осуществляющих выпуск ПР. Кроме того, на предприятиях фирм-поставщиков имеет и вспомогательный персонал (еще примерно 150 тыс.), включая операторов робототехнических комплексов.

Авторы обзора отмечают, что существуют следующие основные причины для внедрения ПР. Во-первых, это необходимо для обеспечения высокой точности изготовления продукции и ее устойчивого качества с приемлемыми производственными затратами. Во-вторых, роботы позволяют заменить человека на операциях, выполняемых в опасных и вредных для здоровья условиях. Наконец, в-третьих, для компаний из ведущих индустриальных стран с высоким уровнем оплаты рабочей силы роботы (и процесс автоматизации в целом) являются оптимальным вариантом сохранения рыночных позиций в конкурентной борьбе с поставщиками из стран с дешевой рабочей силой.

Авторы обзора отмечают двоякое воздействие роботизации на занятость. С одной стороны, происходит небольшое сокращение рабочих мест за счет непосредственной замены человека роботом. Однако масштабы такого сокращения не идут ни в какое сравнение с противоположным процессом - появлением новых рабочих мест - системных интеграторов, разрабатывающих робототехнические комплексы, операторов и наладчиков этих комплексов, составителей программ для ПР, техников, осуществляющих ремонт и техническое обслуживание этого оборудования. Еще более важный результат роботизации заключается в создании новых рабочих мест в сфере сбыта и технического обслуживания продукции, сохранение или появление которой на рынке становится возможным лишь после внедрения ПР.

Согласно расчетам авторов обзора, возможное число роботизируемых рабочих мест в шести рассматриваемых странах составляет 8-10 млн. Ниже приводятся данные об отраслевой структуре этого показателя (I - общее число занятых в отрасли, млн.; II - число потенциально роботизируемых рабочих мест, тыс.):

	I	II
Всего	...	8000-10000
Автомобилестроение	10-12	1000-1500
Электронная/электротехническая	12-15	700-1200
Пищевая	15-20	50-100
Химическая, фармацевтическая, переработка пластмасс	12-15	100-150
Металлургическая (литейная)	1,5-2,0	15-40
Роботостроение	0,3	300

В обзоре отмечается, что данные вышеприведенной таблицы являются весьма неточными и приблизительными.

ми, однако, по мнению авторов, позволяют получить общее представление о влиянии роботизации на занятость. Наибольшие возможности для роботизации существуют в автомобилестроении, а в электронной и электротехнической индустрии число таких рабочих мест является весьма ограниченным.

Согласно данным Бюро трудовой статистики США, примерно на 22% рабочих мест в американской электротехнической/электронной индустрии существует возможность внедрения ПР, т. е. при отсутствии роботов некоторые изделия отрасли становятся неконкурентоспособными; выпуск других можно продолжать лишь при условии перевода предприятия в страны с дешевой рабочей силой и ручной, а не роботизированной сборкой изделий. В этом случае наиболее резкое сокращение занятости произойдет в индустриальных странах, в то время как в странах с развивающейся экономикой процесс будет прямо противоположным.

По данным IFR, в конце 2008 г. на предприятиях японской электротехнической/электронной индустрии на каждые 10 тыс. занятых приходилось 1180 ПР, в Республике Корея - 1000, в Германии и США - соответственно 240 и 200, а в КНР и Бразилии данный показатель составлял лишь 5 и 4 ПР. Ниже приводятся данные о занятости в вышеуказанной индустрии шести рассматриваемых стран (I, млн.), а также о числе рабочих мест с возможностью их роботизации (II, тыс.):

	I	II
Всего, в мире	12,0-15,0	700-1200
Бразилия	0,4	8-15
КНР	6,8	140-340
Республика Корея	0,6	60-80
США	1,4	150-200
Германия	1,0	50-80
Япония	2,0	250-300

По данным Бюро трудовой статистики США, в американском автомобилестроении возможность роботизации существует на 37% рабочих мест, причем в отрасли имеются широкие возможности внедрения этого оборудования. Пока в мировом автомобилестроении роботы преимущественно используются на точечной сварке и окраске автомобильных кузовов.

Весьма перспективной областью применения ПР считается сборка автомобилей, однако процесс роботизации сдерживается отсутствием достаточно совершенных сенсорных датчиков и систем технического зрения. Компания General Motors и NASA осуществляют совместную разработку робота для сборки автомобилей; такой робот будет работать рядом с людьми и должен хорошо ориентироваться в пространстве, чтобы не причинить вред человеку.

