

УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ

**Деловой
Мир**

журналистское агентство

Машиностроение Украины

ЖУРНАЛ ВЫХОДИТ ДВА РАЗА В МЕСЯЦ С 2003 ГОДА

№10 (244) 16 - 31 мая 2013 г.

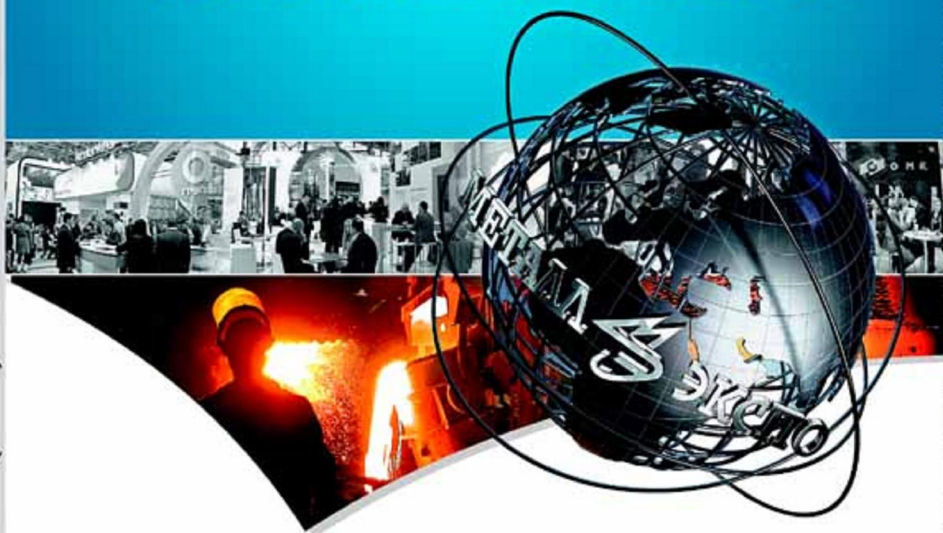


12-15 ноября 2013

Москва, ВВЦ, пав. 69, 75

19-я Международная промышленная выставка

Металл-Экспо'2013



Международная выставка
металлопродукции и металлоконструкций
для строительной отрасли
МеталлСтройФорум'2013



Международная выставка
оборудования и технологий
для металлургии и металлообработки
МеталлургМаш'2013



Международная выставка
транспортных и логистических
услуг для предприятий ГМК
МеталлТрансЛогистик'2013

www.metal-expo.ru



Оргкомитет выставки:
тел./факс +7 (495) 734-99-66

Генеральный информационный партнер:
специализированный журнал «Металлоснабжение и сбыт»

ГЛАВНОЕ СОБЫТИЕ ЛАБОРАТОРНОЙ ИНДУСТРИИ



VI Международный форум «Комплексное обеспечение лабораторий»

15 - 17 октября 2013

КИЕВЭКСПОПЛАЗА
Киев, ул. Салютная, 2-Б (ст. метро "Нивки")



При поддержке:
Коллегии Верховной Рады Украины
Министерств и ведомств
Профильных ассоциаций и объединений
Национальной академии аграрных наук Украины
Национальной академии медицинских наук Украины

Организаторы:



Генеральный спонсор:



Генеральный партнер:



Официальный партнер:



6-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА КОМПЛЕКСНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЛАБОРАТОРИЙ

СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ЭКСПОЗИЦИЯ «LABComplex - Промышленность»

ВСЕ ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ ЛАБОРАТОРНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ НА РАЗЛИЧНЫХ ЭТАПАХ ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ И
ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ ПРОЦЕССОВ ДЛЯ ВСЕХ ОТРАСЛЕЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

- МЕЖДУНАРОДНОЕ УЧАСТИЕ И ПОСЕЩЕНИЕ
- ИННОВАЦИИ И ТЕХНОЛОГИИ
- ПРОГРАММА BUSINESS POINT
- ПОЛНЫЙ СПЕКТР ОБОРУДОВАНИЯ, РАСХОДНЫХ МАТЕРИАЛОВ, МЕБЕЛИ И УСЛУГ ДЛЯ ЛАБОРАТОРИЙ

- ПОВЫШЕНИЕ КВАЛИФИКАЦИИ, НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКИЕ ПРОГРАММЫ
- УКРАИНСКАЯ ЛАБОРАТОРНАЯ ШКОЛА ^{NEW} МАСТЕР-КЛАССЫ НА ДЕЙСТВУЮЩЕМ ОБОРУДОВАНИИ
- DEMO-TOURS – СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ЭКСКУРСИИ ПО ФОРУМУ

Партнеры:

По вопросам участия в выставке:

+38 044 526 94 87

@ lab@lmt.kiev.ua

По вопросам участия в деловой

+38 044 526 90 10

@ marketing@lmt.kiev.ua

www.labcomplex.com

Международный специализированный партнер:

Специализированный информационный партнер:



Специализированный интернет-портал:



Официальный информационный спонсор:



Информационная поддержка:



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

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 – ½ 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.

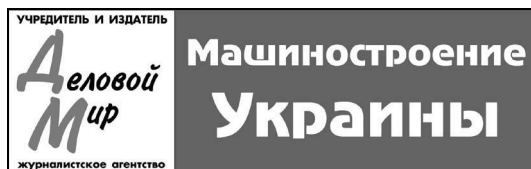
Текст рекламного объявления можно передать нам различными способами:

- 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 сертифициацию 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 22 РАЗА В ГОДУ
▼ 16 – 31 МАЯ 2013 г.

№10 (244)

ОГЛАВЛЕНИЕ НОМЕРА

	Стр.
Машиностроительный комплекс	5
Авиакосмическая промышленность	8
Автомобильная промышленность	23
Горно-шахтное, горнорудное и металлургическое машиностроение	35
Железнодорожное машиностроение	37
Машиностроение для легкой, пищевой промышленности, бытовых приборов	40
Оборонная промышленность	40
Подшипниковая промышленность	42
Приборостроение	43
Промышленность средств связи	44
Сельскохозяйственное машиностроение	45
Станкостроительная и инструментальная промышленность	48
Строительно-дорожное и подъемно-транспортное машиностроение	49
Судостроительная и судоремонтная промышленность	53
Тяжелое и энергетическое машиностроение	60
Химическое и нефтяное машиностроение	62
Электронная и электротехническая промышленность	63

**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>

Генеральный директор 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.

МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС

Статистика

УКРАИНА: ЭКСПОРТ-ИМПОРТ ТОВАРОВ В ЯНВАРЕ-МАРТЕ 2013 ГОДА, МЛН. \$
(выборка только по продукции машиностроения, по данным Государственной службы статистики)

	Экспорт		Импорт	
	январь-март-2013	январь-март-2012	январь-март-2013	январь-март-2012
Всего	15911,3	16153,6	17898,1	19081,1
Машины, оборудование и механизмы; электротехническое оборудование; звукозаписывающая и воспроизводящая аппаратура; телеаппаратура	1603,2	1596,8	2975,5	2807,1
- котлы, машины, аппараты и механические приборы	868,5	876,4	1317,4	1568,3
- электрические машины и оборудование	734,7	720,3	1658,2	1238,4
Транспортные средства и дорожное оборудование	1076,5	1162,5	1408,8	1695,4
- железнодорожные или трамвайные локомотивы, дорожное оборудование	719,0	965,1	84,5	232,8
- средства наземного транспорта, кроме железнодорожного	82,9	124,6	1292,8	1391,6
- аэронавигационные или космические аппараты	55,0	52,4	28,5	8,5
- плавучие средства морские или речные	219,7	20,4	3,1	62,2
Приборы и аппараты оптические, фотографические, кинематографические, медицинские и хирургические; часы; музыкальные инструменты	67,1	54,9	222,9	227,7
- приборы и аппараты	66,4	54,5	215,4	222,3
- часы	0,5	0,3	4,7	3,3
- музыкальные инструменты	0,2	0,1	2,8	2,1

(Українськи новини/ [Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

УКРАИНА: ПРОИЗВОДСТВО ОСНОВНЫХ ВИДОВ ПРОДУКЦИИ В АПРЕЛЕ 2013 ГОДА
(выборка только по продукции машиностроения, по данным Государственной службы статистики)

	Апрель	В % к апрелю 2012 г.	Январь-апрель	В % к январю-апрелю 2012 г.
Котлы центрального отопления, тыс. шт.	16,4	101,5	54,9	111,3
Резервуары и цистерны металлические объемом более 300 л, тыс. т	1,5	99,5	6,3	94,0
Приборы полупроводниковые, млн. шт.	0,4	28,8	5,4	88,8
Приборы для измерения физических и химических величин, тыс. шт.	39,4	107,8	123	76,8
Приборы для контроля других физических характеристик, тыс. шт.	481	86,8	1973	100,9
Счетчики электроэнергии, в том числе калиброванные, тыс. шт.	115	84,0	525	92,7
Приборы и аппаратура для автоматического регулирования и управления, тыс. шт.	1,5	32,0	6,3	51,3
Термостаты, маностаты, инструменты и приборы для регулирования или контроля, автоматические другие, тыс.шт.	5,1	105,2	20,8	105,0
Электродвигатели и генераторы постоянного тока, тыс. шт.	1,8	55,4	5,5	47,4
Электродвигатели и генераторы переменного тока, электродвигатели универсальные, тыс. шт.	14,0	45,8	62,9	62,5
Трансформаторы электрические, млн. шт.	0,4	118,9	1,5	116,4
Аппаратура электрическая высоковольтная, тыс. шт.	35,6	144,6	98,1	87,3
Аппаратура электрическая низковольтная, млн. шт.	1,8	155,9	4,3	88,9
Провод изолированный обмоточный, тыс. т	1,1	94,6	3,8	91,1
Проводники электрические на напряжение не более 1000 В, тыс.км	40,9	94,6	143	89,8
Проводники электрические на напряжение более 1000 В, тыс.км	0,5	29,1	2,4	38,7
Устройства электромонтажные, млн. шт.	4,5	97,1	16,9	84,7
Стиральные машины, тыс. шт.	14,8	71,0	55,0	67,2
Помпы центробежные для перекачки жидкостей; помпы другие, тыс.шт	24,4	67,7	77,6	85,8
Валы трансмиссионные и кривошипы, тыс. т	0,6	63,4	3,2	88,0
Краны перегрузочные, краны порталные, краны мостовые, шт.	7	87,5	28	63,6
Грузоподъемники и конвейеры пневматические и другой непрерывного действия, для грузов и материалов, шт.	306	117,7	894	100,9

«Машиностроение Украины, СНГ, мира» – <http://ukrmach.dp.ua/>

	Апрель	В % к апрелю 2012 г.	Январь-апрель	В % к январю-апрелю 2012 г.
Оборудование прокатных станков; рольганги, опрокидыватели и манипуляторы, оборудование, шт.	127	153,0	337	127,2
Бухгалтерские машины, контрольно-кассовые аппараты, почтовые маркировочные машины, аппараты билетные и другие аналогичные машины, содержащие счетные устройства, тыс. шт.	9,8	303,7	22,1	167,1
Оборудование холодильное и морозильное промышленное и тепловые насосы, тыс. шт.	34,5	129,8	110	108,2
Машины и аппараты фильтровальные или очищающие для жидкостей, тыс. шт.	0,8	43,8	3,7	66,8
Тракторы для сельского и лесного хозяйства, шт.	542	69,5	1569	79,7
Плуги отвальные, шт.	147	3,9	544	8,3
Бороны дисковые, шт.	559	93,3	1775	79,7
Рыхлители и культиваторы, шт.	109	114,7	478	168,3
Сеялки, шт.	359	81,2	1263	79,5
Деревообрабатывающие станки, шт.	149	115,5	377	84,3
Конвертеры и машины литейные, изложницы и ковши, используемые в металлургии и в литейном производстве, шт.	122	33,1	614	42,3
Валки к прокатным станам, шт.	691	64,0	2544	77,9
Подъемники, элеваторы и конвейеры непрерывного действия для подземных работ, шт.	30	68,2	129	81,1
Машины бурильные и проходческие, шт.	144	177,8	350	99,4
Оборудование промышленное для переработки мяса или птицы, шт.	1080	54,3	4291	24,8
Легковые автомобили, тыс. шт.	2,9	44,6	9,3	38,8
Автобусы, шт.	159	66,0	465	56,6
Автомобили грузовые, шт.	108	48,9	418	36,0
Прицепы и полуприцепы автомобильные, тыс. шт.	2,1	94,0	6,4	115,9
Вагоны грузовые несамоходные, тыс. шт.	2,7	58,0	10,4	61,6

(Українськи новини/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

СНГ: БЕЛАРУСЬ, РОССИЯ И КАЗАХСТАН СОЗДАДУТ КООРДИНАЦИОННЫЙ СОВЕТ ПО РАЗВИТИЮ МАШИНОСТРОЕНИЯ

Беларусь, Россия и Казахстан создадут Координационный совет по развитию машиностроения трех стран. Об этом заявил директор Департамента промышленной политики Евразийской экономической комиссии Владимир Мальцев на состоявшемся в Астане форуме машиностроителей Казахстана. "Создание совета имеет все шансы стать эффективным инструментом по продвижению интеграционных проектов и существенно повысит результативность сотрудничества в сфере машиностроения трех стран", - заявил Владимир Мальцев.

При работе Координационного совета будет реализовываться взаимодействие с профильными бизнес-ассоциациями и научными центрами государств - членов ТС и ЕЭП при подготовке экспертных заключений в соответствии с поставленными целями и задачами.

Владимир Мальцев также рассказал об основных направлениях деятельности промышленного блока ЕЭК. В частности, он отметил проводимую работу по снятию барьеров, в том числе в машиностроении, которое имеет стратегически важное значение для углубления взаимодействия в ЕЭП. "Одна из задач, которая стоит перед нами сегодня, - это создание и развитие действенных механизмов промышленного сотрудничества в сфере машиностроения. Они позволят в дальнейшем эффективно реализовывать проекты с использованием кооперации в трех государствах и будут способствовать формированию благоприятного инвестиционного климата на территории Единого экономического пространства. Промышленная политика в области машиностроения в ЕЭП должна предусматривать эффективную комбинацию протекционистской политики и создания благоприятных условий для развития кооперации стран-членов ТС и ЕЭП", - заявил директор департамента. Владимир Мальцев отметил, что ряд сегментов производственных мощностей Беларуси, Казахстана и России имеют уникальную специализацию по выпуску высокотехнологичной промышленной продукции. В Таможенном союзе наблюдаются устойчивые тенденции существенного роста доли инновационно-активных предприятий машиностроения. "В Казахстане их рост составил 6%, в Беларуси - 10,6%. В России доля инновационно-активных предприятий остается практически неизменной с 2009 г. по 2011 г.", - рассказал представитель ЕЭК.