В 2008 г. положение в автомобилестроении шести рассматриваемых стран характеризуется следующими данными (I - выпуск автомобилей в 2008 г., млн. ед., II - число ПР в отрасли, III - число выпущенных автомобилей на один ПР, IV - число занятых в отрасли, млн., V - число выпущенных автомобилей на одного занятого):

	I	II	III	IV	V
Бразилия	3,2	2,5-6,0	540	0,5	6,2
КНР	9,7	18,7-30,0	310	5,0	2,0
Республика Корея	3,8	28,0	135	0,3	14,6
США	8,7	77,0	98	0,9	10,0
Германия	6,0	78,3	79	1,1	5,3
Япония	11,6	139,1	85	1,1	10,0

По числу ПР в автомобилестроении мировыми лидерами являются Япония, Германия и США. Ниже приводятся данные о занятости в автомобилестроении шести рассматриваемых стран (I, млн.), а также о числе рабочих мест с возможностью их роботизации (II, тыс.):

	I	II
Всего, в мире	10,0-12,0	1000-1500
Бразилия	0,5	50,0-80,0
КНР	4,7	100,0-250,0
Республика Корея	0,3	40,0-50,0
США	0,9	130,0-180,0
Германия	1,1	200,0-300,0

В конце 2008 г. лидирующие позиции по числу ПР на 10 тыс. занятых в пищевой промышленности занимала Германия (55 ПР), в США данный показатель равнялся 40, Японии - 25, Республике Корея - 13, КНР - 3 и Бразилии - менее одного. Ниже приводятся данные о занятости в пищевой промышленности шести рассматриваемых стран (I, млн.), а также о числе рабочих мест с возможностью их роботизации (II, тыс.):

	I	II
Всего	15,0-20,0	50,0-60,0
Бразилия	1,6	1,0-2,0
КНР	2,7	10,0-20,0
Республика Корея	0,2	1,0-1,5
США	1,7	10,0-12,0
Германия	0,9	4,0-5,0
Япония	1,4	5,0-8,0

В химической промышленности (здесь и далее - включая резинотехническую, пластмассовую и фармацевтическую индустрию) ПР преимущественно применяются при выпуске резинотехнических и пластмассовых изделий. В конце 2008 г. число ПР на 10 тыс. занятых в химической (I) и резинотехнической индустрии/обработке пластмасс (II) шести рассматриваемых стран характеризовалось следующими данными (шт.):

	I	II
Бразилия	<1	22
КНР	10	16
Республика Корея	20	300
США	50	375
Германия	100	400
Япония	165	630

По состоянию на конец 2008 г. положение с занятостью в химической промышленности шести рассматри-

	I	II	III	IV	V
Всего	7000-10000	2800-4000	2600-3200	1300-1500	450-550
Бразилия	150-250	100-200	-	40-50	-
КНР	50-100	Менее 50	-	-	-
Республика Корея	170-210	500-800	800-1000	170-210	Менее 50
США	150-250	400-500	200-400	150-250	80-100
ГЕРМАНИЯ	1250-1600	650-750	130-160	300-400	200-250
Япония	3000-3700	1100-1400	1250-1500	550-625	50-100

По мнению авторов обзора, в предыдущем десятилетии роботизация особенно сильно повлияла на развитие высокотехнологичных отраслей обрабатывающей промышленности, прежде всего электронной и полупроводниковой; только ПР смогли обеспечить требуемые качественные характеристики при достаточно высокой скорости технологических процессов, недостижимые при ручной сборке. В то же время ПР позволяют повышать конкурентоспособность, например, европейского судостроения, которое в течение последних десятилетий переживает серьезный кризис. Наиболее ярким примером для предприятий отрасли является деятельность датской судостроительной компании Odense Steel Shipyard. В результате успешного внедрения автономной роботизированной системы дуговой сварки фирме удалось резко увеличить производительность труда, ускорить производственный процесс при одновременном улучшении изготавливаемой продукции и, самое главное, избежать снижения занятости и увольнения высококвалифицированных сварщиков.

По мнению экспертов, процесс непрерывного совершенствования ПР, их миниатюризация и оснащение более совершенными сенсорными датчиками, прежде всего системами технического зрения, будут способствовать

ваемых стран (I, млн.), а также число рабочих мест, на которых существует возможность внедрения ПР (II, тыс.), характеризуется следующими данными:

	I	II
Всего	13,0	100,0
Бразилия	1,2	2,0-3,0
КНР	7,8	5,0-10,0
Республика Корея	0,3	3,0
США	1,6	15,0-25,0
Германия	0,9	5,0-10,0
Япония	1,2	10,0-210,0

Особый раздел обзора посвящен использованию ПР мелкими и средними предприятиями, которые в целом проявляют значительно меньшую заинтересованность в роботизации по сравнению с крупными компаниями. Считается, в частности, что ПР не обладают достаточной технологической гибкостью, а их цена слишком высока для выпуска мелкосерийной продукции. Тем не менее процесс роботизации постепенно охватывает мелкие и средние предприятия, что обусловлено необходимостью повышения конкурентоспособности продукции и недопущения перевода мощностей в страны с дешевой рабочей силой.