Также Владимир Мальцев сообщил о планах по проведению круглого стола. Заявленная тема - выработка рекомендаций для решения проблем в сфере автомобилестроения с привлечением заинтересованных организаций. ([БЕЛТА/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

КАЗАХСТАН: ОБЪЕМ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОГО ПРОИЗВОДСТВА К 2015 ГОДУ ПРЕВЫСИТ 1 ТРЛН. ТЕНГЕ

Объем машиностроительного производства Казахстана превысит 1 трлн. тенге к 2015 г., сообщил заместитель премьер-министра, министр индустрии и новых технологий РК Асет Исекешев.

"В последние годы машиностроение, несмотря на кризис, стало самой динамично развивающейся отраслью в стране. За годы реализации индустриальной программы объем производства увеличился в два раза - с 300 млрд. до 650 млрд. тенге. К 2015 г., мы надеемся, что объем производства превысит 1 трлн. тенге", - сказал он на форуме машиностроителей Казахстана. При этом А. Исекешев напомнил, что пока в общей структуре импорта продукция машиностроения занимает более \$17 млрд. или 40%. ([Forbes.kz/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

«Машиностроение Украины, СНГ, мира» – <http://ukrmach.dp.ua/>

КАЗАХСТАН ОСТАЕТСЯ КРУПНЫМ ИМПОРТЕРОМ ПРОДУКЦИИ МАШИНОСТРОЕНИЯ

Казахстан до сих пор остается крупным импортером продукции машиностроения, сказал вице-премьер - министр индустрии и новых технологий Асет Исекешев, выступая на первом Форуме машиностроителей Казахстана. "Имея огромный потенциал производства продукции высокой добавленной стоимости, Казахстан до сих пор остается крупным импортером продукции машиностроения", - сказал Исекешев.

По его информации, в общей структуре импорта страны продукция машиностроения составляет \$17,8 млрд. или 40%. "А объем местного производства лишь недавно превысил \$4 млрд.", - сказал вице-премьер.

По его мнению, с учетом условий Казахстана можно говорить о долгосрочном спросе на машиностроительную продукцию для нефтегазового, горно-металлургического, энергетического и агропромышленного комплексов. "Помимо традиционного экспорта трансформаторов и конденсаторов, нефтегазовой арматуры, аккумуляторов, мы осваиваем новые экспортные маршруты и новые виды продукции: налажена промышленная поставка аккумуляторов в Китай, коммерческого автотранспорта, рентген-аппаратуры, приборов учета воды, электроэнергии и бытовых и электротехнических изделий в страны Таможенного союза", - сказал Исекешев.

По данным министерства, за период реализации госпрограммы форсированного индустриально-инновационного развития объем производства машиностроения увеличился более чем в два раза - с трехсот до 657 млрд. тенге. Планируется, что к 2015 г. объем производства превысит 1 трлн. тенге.

Высокие темпы развития отрасли показала и по итогам первого квартала. Рост по отношению к аналогичному прошлогоднему периоду составил 121,3%. Производство электронной и оптической продукция выросло на 15%, автотранспортных средств - почти в два раза (рост на 196%). (Trend.az/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

Анализ

США: РЫНОК МАШИН И ОБОРУДОВАНИЯ В 2011 ГОДУ ВЫРОС

Общее машиностроение является одной из крупнейших и наиболее конкурентоспособных отраслей обрабатывающей промышленности США. По данным Министерства торговли этой страны, в 2011 г. отгрузки американских машиностроительных компаний составили \$413,7 млрд., из которых \$161 млрд. приходился на экспортные поставки, увеличившиеся по сравнению с предыдущим годом на 13,9%. Доля указанных компаний в общих продажах продукции машиностроения на внутреннем рынке в 2011 г. равнялась 61,1% (т. е. была самой высокой в мире), а на глобальном - 11,7%.

Положительное воздействие общего машиностроения простирается на всю американскую экономику. Оно заключается в обеспечении высокими технологиями других отраслей обрабатывающей промышленности, а также сферы услуг. Оборудование для управления производственными процессами и другие средства автоматизации позволяют конечным пользователям максимизировать эффективность их операций.

В рассматриваемой отрасли США заняты десятки тысяч компаний. Большинство из них относятся к разряду мелких и средних, но существует и много крупных, известных всему миру фирм. Машиностроительные предприятия имеются в 47 штатах, но сосредоточены они главным образом на промышленном Среднем Западе. Крупными производителями машин и оборудования считаются также шт. Калифорния и Техас.

В общем машиностроении США напрямую занято более 1,1 млн. человек. С января 2010 г. по декабрь 2012 г. число рабочих мест в данной отрасли возросло более чем на 125 тыс., что позволило существенно снизить уровень безработицы (в октябре 2009 г. он составлял 14,2%).

Ведущими категориями занятых в машиностроительной отрасли США считаются умеющие работать в команде монтажники, станочники, машинисты, сварщики, изготовители инструмента и штампов и инженеры самых разных специальностей.

Как следует из приведенных выше данных, доля экспорта в производстве фирм общего машиностроения США в 2011 г. превысила 38%. Наиболее крупными импортерами их продукции были Канада, Мексика, КНР, Австралия, Республика Корея, Бразилия и Германия. Евросоюз в целом занимал второе место в экспортных поставках из США после Канады, а по приросту этих поставок лидировали Индия, Перу, КНР, Чили и ЮАР. Ведущими статьями вывоза в указанном году стали строительное оборудование, двигатели, турбины, турбогенераторы и сельскохозяйственные машины.

Главными конкурентами машиностроительных компаний США на внешних рынках являются фирмы из Германии, Японии, Италии и КНР. Из-за проводимой рядом быстро развивающихся стран политики замены импорта и локализации производства узлов и компонентов успешно действовать на их рынках становится все труднее. Мешают американскому экспорту и проблемы, связанные со слабой защитой интеллектуальной собственности в некоторых государствах-импортерах, а также запреты или ограничения на ввоз отремонтированного оборудования. Кроме того, негативно сказывается все еще затрудненный после мировой рецессии доступ американских компаний (особенно мелких и средних) к финансовым ресурсам. (БИКИ/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

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

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.

ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ, что можно **БЕСПЛАТНО оформить недельную ознакомительную подписку на пакет «Ежедневные новости машиностроительных предприятий», а потом определиться: стоит подписываться на него или нет. Попробуйте!**

УКРАИНА МОЖЕТ ВЫЙТИ НА СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО НЕ МЕНЕЕ 50 САМОЛЕТОВ В ГОД

Украина имеет все возможности для того, чтобы выйти на серийное производство не менее 50 самолетов в год. Об этом заявил премьер-министр Украины Николай Азаров в парламенте во время часа вопросов к правительству. "Наибольший потенциал с точки зрения инвестиций в будущем имеют высокотехнологичные отрасли. Прежде всего, это касается аэрокосмической отрасли. Мы должны выйти на серийное производство не менее 50 самолетов в год", - сказал Н. Азаров.

Также глава правительства напомнил, что в мае кубинской стороне был передан первый серийный самолет Ан-158.