Авторы обзора исходили из того, что заинтересованность крупных компаний во внедрении ПР примерно в 20 раз превышает соответствующий показатель у мелких и средних предприятий, а в КНР такой разрыв составляет 200 раз. Согласно весьма приблизительным подсчетам, в конце 2008 г. у мелких и средних предприятий на каждые 10 тыс. занятых приходилось 2 ПР, а без учета КНР - 6.

Масштабы использования ПР мелкими и средними предприятиями в отраслях обрабатывающей промышленности шести рассматриваемых стран, согласно оценке авторов обзора, в конце 2008 г. характеризовались следующими показателями (I - всего, тыс. шт., II - автомобилестроение, III - электротехническая/электронная индустрия, IV - химическая, V - пищевая промышленность; шт.):

появлению новых областей применения робототехники. Полагают, что до 2016 г. процесс роботизации приведет к появлению новых рабочих мест прежде всего в традиционных отраслях обрабатывающей промышленности. Согласно прогнозу, такой прирост в мировом автомобилестроении составит 200 тыс., в электротехнической/электронной индустрии - 100 тыс., в химической и резинотехнической отраслях - 20, а в пищевой промышленности - 11 тыс. новых рабочих мест.

Процесс роботизации будет способствовать появлению и развитию новых изделий, например, в бытовой электронике, развитию новых отраслей, в частности возобновляемой энергетики (ветроэнергетика и солнечная энергетика), развитию роботостроения, где число занятых, по мнению авторов, к 2016 г. вырастет на 45 тыс. В текущем десятилетии особенно высокие темпы роста прогнозируются в производстве сервисных роботов для самых различных областей применения - в здравоохранении для ухода за престарелыми пациентами, в домашнем хозяйстве, для выполнения функции охранников и слежения за состоянием окружающей среды. (БИКИ/ [Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

ЕВРОПА: КОМПАНИЯ NEXANS ДОПОЛНИЛА АССОРТИМЕНТ ВОЛОКОННО-ОПТИЧЕСКИХ КАБЕЛЕЙ

Компания Nexans дополнила ассортимент волоконно-оптических кабелей, предназначенных для создания телекоммуникационной инфраструктуры и сетей доступа, новым продуктом с высокой пропускной способностью, включающим до 1008 оптических волокон. Это новое кабельное решение было продемонстрировано на выставке TeleNetfair, состоявшейся в Люцерне (Швейцария) 23-25 октября 2012 г.

В густо населенных городах большая нагрузка ложится на подземную инфраструктуру, все более широкое распространение получают сети типа "волокно в дом" (FTTH), для чего требуется тщательно продумывать, как наиболее рационально управлять инвестициями в гражданские инженерные сооружения, в частности, в строительство кабельной канализации. Совместное использование одних и тех же кабельных трубопроводов несколькими операторами, как рекомендуют регулирующие ведомства в некоторых западноевропейских странах, представляется наиболее оптимальным решением этой проблемы. В результате коллективного использования возникает необходимость в оборудовании более высокой мощности на всех стадиях канала передачи.

Компания Nexans предлагает кабельное решение с высокой плотностью оптических волокон для того, чтобы помочь операторам применять стратегии широкополосной связи самым экономически эффективным образом. Конструкция предлагаемого компанией нового оптического кабеля включает до 1008 оптических волокон, распределенных на семь модулей, которые в свою очередь представляют собой 12 микрооболочек, в каждой из которых содержится по 12 волокон.

Этот кабель, разработанный на предприятии компании Nexans в Кортеллоде (Швейцария) обладает удвоенной пропускной способностью при увеличении диаметра всего на 15% по сравнению с традиционными технологическими решениями. Новый кабель, который особенно подходит для применения в средней части линии, предлагается в комплекте со специальной линейкой арматуры с высокой плотностью размещения волокон.

Раймонд Войллат, вице-президент компании Nexans, отвечающий за сбыт и маркетинг, отмечает, что это кабельное решение обеспечивает существенное сокращение времени прокладки и позволяет подключить намного большее число абонентов при минимальном объеме строительных и инженерных работ, связанных с дорогами, гидротехническими сооружениями, водопроводом и канализацией, что обычно составляет до 80% стоимости инфраструктуры FTTH. Исключительно гибкие и устойчивые к растяжению кабели с высокой плотностью размещения оптических волокон серии KINOPTIC также отличаются простотой прокладки и монтажа. Например, микрооболочки, защищающие оптические волокна, можно легко зачистить вручную, что сокращает время подготовки кабеля к монтажу примерно на 50%. (RusCable/ [Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ПРОГНОЗ: В 2012 ГОДУ ПРОДАЖИ ПЕРСОНАЛЬНЫХ КОМПЬЮТЕРОВ В ЗАПАДНОЙ ЕВРОПЕ СОКРАТЯТСЯ

Согласно последним расчетам Gartner и IDC, положение на рынке персональных компьютеров (ПК) в Западной Европе далеко от благоприятного. В III квартале 2012 г. при 8%-ном сокращении их мировых продаж, 2%-ном в КНР, 12%-ном в Северной Америке тот же показатель в Западной Европе упал на 15,4%. Правда, как подчеркивают французские аналитики, во Франции состояние дел в этом плане несколько лучше, чем в Западной Европе в целом: в этой стране емкость рынка ПК в III квартале 2012 г. сократилась всего на 7,6%.

Тем не менее, как следует из приведенных данных, снижение продаж наблюдалось практически повсеместно, что связано прежде всего с общим осложнением мировой конъюнктуры и все большей популярностью "таблеток". Кроме того, в последние месяцы отрицательную роль сыграло ожидание выхода новой операционной системы фирмы Microsoft - Windows 8, которая официально была представлена только 29 октября 2012 г. После этого последовали комментарии ряда наблюдателей относительно того, сможет ли эта ОС дать новый толчок развитию рынка в IV квартале 2012 г. (т. е. в период предпраздничных продаж), а также способны ли приобрести у пользователей популярность новые сенсорные полу-ПК-полу-"таблетки" при эксплуатации Windows 8. И это притом, что рынок ПК испытывает все большую конкуренцию со стороны смартфонов.

Все это сопровождается коррективами в мировом перечне производителей ПК. По утверждению Gartner, китайская компания Lenovo, купившая в 2005 г. отделение ПК фирмы IBM, сумела обойти по своей доле на мировом рынке американскую HP, обеспечив в III квартале 2012 г. 15,7% мировых продаж (при отгрузках в 13,77 млн. шт.), тогда как удельный вес HP в мировых отгрузках был равен 15,5% (13,55 млн. шт.). Как известно, HP числилась мировым лидером на протяжении шести лет. Пока крайне незначительное расхождение в результатах этих компаний дает некоторым аналитикам (в числе которых фигурирует IDC) основание по-прежнему ставить на первое место HP.

В европейском регионе ничего подобного, похоже, нет, даже несмотря на то, что фирме Lenovo вместе с Apple удалось приблизить долю в общеевропейских продажах к 10%. В Европе HP, как и раньше, остается явным лидером, который, как подчеркивает Gartner, заметно опережает группы Acer, Asus, Lenovo и Dell.

Фирменная структура отгрузок ПК в Западной Европе

	III квартал 2011 г.		III квартал 2012 г.		Прирост*, %
	тыс. шт.	%	тыс. шт.	%	
HP	3371	21,0	2622	19,3	-22,2
Acer Group	2248	14,0	1920	14,1	-14,6
Asus	1567	9,8	1460	10,7	-6,8
Lenovo	1174	7,3	1265	9,3	+7,7
Dell	1452	9,0	1204	8,9	-17,1
Прочие фирмы	6250	38,9	5124	37,7	-17,9
Итого	16062	100,0	13595	100,0	-15,4

* - III квартал 2012 г. по сравнению с III кварталом 2011 г. (БИКИ/ [Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ГЕРМАНИЯ: SIEMENS AG НАМЕРЕН ДО 2014 ГОДА СОКРАТИТЬ РАСХОДЫ

Немецкий производитель электроники Siemens намерен сократить расходы на 6 млрд. евро до 2014 г. с целью сохранения конкурентоспособности в условиях ослабления мировой экономики, передает Reuters.

Руководство компании приняло решение не только увеличить программу экономии, но и сосредоточиться на более прибыльных отраслях. Ранее аналитики предполагали, что сокращение расходов произойдет в объеме не более 2-4 млрд. евро в течение следующих двух лет. Помимо всего прочего, немецкая компания также сообщила о своих планах по приобретению бельгийского производителя индустриального ПО LMS International примерно за 680 млн. евро, а также по продаже своего подразделения, занимающегося технологиями по обработке воды. Немецкий концерн также планирует отказаться от производства солнечных батарей в пользу энергии воды и ветра, а также существенно сократить программу по развитию альтернативных источников энергии.