Ранее премьер-министр Н. Азаров заявил о том, что Украина готова начать собственное производство самолетов, в частности, самолета Ан-70, в случае если главный партнер проекта - Российская Федерация - прекратит участие в нем.

В то же время генеральный директор - генеральный конструктор государственного предприятия "Антонов" Дмитрий Кива объяснил, что строительство самолетов своими силами является невозможным ни в одной стране, включая Украину, поскольку организация авиационного производства предусматривает формирование глубоких кооперационных связей. ([Metalmonitor/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА ПЕРЕДАЛА КУБЕ ПЕРВЫЙ СЕРИЙНЫЙ САМОЛЕТ АН-158

Украина передала Кубе первый серийный пассажирский самолет Ан-158, сообщил глава украинского правительства Николай Азаров. "Наше авиастроение возрождается, мы стали, наконец, на хороший фундамент, несмотря на все трудности, экономические неурядицы", - сказал премьер на церемонии передачи нового лайнера представителю Кубы на территории Государственного предприятия "Антонов".

Как сообщил ранее генеральный конструктор "Антонова" Дмитрий Кива, у предприятия есть контракты на изготовление и поставку 39 самолетов Ан-158. При этом он отказался назвать заказчиков новых лайнеров.

Украина в марте провела испытания первого серийного самолета Ан-158. Самолет изготовлен "Серийным заводом "Антонов" (Киев) по заказу российской лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко". Реактивный борт на 99 мест был предназначен для кубинской авиакомпании "Кубана де авиасьон" (Cubana de Aviacion). По планам авиаперевозчика, Ан-158 будет выполнять как внутренние рейсы, так и международные - в Центральную Америку и Канаду.

Минувшей осенью десять сотрудников из числа летного и инженерно-технического состава кубинской авиакомпании проходили теоретическую, практическую и тренажерную подготовки в Киеве. "Ан-158 - очень удобен для пассажиров и экипажа. Это современный самолет, который может конкурировать с западными аналогами. У него отличная авионика, огромные аэродинамические возможности", - отметил кубинский пилот Хорхе Мартинес Васкес. ([APMC-TACC/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА И РОССИЯ ЗАВЕРШАЮТ БИЗНЕС-ПЛАН СОВМЕСТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ ПО ПРОИЗВОДСТВУ АН-148

Украина и Россия завершают бизнес-план совместного предприятия по производству Ан-148. Об этом сообщил вице-премьер-министр Украины Юрий Бойко.

Ю. Бойко отметил, что самолеты производства АКБ Антонова - это уникальные лайнеры и мир признал, что они одни из самых надежных. "Сейчас примерно 6000 самолетов летают по миру, их нужно обслуживать, модернизировать, мы выпускаем новые самолеты "Антонов", есть очень много предложений и очень большие перспективы, прежде всего, с российскими партнерами. Поэтому исторически производственная кооперация была между Россией и Украиной как раз в производстве этих самолетов. Мы завершаем бизнес-план совместного предприятия по производству Ан-148, этот самолет имеет спрос, к нему большой интерес со российской стороны", - сказал он.

Он также напомнил, что недавно Украина поставила два самолета в Туркменистан. Один из них военнотранспортный, а второй - санитарный. "Насколько я знаю, туркменские партнеры заинтересованы в продолжении этого сотрудничества, они заказали еще два самолета. По этому поводу ведутся переговоры. Наконец, планов очень много, и их надо реализовывать", - резюмировал чиновник. ([УНН/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ГП «АНТОНОВ» ЗАЯВЛЯЕТ О ГОТОВНОСТИ НЕМЕЦКИХ КОМПАНИЙ УЧАСТВОВАТЬ В ПРОИЗВОДСТВЕ И МОДЕРНИЗАЦИИ «РУСЛАНОВ»

Государственное предприятие "Антонов" заявляет о готовности немецких компаний участвовать в возможной программе по возобновлению производства и модификации тяжелых дальних транспортных самолетов Ан-124 "Руслан". Об этом сообщил вице-президент ГП "Антонов" Александр Кива. "Многие немецкие компании неоднократно высказывали нам свои предложения по сотрудничеству в рамках этой программы. Они готовы быть нашими партнерами даже по разделению рисков", - отметил Кива. По его словам, немецкие специалисты предлагают участие в программе в части внедрения новых технологий, поставки нового оборудования и систем.

ГП "Антонов" считает необходимым возобновление серийного производства самолетов Ан-124 "Руслан" и его модификаций. "Мы выполняли оценку совместно с нашими партнерами, компаний "Волга-Днепр", и оценка эта показывала, что рынок на сегодня требует новые самолеты", - отметил вице-президент.

Также он констатировал, что ГП "Антонов" постоянно получает запросы на возможность продаж самолетов Ан-124 из третьих стран.

На данный момент ГП "Антонов", совместно со своими российскими партнерами, ведет постоянный переговорный процесс с целью поиска еще одного стратегического партнера.

Однако на данный момент решение о возобновлении серийного производства "Руслана" не принято.

Одно из основных отличий Ан-124-200 от базового варианта заключается в установке модернизированных двигателей Д-18Т серии ЗМ с цифровой системой управления, которые будут отвечать требованиям ICAO по шуму на местности, а также требованиям по эмиссии Конвенции ICAO.

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

УКРАИНА: СТРОИТЕЛЬСТВО САМОЛЕТОВ СВОИМИ СИЛАМИ - МИФ

Строительство самолетов своими силами является невозможным ни в одной стране, включая Украину, поскольку организация авиационного производства предусматривает формирование глубоких кооперационных связей. Об этом заявил генеральный директор - генеральный конструктор государственного предприятия "Антонов" Дмитрий Кива во время торжественной передачи первого серийного самолета Ан-158 кубинской авиакомпания Cubana de Aviacion. "Строительство самолетов своими силами - это миф. Никто в мире самостоятельно самолеты не производит. У США порядка 100 стран-кооперантов", - сказал Д. Кива.

Кроме того, по его словам, собственно сделать самолет - это только половина дела. "Сделать еще, может, и можно. Но вот продать.. Рынок там, где можно производить. Вот в этом проблема: все хотят покупать то, в чем могут участвовать, что могут еще и производить - собирать или делать агрегаты", - отметил Д. Кива.

Он обратил внимание, что во всем мире существует система, когда даже на законодательном уровне прописывается обязательное кооперационное участие стран в том или ином производстве. "Тут не вопрос, можем мы или не можем - важно то, что чтобы продавать - нам нужно чем-то делиться с тем, кто покупает", - сказал Д. Кива.

Ранее премьер-министр Николай Азаров заявил о том, что Украина готова начать собственное производство самолетов, в частности, самолета Ан-70, в случае если главный партнер проекта - Российская Федерация - прекратит свое участие в нем.

Вместе с тем, 18 апреля посол РФ в Украине Михаил Зурабов заявил о том, что Россия не намерена покидать проект, и не исключено, что стороны вернутся к первоначальным договоренностям по совместному строительству самолета. (МинПром/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ГП «АНТОНОВ» РАССЧИТЫВАЕТ ПРОДАТЬ 49% АКЦИЙ ЗАПАДНОМУ ИНВЕСТОРУ

Для решения проблем убыточности авиапрома нужно создавать холдинговую компанию с ее последующим акционированием. Об этом в интервью журналу Forbes сообщил генконструктор ГП "Антонов" Дмитрий Кива.