В конце августа 2012 г. стало известно, что Siemens планирует существенно сократить штат сотрудников в связи с неустойчивым финансовым положением компании. Точное количество работников, которых планируется уволить, пока не известно, однако, как сообщал источник, речь идет о тысячах рабочих мест.

Концерн Siemens AG представлен более чем в 190 странах и объединяет более 400 тыс. сотрудников. Чистая прибыль концерна Siemens AG (доступная для распределения среди акционеров компании) за 9 месяцев 2011-2012 ф. г., завершившегося 30 июня, сократилась на 34,7% до 3,322 млрд. евро против 5,090 млрд. евро за аналогичный период годом ранее. (РБК-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

КИТАЙ: ПОВЫШЕНИЕ КАЧЕСТВА - НАСУЩНАЯ ПРОБЛЕМА КАБЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ

Государственные органы по надзору за соблюдением качества продукции заставляют китайские кабельные компании усиливать деятельность по внедрению передовых технологий в целях повышения качества выпускаемых ими кабелей и проводов, а не только сосредотачиваться на расширении своих производственных мощностей.

В последние десятилетия кабельная промышленность Китая развивалась быстрыми темпами, стремясь не отставать от растущего спроса по мере того, как страна расширяла свою электроэнергетическую систему, развивала информационный и телекоммуникационный сектор, модернизировала энергетическое оборудование и все больше нуждалась в энергосберегающих технологиях. В настоящее время Китай обогнал Соединенные Штаты Америки и стал крупнейшим в мире производителем кабелей и проводов.

В 2011 г. объем кабельного производства превысил 1,1 трлн. юаней (\$176 млрд.), согласно данным Главного государственного управления Китая по надзору за качеством, инспекции и карантину (State General Administration of Quality Supervision, Inspection and Quarantine of the People's Republic of China).

Но, как отметил заместитель руководителя этого управления Вей Чуанджонг на недавно проведенном двухдневном совещании по кабельным изделиям, все еще выпускаются провода и кабели, не отвечающие стандартам качества, которые могут представлять опасность для здоровья людей и общественной безопасности. Пожары, вызванные неисправностями в электрике, составляют около 80% всех крупных пожаров, происходящих в Китае ежегодно, и более половины таких пожаров случаются из-за не отвечающих техническим условиям некачественных кабельных изделий.

Из 1762 партий электрических проводов и кабелей, произвольно отобранных в 10 провинциях, 208 партий оказались не соответствующими требованиям стандартов, как показали результаты проведенного управлением четырехмесячного инспектирования, завершившегося в сентябре текущего года. На совещании, посвященном кабельной отрасли, также выступил заместитель министра Министерства промышленности и информационных технологий Ян Сюэшань, который подчеркнул, что у кабельной промышленности Китая огромный потенциал, но производители должны осознать, что совершенствование технологий и повышение качества - это будущее кабельной промышленности.

В Китае более 7800 компаний, выпускающих кабели и провода, но почти 97% из них - это малые и средние предприятия, не обладающие достаточной конкурентоспособностью. Экспорт кабельных изделий составляет всего 3% от общего объема производимой в стране кабельной продукции, как сказал Вей Чуанджонг. Кроме того, он подчеркнул, что кабели и провода, используемые в некоторых особо ответственных областях, таких как авиационно-космический и атомно-энергетический секторы, в основном импортируются. (RusCable/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

США: IBM ПРИОБРЕТАЕТ ФИРМУ TEXAS MEMORY SYSTEMS

В августе 2012 г. IBM решила самостоятельно разрабатывать флэш-технологии хранения данных, в чем ей поможет компания Texas Memory Systems, которую корпорация собирается купить.

Texas Memory Systems (TMS, штаб-квартира в Хьюстоне, шт. Техас) - частная фирма, основанная в 1978 г., со штатом примерно 100 человек. Она занимается разработкой и продажей промышленных систем хранения данных (СХД) на базе флэш-памяти, в том числе стоечных СХД и СХД формата PCIe. Компания также выпускает PCI- и PCIe-платы для цифровой обработки сигналов и сетевые контроллеры. В 2011 г. TMS имела выручку в \$700 млн. Texas Memory Systems обслуживает клиентов из финансовой сферы, производителей систем класса HPC (High Performance Computing) и более 20 лет является поставщиком систем хранения данных и устройств обработки сигналов для Министерства обороны США. Также в число клиентов TMS входят компании из телекоммуникационной сферы, сферы электронной коммерции и здравоохранения. Продукты TMS оптимизированы для работы с системами управления базами данных Oracle и Microsoft SQL Server. Как заявил генеральный директор направления Systems Storage and Networking корпорации IBM Б. Трусковски, стратегия и портфель TMS совпадают с концепцией Smarter Computing корпорации IBM. Критически важным компонентом указанной концепции является технология SSD. Наряду с жесткими дисками и ленточными накопителями флэш-память является неотъемлемой частью целостного подхода к решению сложных задач, связанных с хранением информации. Согласно данным компании IDC, в 2016 г. на корпоративный рынок будет поставлено SSD-накопителей общей емкостью около 3 экзбайт. После приобретения IBM планирует продолжить поддержку существующего портфеля решений TMS и займется его дальнейшим развитием. Технологии TMS будут интегрированы в различные решения IBM, включая СХД, серверы и программное обеспечение.

TMS специализируется на той же сфере - промышленных SSD-накопителях, что и партнер IBM - компания Fusion-io. По всей видимости, приобретение Texas Memory Systems продиктовано желанием IBM разрабатывать технологии хранения данных самостоятельно и не зависеть от амбициозной компании, которой является Fusion-io. (БИКИ/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

США СОКРАЩАЮТ ГОСУДАРСТВЕННЫЕ РАСХОДЫ НА ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ (ИТ)

США являются государством с самыми крупными государственными расходами на информационные технологии. К 2014 г. страна планирует сократить указанные расходы на 10% по сравнению с 2010-2012 гг. за счет отказа от второстепенных проектов и исключения дублирующих инвестиций. Наибольшей экономии предстоит добиться Министерству обороны.

Администрация президента Б. Обамы выдала распоряжение всем государственным ведомствам сократить расходы на ИТ на 10%. Главным образом ведомствам предлагается сконцентрироваться на неблагоразумных расходах. При этом величина сокращения (10%) должна быть достигнута к концу 2014 г. по сравнению с затратами с 2010 г. по 2012 г. Распоряжение было сделано после того, как Б. Обама указал на необходимость снижения бюджетных ИТ-расходов США на 1% к 2013 г. приблизительно до \$78,9 млрд. Согласно обращению Белого дома, слишком интенсивные инвестиции в ИТ ведут к дублированию затрат, что исключает возможность экономии, повышает операционные расходы и затрудняет реализацию проектов, что в результате приводит к смещению сроков их запуска и появлению непредвиденных расходов.

Экономить рекомендуется путем оптимизации процессов управления данными, улучшения энергоэффективности и модернизации услуг для населения. Кроме того, администрация призывает к вложению от 50% до 100% сэкономленных средств в "приоритетные" ИТ-программы. Агентства должны рассматривать только те расходы, которые обладают привлекательным сроком окупаемости. Наиболее значительные сокращения всего ИТ-бюджета предстоят Министерству обороны США более чем на \$3,5 млрд. Министерству предложено сократить затраты на второстепенные проекты и повысить эффективность за счет исключения дублирующих расходов.

В конце 2011 г. США расширили программу ликвидации избыточных центров обработки данных (ЦОД): к концу 2015г. планируется закрыть 1,2 тыс. ЦОД, на 400 больше первоначального плана. Б. Обама уже добился некоторых успехов в плане сокращения государственных расходов на ИТ. До его прихода на пост президента США бюджет государства в этой сфере рос в среднем на 7% в год или на 4,5% в неизменных ценах. В период его президентства бюджетные ассигнования на это цели держатся практически на одном и том же уровне.

В текущем финансовом году Агентство передовых оборонных исследовательских проектов (DARPA) при Министерстве обороны США планирует потратить на кибертехнологии \$208 млн. по сравнению со \$120 млн. в прошлом году. В будущем агентство планирует еще больше увеличить инвестиции в данную сферу. Как заявила в 2011 г. директор агентства Р. Дуган, планируется увеличить объем НИОКР, касающихся технологий наступления в киберсфере, которые помогут укрепить государственную военную мощь США. Новый проект DARPA программа под кодовым названием Plan X поможет создать инструменты для "доминирования" США в области оборонных кибертехнологий.

Целью Plan X является "создание революционных технологий, которые позволят понимать, планировать и управлять кибервойной в режиме реального времени, в крупных масштабах, в динамичных сетевых инфраструктурах", а также "проведение инновационных исследований для того, чтобы разобраться в сути кибервойн и разработать фундаментальные стратегии и тактику, необходимые для доминирования на поле битвы в киберпространстве".