"Нужно создавать холдинговую компанию на базе "Антонова", в которую войдут харьковский завод и завод №410 гражданской авиации. Затем ее нужно акционировать и продать", - заявил Кива. По его словам, планируется, что контрольный пакет будет оставлен у государства, а 49% акций продано инвестору. "Уже есть западные инвесторы, которые выразили желание купить часть этой компании", - добавил он.

По словам Кивы, в рамках холдинговой компании предприятия "Антонова" смогут выйти на производство 60 самолетов в год, что позволит преодолеть убыточность. "По существующим экономическим законам, безубыточность производства достигается где-то на сороковом серийном самолете", - объясняет Кива. (Metalmonitor/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: САМОЛЕТ АН-70 МОЖЕТ ЛИШИТЬСЯ ОСНОВНОГО ЗАКАЗЧИКА

Самолет Ан-70 - главная разработка государственного предприятия "Антонов" для военной промышленности - может лишиться основного заказчика. Минобороны России, которое собиралось закупить 60 Ан-70, может заменить его новой моделью Ил-476. Об этом пишет "Коммерсант-Украина" со ссылкой на анонимный источник.

Государственное предприятие "Антонов" приостановило испытания военно-транспортного самолета Ан-70, заявил генеральный конструктор "Антонова" Дмитрий Кива на международной выставке вооружения в Рио-де-Жанейро. Он объяснил, что основной заказчик самолетов - Минобороны РФ - сейчас не участвует в испытаниях. "С ноября прошлого года российские представители не участвуют в испытаниях. Мы неоднократно официально приглашали их, но никакого ответа не получили. Поэтому мы остановили испытания, чтобы их результаты потом не поставили под сомнение", - сказал он.

Ан-70 способен развивать скорость до 780 км/ч, совершать полеты на расстояние до 7,8 тыс. км и садиться на грунтовые взлетно-посадочные полосы длиной 600-800 м. Самолет укороченного взлета и посадки способен перевозить до 300 десантников или 47 т грузов. Стоимость Ан-70 - \$67 млн.

В 2011 г. Минобороны РФ приобрело первый Ан-70, строящийся на "Антонове". Контракт был подписан, чтобы предприятие получило средства на строительство еще одного транспортного.

Минобороны РФ собиралось закупить 60 Ан-70 - в 2011 г. самолет был внесен в госпрограмму вооружений России до 2020 г.

"Окончательные контракты будут подписаны только после завершения всех испытаний", - утверждает источник издания в министерстве. На сегодняшний день существует лишь один экземпляр самолета, но в прошлом году Украина и Россия договорились о его совместном серийном производстве для выполнения госпрограммы. Окончательная сборка Ан-70 будет происходить на Казанском авиапроизводственном объединении, а "Антонов" сохранит за собой выпуск двигателя, крыльев и оперения самолета.

Серийное производство Ан-70 должно начаться в 2014 г., однако его организация проходит медленно, о чем неоднократно заявляли обе стороны. В частности, проблемно проходит передача технической документации, по словам вице-президента компании, процесс идет до сих пор. Проблемы Ан-70, как, впрочем, и других проектов сотрудничества Украины и России в авиационной сфере, уже выносились на высший уровень и были одной из тем последней встречи президентов Виктора Януковича и Владимира Путина.

По данным издания, к идее закупки Ан-70 прохладно относится глава Минобороны РФ, генерал армии Сергей Шойгу. "Эта разработка была инициативой экс-министра Анатолия Сердюкова, - говорит собеседник издания в министерстве. - При смене руководства приоритеты были смещены, и едва ли Ан-70 стоит сейчас на первом месте". На замену Ан-70 активно продвигается новый самолет Ил-476, разработанный Авиационным комплексом им. Ильюшина.

"Эту идею активно продвигает вице-премьер министр Дмитрий Rogozin, являющийся главой военно-промышленной комиссии при российском правительстве", - рассказал источник в "Объединенной авиастроительной корпорации".

Окончательное решение о судьбе Ан-70 еще не принято, однако не исключено, что Россия может выйти из этого проекта, отмечает источник в Минобороны. Для "Антонова" это может означать закрытие разработок самолета, ведь без твердого контракта продвигать его на других рынках будет тяжело. (РБК-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ГП «АНТОНОВ» СНИЗИЛО ПРОГНОЗ ВЫПУСКА ГОТОВЫХ САМОЛЕТОВ В 2013 ГОДУ

ГП "Антонов" планирует произвести 10 самолетов в 2013 г., вместо ранее планировавшихся 12. Об этом заявил генеральный конструктор ГП "Антонов" Дмитрий Кива.

По его словам, на сегодня в цехе окончательной сборки находится 6 самолетов семейства Ан-148/Ан-158, еще 4 находятся на разной стадии изготовления. "Мы полностью зависим от смежников-поставщиков комплектующих, если поставки будут выполнены вовремя, то мы выдержим график изготовления самолетов. Пока же отдельные предприятия нас сдерживают из-за этого пересматриваются сроки поставок готовых самолетов. Что касается заказчиков, то на сегодня мы имеем пакет заказов на 100 самолетов семейства Ан-148/Ан-158", - отметил Д. Кива.

Он не стал уточнять какие именно компании-поставщики узлов и агрегатов не справляются с поставками. ([Metal-monitor/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

БЕЛАРУСЬ: РАЗРАБОТАНА КОНЦЕПЦИЯ НАЦИОНАЛЬНОЙ КОСМИЧЕСКОЙ ПРОГРАММЫ НА 2013-2017 ГОДЫ

В Беларуси разработана концепция Национальной космической программы на 2013-2017 гг. Об этом сообщил руководитель аппарата НАН Беларуси Петр Витязь.

Концепция уже прошла первое согласование с заинтересованными госорганами и сейчас находится на рассмотрении Совета министров. Документом предполагается создание Беларусью спутника, позволяющего вести съемку с разрешением 1 м. Кроме того, планируется создавать мини-спутники, что позволит привлечь к космическим технологиям молодежь добавил Петр Витязь.

Национальная космическая программа на 2013-2017 гг. будет ориентирована на решение таких социально-экономических задач Беларуси, как охрана окружающей среды, рациональное землепользование и природопользование, защита от чрезвычайных ситуаций и национальная безопасность. Кроме того, она должна содействовать развитию научно-технического и производственного потенциала страны в области высоких технологий. ([БЕЛТА/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

КАЗАХСТАН: ЗАПУСК ПЕРВОГО СПУТНИКА ПЛАНИРУЕТСЯ В IV КВАРТАЛЕ 2013 ГОДА

Запуск первого казахстанского спутника дистанционного зондирования земли (ДЗЗ) планируется в IV квартале, сообщила пресс-служба национального космического агентства РК. "Запуск первого казахстанского спутника ДЗЗ (среднего разрешения) запланирован на IV квартал с космодрома "Ясный" в России. Второй космический аппарат ДЗЗ (высокого разрешения) планируется запустить в 2014 г. с французского космодрома "Куру", - говорится в пресс-релизе.

Реализация проекта позволит решить следующие задачи: предупреждение, мониторинг и оценка последствий ЧС, разведка и добыча полезных ископаемых, экологический мониторинг, картографирование, учет, планирование и контроль земле-лесопользования, мониторинг состояния сельхозугодий, оборона и безопасность, мониторинг лесных и степных пожаров.

Срок активного существования спутников - не менее 7 лет. Целевые группы потребителей: госструктуры, научные учреждения, коммерческие организации. ([Forbes.kz/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: НАЧАЛАСЬ РАЗРАБОТКА НОВОГО ИСТРЕБИТЕЛЯ-ПЕРЕХВАТЧИКА

В России по заказу ВВС началась разработка нового истребителя-перехватчика для замены устаревшего МиГ-31. Как сообщает РИА "Новости" со ссылкой на главнокомандующего ВВС генерал-лейтенанта Виктора Бондарева, новый самолет будет создан до 2020 г. и до 2028 г. заменит существующий парк устаревших истребителей МиГ-31.

Бондарев на "круглом столе" в Госдуме на тему "Возобновление производства МиГ-31: реальность и перспективы" сообщил: "Мое мнение - это приступить к созданию нового самолета такого же назначения, и до окончания госпрограммы вооружений - 2020 г. мы, я думаю, создадим этот самолет за семь лет".

По словам Бондарева, возобновить производство МиГ-31, прерванное в 1994 г., невозможно, поскольку это затормозит развитие научно-технической мысли и промышленности. Сейчас, отметил главком, на вооружении России числятся 122 истребителя-перехватчика МиГ-31, и есть "сверхштатные единицы", которые можно модернизировать и ввести в строй.

Как заявил Бондарев, эксплуатация и модернизация МиГ-31 продолжится до 2030 г. Всего планируется модернизировать 44 истребителя-перехватчика. "МиГ-31 - хороший самолет. До 2028-2030 гг. мы будем его эксплуатировать по полной программе, и он выполнит те задачи, которые перед ним стоят", - сказал главком.

В ходе "круглого стола" Бондарев также заявил, что масштабная модернизация МиГ-31 до современного уровня обойдется в 50 млрд. руб., и эти деньги лучше потратить на создание нового самолета. Председатель думского комитета по обороне Владимир Комоедов, в свою очередь, уверен, что при грамотном проведенной модернизации МиГ-31 будет еще 10-15 лет превосходить современные российские и зарубежные аналоги.

Разработка МиГ-31 началась в 1968 г., в 1975 г. самолет совершил первый полет, а в 1981 г. - был принят на вооружение. Сейчас истребители-перехватчики проходят модернизацию до уровня МиГ-31БМ. ([Lenta.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ДО 2020 ГОДА НА КОСМИЧЕСКУЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПОТРАТЯТ ПОРЯДКА 1,6 ТРЛН. РУБ.

Президент Владимир Путин на совещании по развитию космической отрасли заявил, что до 2020 г. Россия потратит на космос 1,6 трлн. руб., сообщила пресс-служба Кремля.

Президент подчеркнул, что одной из базовых задач космической отрасли является реализация перспективных проектов по созданию новых космических аппаратов различного назначения, а также разработка и производство ракетных двигателей. Особый акцент должен быть сделан на развитии технологической базы, обеспечивающей производство космических средств мирового уровня.

"В 2013 г. финансирование космических программ в России составило около 181 млрд. руб., рост по сравнению с 2008 г. - более чем в три раза. По общему объему выделяемых средств мы занимаем третье место в мире после Соединенных Штатов и объединенной Европы", - сказал Владимир Путин.

Он отметил, что в 2013-2020 гг. на космическую деятельность в рамках соответствующих госпрограмм должно быть выделено порядка 1,6 трлн. руб. ([Aex.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР ДМИТРИЙ РОГОЗИН ПРЕДЛАГАЕТ СОХРАНИТЬ РОСКОСМОС В РАМКАХ РЕОРГАНИЗАЦИИ РАКЕТНО-КОСМИЧЕСКОЙ ОТРАСЛИ

Вице-премьер Дмитрий Рогозин предложил президенту РФ Владимиру Путину сохранить Роскосмос в рамках реорганизации ракетно-космической отрасли. Об этом он заявил на совещании по развитию космической отрасли.

"В результате сложных дискуссий наша рабочая группа пришла к выводу, что на современном этапе необходимо сохранение и усиление роли федерального органа исполнительной власти - Роскосмоса, - заявил Рогозин. - И одновременная поэтапная консолидация организаций ракетно-космической отрасли в крупные холдинги в виде открытых акционерных обществ, акции которых на 100% принадлежат Российской Федерации".

Вице-премьер добавил, что эти холдинги должны специализироваться на разработке и производстве перспективных конкурентоспособных орбитальных космических средств, средств выведения, ракетных двигателей, систем управления, ракетных комплексов стратегического назначения и так далее. "Предлагаемая структура управления космической отрасли предусматривает непосредственно подчинение Роскосмосу всей науки в виде общесистемных отраслевых институтов, ответственных за научно-техническое обоснование перспективных направлений развития ракетно-космической техники, экспертизу проектов, всей инфраструктуры в виде отраслевых организаций, отвечающих за развитие объектов - космодромов, испытательной базы, наземной инфраструктуры и так далее", - отметил Рогозин.

Вице-премьер напомнил, что в рамках реорганизации ракетно-космической отрасли всего рассматривалось три варианта реформирования отрасли. Первый вариант предусматривал создание независимых холдингов в виде ОАО и сохранения Федерального космического агентства, которое осуществляло бы функции по реализации госполитики, нормативно-правовое регулирование и так далее. Второй вариант предусматривал слияние всех организаций ракетно-космической промышленности в единый холдинг по условным названием "Космопром" в виде открытого акционерного общества. И третий вариант предполагал создание государственной космической корпорации - корпорации "Роскосмос" - по аналогии с госкорпорацией "Росатом". (АРМС-ТАСС/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: МИНПРОМТОРГ СФОРМИРОВАЛ ПРОГРАММУ ГОСЗАКАЗА САМОЛЕТОВ И ВЕРТОЛЕТОВ

Минпромторг подготовил консолидированную программу госзаказа гражданских самолетов и вертолетов. Для нужд государственного заказчика будет закуплено 133 самолета и 224 вертолета, сообщил заместитель министра промышленности и торговли Юрий Слюсарь в рамках съезда авиапроизводителей в Москве.

Рассматриваются варианты приобретения госзаказчиком авиационной техники в лизинг. "Почему нельзя использовать лизинговые механизмы, в том числе для отрасли инфраструктурных услуг? Сама лизинговая компания получит оборот, получит парк", - отметил замминистра. Переговоры велись с рядом лизинговых компаний: ГТЛК, "Ильюшин финанс Ко", "ВЭБ-лизинг". Госзаказчики поддержали такую схему, заверил Ю. Слюсарь.

Согласно статистике Минпромторга, озвученной на съезде, объем выпуска авиационной промышленности вырос в 3 раза в 2002-2012 гг. - с 195 млрд. до 572 млрд. руб. Всего за данный период было произведено 102 самолета и 190 вертолетов. По оценке Ю. Слюсаря, общий объем бюджетного финансирования за 10 лет составил 462,5 млрд. руб. (АвиаПорт/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ ВЕДЕТ РАЗРАБОТКУ НОВЫХ ЭКРАНОПЛАНОВ

Россия ведет опытно-конструкторские работы (ОКР) по созданию нового поколения экранопланов, однако пока их облик и место в Вооруженных силах не определены. Об этом сообщил директор департамента вооружения Минобороны РФ Анатолий Гуляев. Он напомнил, что по заказу Минобороны Конструкторское бюро им. Алексеева провело научно-исследовательскую работу по изучению существующих проблемных вопросов в аэродинамике и гидродинамике экранопланов, а также проработку его облика. "Работа завершена, она принята военным ведомством, но окончательного вывода по облику этих кораблей в ней не сделано", - заявил он. "Полномасштабные опытно-конструкторские работы, в принципе, предусмотрены госпрограммой вооружений с 2016г., но, не имея понимания по облику, конечно, развертывать такую работу нецелесообразно", - сказал Гуляев. По его словам, "необходимо дополнительно проработать как минимум три проблемных вопроса".