Программа разделена на четыре ключевых области: разработка технологий автоматического анализа для планирования киберопераций (в частности, анализа топологии сетей и сетевых узлов), разработка технологий для автоматического управления операциями с возможностью контроля, разработка операционных систем и платформ для анализа повреждений, развертывания боевых технологий и адаптивной защиты и разработка технологий визуализации поля кибервойны. Работа предусматривает создание интерфейсов программирования (API), спецификаций форматов данных и приобретение аппаратного обеспечения. Сроки реализации проекта не уточняются.

США стали первым государством, которое в 2009 г. объявило о намерении создать кибервойска, которые будут заниматься отражением атак со стороны других государств на правительственные вычислительные сети. Данная инициатива была поддержана Евросоюзом. (БИКИ/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

США: APPLE INC. МОЖЕТ ЗАМЕНИТЬ ПРОЦЕССОРЫ INTEL CORP. НА СОБСТВЕННЫЕ РАЗРАБОТКИ

Инженеры Apple подумывают о замене процессоров компании Intel на собственные разработки.

Apple начала использовать процессоры Intel в 2005 г. и хотя компания активно использует в ноутбуках и стационарных компьютерах процессоры Intel, сообщается, что некоторые инженеры убеждены в неизбежности перехода на собственные процессоры, так как мобильные устройства медленно, но верно растут в производительности и приближаются к мощностям ПК. По неподтвержденным данным, команда инженеров Apple, работает над проектом систем, использующих общий дизайн чипов - единая "начинка" для ноутбуков, смартфонов, планшетов и телевизоров призвана обеспечить единую архитектуру, таким образом будет проще организовать синхронизацию данных и контента между устройствами. Подобное изменение может нанести немалый вред Intel, крупнейшему производителю процессоров, который уже терпит урон из-за стагнации рынка компьютеров на базе Windows и сложностей с выходом на мобильный рынок. Согласно отчету исследователей рынка, процесс перехода Mac OS X на ARM с Intel займет немало времени у Apple: чипы Intel сегодня гораздо мощнее и могут исполнять весьма требовательные к ресурсам задачи. Впрочем, процессоры ARM в перспективе могут стать достаточно мощными, чтобы заменить чипы Intel в линейке компьютеров Mac. (РБК-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ТАЙВАНЬ: КОМПАНИЯ ACER ВЫПУСТИТ СВЕРХДЕШЕВЫЙ ПЛАНШЕТНЫЙ КОМПЬЮТЕР

Компания Acer готовит к релизу сверхдешевый планшет Iconia B1. Согласно источникам The Wall Street Journal, ценник на новинку вряд ли превысит \$100. По характеристикам аппарат будет близок к Kindle Fire, который выпускает Amazon, и Nook от Barnes&Noble. Диагональ экрана Iconia B1 составит 7 дюймов, а его разрешение – 1024x600 точек. Под дисплеем будет установлен 2-ядерный процессор с тактовой частотой 1,2 ГГц. Управляться "таблетка" будет при помощи операционной системы Android. Новинка выйдет в 2013 г. Точная дата релиза не называется. Исходя из стоимости Iconia B1, можно предположить, что модель будет нацелена на развивающиеся рынки. По словам источников WSJ, окончательная цена планшета будет зависеть от конкретной страны.

Рынок бюджетных 7-дюймовых планшетов становится все теснее. Первой на него вышла Amazon, выпустив в ноябре 2011 г. модель Kindle Fire. В магазинах США ее можно купить за \$140. Вслед за ритейлером последовали Google, которая при партнерстве с Asustek сделала 200-долларовый Nexus 7, а также Apple с iPad Mini (\$330). (РБК-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ЮЖНАЯ КОРЕЯ: КОМПАНИЯ LS CABLE & SYSTEM ЗАКЛЮЧИЛА КОНТРАКТ НА \$440 МЛН.

Южнокорейская компания LS Cable & System сообщает о получении письма о предоставлении заказа на поставку подводных силовых кабелей от компании Qatar Petroleum. Контракт будет заключен на \$440 млн. Подводные кабели нужны для проекта создания двух линий протяженностью 100 км каждая, то есть 200 км 132-кВ кабелей для эффективной передачи электроэнергии от Рас Лаффана, расположенного в 80 км от столицы Катар - Доха, до о. Халул. 132-кВ кабель для передачи общей мощности 100 МВт состоит из трех жил силового кабеля и волоконно-оптических модулей.

Компания LS Cable & System заключает контракт на строительство "под ключ", включая конструкторскую работу, закупочную деятельность, монтаж и ввод в эксплуатацию прибрежных сооружений в Рас Лаффане, прокладку подводных кабелей, строительство новой подстанции, а также соединение с существующей действующей подстанцией на о. Халул.