"Первая проблема - сегодня имеется очень высокая степень технических рисков от создания экранопланов, - отметил глава департамента. - Поэтому требуется не только научная, но еще и техническая проработка возможности его создания". "Требуется также определение места экранопланов в выполнении Вооруженными силами боевых задач, - сказал он. - Это связано, прежде всего, с созданием межвидовых группировок войск и сил. Кроме того, Минпромторг разработал проект развития экранопланов военного и гражданского назначения. Этот проект прорабатывается совместно с Минобороны, и по результатам этой проработки будут приняты решения об открытии ОКР для военного ведомства". (АРМС-ТАСС/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ГРАЖДАНСКОЕ АВИАСТРОЕНИЕ НЕ ОПРАВДАЛО НАДЕЖД

Увеличение объемов бюджетного финансирования авиастроительной отрасли не привело к кардинальным изменениям в авиапроме, особенно в гражданском авиастроении, говорится в материалах, распространенных на первом съезде авиапроизводителей России. "Не выполнены запланированные объемы производства по самолетам Ил-96, Ту-204, Бе-200, Ан-148, отставание программы "Сухой Суперджет" от первоначальных планов - на три года", - говорится в материалах.

Согласно им, в 2002-2012 гг. выручка российского авиастроения увеличилась со 195 млрд. до 579 млрд. руб. При этом ежегодное бюджетное финансирование выросло за этот же период с 3 млрд. руб. в 2002 г. до 69 млрд. в 2012 г.

Сегодня доля российской продукции в сегменте мирового рынка авиастроения в денежном выражении невелика. В частности, в авиационной отрасли в целом - 5,2%, в том числе в производстве гражданской авиационной продукции - 1,1%, военной авиационной продукции - 12,5%, в самолетостроении - 4,8%, в вертолетостроении - 16,3%, в авиационном двигателестроении - 2%.

К 2025 г. планируется увеличить долю российских производителей авиационной продукции на мировом рынке до 6,3%, при этом рост доли российских производителей гражданской авиационной продукции планируется увеличить до 3,6%, а долю российских производителей военной авиационной продукции сохранить на уровне 12%.

Согласно программе, общий бюджет российского авиастроения в этот период составит 1705 млрд. руб. В том числе из средств федерального бюджета планируется направить в авиастроение 1207 млрд. руб. Обязательства компаний по участию в инвестициях - 497 млрд. руб. (Аех.ru/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ИСТРЕБИТЕЛЬ 5-ГО ПОКОЛЕНИЯ ПОСТУПИТ В ВВС В 2016 ГОДУ

Перспективный авиационный комплекс фронтовой авиации (ПАК ФА, Т-50) начнет поступать на вооружение российских ВВС в 2016 г., заявил президент России Владимир Путин в ходе "прямой линии" с гражданами РФ.

"Самолет пятого поколения должен быть поставлен в серийное производство и начать поступать в войска в 2016 г.", - сказал он, отметив что по ряду параметров ПАК ФА будет превосходить основного конкурента - американский F-35.

Ранее серийное производство ПАК ФА планировалось начать в 2015 г. Представители Минобороны также заявляли, что истребитель пятого поколения начнет поступать в войска в 2015 г.

В настоящее время в испытаниях принимают участие 4 машины добавил президент.

Он также подчеркнул, что стоящие в настоящее время на вооружении ВВС РФ самолеты поколений 4+ и 4++, такие как Су-34, Су-30СМ и Су-35, полностью отвечают современным требованиям.

Первый вылет ПАК ФА состоялся 29 января 2010 г. В настоящее время ведется комплекс наземных и летных испытаний. В них принимают участие 4 самолета. Пятый летный прототип проходит заводские испытания. (АвиаПорт/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ГОСУДАРСТВО ПОДДЕРЖИТ МЕЖДУНАРОДНУЮ СЕРТИФИКАЦИЮ АВИАКОМПОНЕНТОВ

Минпромторг окажет всестороннюю поддержку производству авиакomпонентов, сертифицированных на мировом уровне, заявил на съезде авиапроизводителей России заместитель министра промышленности и торговли РФ Юрий Слюсарь. "Государство будет активно поддерживать международную сертификацию производимых в России авиакomпонентов, в том числе комонентов третьего-четвертого уровня", - сказал он.

Государственную поддержку Ю. Слюсарь обещал также предприятиям, занимающихся локализацией в России производства западных авиакomпонентов. Замминистра призвал расценивать такого рода поддержку как договор между государством и отраслью. В ответ ожидается, что предприятия будут модернизировать производства, сокращать излишние производственные мощности и развивать кооперацию, в том числе между научными центрами и серийным производством.

На поддержку производства авиакomплекующих, по словам Ю. Слюсаря, в 2013-2020 гг. выделено 7 трлн. руб., из которых 5,3 трлн. руб. планируется потратить на выполнение планов по государственным закупкам, развитие корпоративных и научных центров, сокращение лишних мощностей. Замминистра пообещал, в частности, представителям авиапромышленности "вместе бороться за доступ к дешевым деньгам". (АвиаПорт/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: НЕДОСТАТКИ СУ-34 УСТРАНЕНЫ

Минобороны РФ не имеет претензий к промышленности по новым фронтовым бомбардировщикам Су-34, заявил первый замминистра обороны генерал армии Аркадий Бахин. "У нас не так давно был ряд претензий к промышленности по применению этой обороны новой для нас техники. Сегодня 7-тысячная база завершает переход на Су-34 вместо самолетов Су-24. Должен отдать честь нашей промышленности, новосибирскому авиазаводу, летным экипажам, что недостатки, которые мы предъявляли промышленности, устранены", - сказал Бахин.

О каких именно претензиях шла речь, не уточняется.

Су-34 по боевым возможностям относится к поколению самолетов "4+". Независимо от времени суток и метеословий он способен эффективно поражать наземные, морские и воздушные цели в любом географическом районе с применением всей номенклатуры авиационных боеприпасов, в том числе высокоточных. Су-34 может нести до 8 т различного вооружения, дальность полета - около 4 тыс. км, максимальная скорость - 1,9 тыс. км/ч.

До 2020 г. в ВВС РФ должно поступить более 90 таких машин. Первые серийные образцы Су-34 были выпущены на Новосибирском авиазаводе в 2006 г. (РИА "Новости"/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: НАЧАЛИСЬ ГОСУДАРСТВЕННЫЕ ИСПЫТАНИЯ САМОЛЕТА ТУ-214ОН

В России начались государственные испытания самолета авиационного наблюдения Ту-214ОН, построенного в рамках международного Договора по открытому небу, сообщила пресс-служба "Объединенной авиационной корпорации". В рамках госиспытаний планируется осуществить 33 полета, после чего на Ту-214ОН будут проведены приемо-сдаточные полеты и подготовка к передаче заказчику.