Компания LS Cable & System выиграла этот крупный заказ для очень важного проекта в жесткой конкуренции с японскими производителями, имеющими богатый опыт в области технологии производства подводных кабелей, а также с целым рядом самых известных европейских компаний. Учитывая, что компания LS Cable & System уже принимала участие в нескольких достаточно крупных зарубежных проектах создания подводных кабельных систем, можно полагать, что она, по словам, ее президента и генерального директора Йонг-хо Сон, "первопроходец", а не "компания, быстро копирующая новшества других". ([RusCable/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://RusCable/Машиностроение_Украины,_СНГ,_мира))

Читайте на эту тему в «Машиностроении Украины, СНГ, мира» (<http://ukrmach.dp.ua/>)

ВЫСТАВКИ, КОНФЕРЕНЦИИ, СИМПОЗИУМЫ

РОССИЯ: XIII МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА «СТРОИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА, ОБОРУДОВАНИЕ И СЕРВИС» - CEMMS.URAL- 2013

9-11 апреля в Екатеринбурге в МВЦ "Екатеринбург-Экспо" состоится XIII Международная специализированная выставка "Строительная техника, оборудование и сервис" - CEMMS.Ural-2013.

CEMMS.Ural - это крупнейшая специализированная выставка-демонстрация спецтехники, оборудования и услуг строительной отрасли.

Экономика Уральского региона, важного промышленного центра России, динамично развивается. Полным ходом идет строительство новых промышленных объектов, жилищного и административного сектора. Это, безусловно, положительно влияет на рост спроса на строительную технику, оборудование, а также услуги, оказываемые в строительной отрасли. И именно выставка CEMMS.Ural на протяжении уже 14 лет является для региона той площадкой, где традиционно руководители и специалисты строительных компаний знакомятся с новинками оборудования и техники ведущих российских и зарубежных производителей, заключают многомиллионные контракты на поставки, обсуждают насущные проблемы, встречаются с представителями власти и смежных отраслей.

Высоко оценивают стратегическую важность выставки CEMMS.Ural и ежегодно оказывают официальную поддержку государственные и некоммерческие структуры: правительство Свердловской области, Министерство строительства и архитектуры Свердловской области, администрация Екатеринбурга, Союз строителей Свердловской области, Свердловское региональное отделение Общероссийской общественной организации "Союз машиностроителей России".

Тематические разделы:

- **техника и оборудование:** для строительства зданий и сооружений; подъемно-транспортная, крановая и грузоподъемная; для земляных работ; для транспортирования материалов, сырья, изделий, машин и механизмов; для строительства трубопроводов; для открытых горных работ; для реконструкции зданий и сооружений; для разрушения и сноса; для подземных, горных и горнопроходческих работ; для лесозаготовок; коммунальная; для бестраншейной прокладки коммуникаций; для свайных работ; для транспортировки и производства бетона и цемента; дробильно-сортировочная; строительные леса, системы опалубки, вспомогательные конструкции; универсальные машины, базовые шасси, навесное рабочее оборудование;

- **комплектующие и запасные части:** комплектующие для строительной техники; двигатели и запасные части; расходные материалы (масла, смазки и охлаждающие жидкости); гидравлические и фильтрующие системы; компрессоры, насосы, помпы, генераторы, электростанции;

- **сервис:** ремонт и сервис строительной техники; реновация и модернизация строительной техники и оборудования; автоматизация производственных процессов и оборудования; аренда и лизинг строительной техники и оборудования; международные стандарты качества; финансовые и страховые услуги; конструкторские бюро и научно-исследовательские организации; инвестиционный консалтинг; спецодежда, средства техники безопасности.

На одной площадке с выставкой CEMMS.Ural-2013 состоится III Международная специализированная выставка-форум "Дороги Урала: технологии, оборудование, материалы" - RCIExpo.Ural-2013". Она призвана содействовать развитию современной и эффективной транспортной инфраструктуры Уральского региона и является удобной бизнес-площадкой для общения специалистов дорожно-строительной отрасли.

В рамках выставки-форума состоится 3-я Межрегиональная конференция "Дороги Урала: состояние и перспективы", в ходе которой руководители муниципальных образований УФО обсудят вопросы организации дорожного движения, содержания, ремонта, строительства дорог. ([Экскаватор.ру/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Экскаватор.ру/Машиностроение_Украины,_СНГ,_мира))

Читайте на эту тему в «Машиностроении Украины, СНГ, мира» (<http://ukrmach.dp.ua/>)

ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ, что можно БЕСПЛАТНО опубликовать в журнале «Машиностроение Украины» аналитические материалы, подготовленные Вашим отделом маркетинга, с контактными реквизитами Вашей фирмы? Это действенная скрытая БЕСПЛАТНАЯ реклама. Попробуйте!