На самолете Ту-214ОН на КАПО были выполнены летно-конструкторские и сертификационные испытания, а также испытания бортового комплекса авианаблюдения, говорится в сообщении.

Второй борт по проекту "Открытое небо" сейчас находится на стадии окончательной сборки в производственном цехе КАПО и в скором времени будет передан на летно-испытательную станцию предприятия для летных испытаний. (Аех.ru/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ООО «АЭРОКОН» СОЗДАЛО СЕМЕЙСТВО ГИРОСТАБИЛИЗИРОВАННЫХ ПЛАТФОРМ

ООО "Аэрокон" (Казань) создало семейство гиростабилизированных платформ для различных целевых нагрузок, сообщил главный конструктор по беспилотным системам самолетного типа компании Игорь Петухов.

По его словам, создав три типа гиростабилизированных платформы для различных целевых нагрузок, компания в настоящее время готовит и в ближайшее время опубликует информацию о новых разработанных платформах. Разработанные гиростабилизированные платформы, прежде всего, отличаются массовыми показателями: они рассчитаны на целевую нагрузку массой 0,6 кг, 2 кг и 5 кг.

Такие гиростабилизированные платформы с целевой нагрузкой ставить можно не только на беспилотниках, но и на пилотируемых аппаратах, например, вертолетах. Эти платформы испытаны на наземных стендах, а также на беспилотниках разработки ООО "Аэрокон" типа "Рубеж", кроме платформы для целевой нагрузки 5 кг, которая испытывалась только на наземном стенде, дополнил И. Петухов.

Он отметил, что разработанные гиростабилизированные платформы предназначены для новых и перспективных полезных нагрузок для беспилотников и будут отличаться от сегодняшних расширением номенклатуры за счет большего наполнения специальным целевым оборудованием, которое несет гиростабилизированная платформа. Одновременно повышена и точность стабилизации самой платформы. Все разработки целевых нагрузок и платформ для них производятся компанией за собственные средства в инициативном порядке.

ООО "Аэрокон" разрабатывает и производит комплексы беспилотной воздушной разведки, наблюдения и мониторинга с беспилотными летательными аппаратами типа "Рубеж-2", "Рубеж-10" и "Рубеж-20". (АвиаПорт/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ОАО «ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ» РАССЧИТЫВАЕТ УВЕЛИЧИТЬ ДО 2020 ГОДА ДОЛЮ ПРОДУКЦИИ НА МИРОВОМ РЫНКЕ

В ОАО "Вертолеты России" планируют увеличить до 2020 г. долю продукции на мировом рынке вертолетной техники до 17% с нынешних 14,5%. Об этом заявил директор департамента анализа и прогнозирования рынка "Вертолетов России" Виктор Егоров. "Сегодня мировой парк вертолетов составляет порядка 60 тыс. вертолетов. Россия занимает около 14,5% мирового рынка вертолетов, что составляет в количественном исчислении 8,76 тыс. машин. Мы рассчитываем до 2020 г. увеличить эту долю до 17%", - заявил он. По словам Егорова, ключевыми рынками для "Вертолетов России", помимо РФ, стали страны СНГ, Китай, Индия, страны Ближнего Востока, Африки и Латинской Америки. В сегменте военных вертолетов доля российской техники составляет 24%, а в гражданской - 9%.

Он также отметил и сложность поставленной задачи по увеличению доли вертолетной техники на рынке. "Задача непростая, рынок будет расти и резервы холдинга, которые были в период его становления за счет элементарного устаревания конкуренции внутри страны и наведения элементарного порядка они, практически, исчерпаны. В дальнейшем потребуются существенное увеличение нашей работы по таким направлениям, как: повышение конкурентоспособности, более качественная работа с заказчиком, создание новых моделей вертолетов для гражданского рынка", - заявил он. ([Aex.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Aex.ru/Машиностроение_Украины,_СНГ,_мира))

РОССИЯ: ОСНОВНОЙ ОБЪЕМ ПЕРВОГО ЭТАПА ГОСИСПЫТАНИЙ САМОЛЕТА 5-ГО ПОКОЛЕНИЯ ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАВЕРШИТЬ В 2015 ГОДУ

Основной объем 1-го этапа госиспытаний Перспективного авиационного комплекса фронтовой авиации (ПАК ФА), также известного как самолета 5-го поколения, планируется завершить в 2015 г. Об этом сообщил президент "Объединенной авиастроительной корпорации" (ОАК) Михаил Погосян. "Мы должны в 2013 г. завершить предварительные испытания этого комплекса и начать его опытную эксплуатацию. В 2014 г. - приступить к проведению государственных испытаний, а основной объем первого этапа этих госиспытаний планируется завершить в 2015 г.", - сказал Погосян. "Но в целом сроки реализации программы (создания ПАК ФА) соответствуют тем задачам, которые были определены государственной программой вооружения до 2020 г.", - заявил президент ОАК, не уточнив, однако, в каком году серийный самолет 5-го поколения поступит в войска. По его словам, сейчас испытания проходят в общей сложности шесть опытных образцов ПАК ФА (получили обозначение Т-50). Четыре участвуют в летных испытаниях, один - в статических и один - в комплексных наземных. В текущем году еще один самолет будет подключен к летным испытаниям. "Таким образом, пять самолетов будут проходить летные испытания", - подытожил Погосян.

Он напомнил, что в прошлом году в корпорации начата первоначальная оценка характеристик бортового оборудования, завершен комплекс испытаний локатора с фазированной антенной решеткой, что "является принципиально важным качеством, обеспечивает существенный рост эффективности по сравнению с самолетами предыдущего поколения". Тем самым было получено подтверждение основных режимов работы перспективного авиационного комплекса. "Мы разработали эскизный проект двигателя второго этапа. На базе этого эскизного проекта будет принято решение проведения дальнейших работ", - сообщил президент ОАК. (APMC-TACC/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Машиностроение_Украины,_СНГ,_мира))

РОССИЯ: ОАО «ПЕРМСКИЙ МОТОРНЫЙ ЗАВОД» (ПМЗ) ПОЛУЧИЛО МЕЖДУНАРОДНЫЙ СЕРТИФИКАТ СООТВЕТСТВИЯ СИСТЕМЫ МЕНЕДЖМЕНТА КАЧЕСТВА

Международный сертификационный центр Bureau Veritas Certification с одобрения UKAS Management systems (Великобритания) выдал Пермскому моторному заводу Сертификат соответствия системы менеджмента качества (СМК) требованиям международных аэрокосмических стандартов BS EN ISO 9001:2008, EN 9100:2009, AS 9100 Rev C. применительно к производству, сборке и испытаниям авиационных двигателей. Пермский моторный завод стал третьим предприятием в двигателестроительной отрасли, получившим такое признание Международного органа по сертификации, и одним из немногих среди промышленных предприятий России. Сертификация СМК проводилась в рамках совершенствования СМК ОАО "Пермский моторный завод" при производстве авиационных двигателей, в т. ч. при подготовке к выпуску перспективных авиационных двигателей семейства ПД-14.

Эксперты Bureau Veritas Certification провели на ПМЗ аудит результативности функционирования основных процессов СМК предприятия: управления производством, заключения и ведения договоров, управления закупками, разработки и внедрения технологического оснащения, управления проектами, управление персоналом. Кроме того, в процессе аудита было проверено функционирование процессов СМК в подразделениях предприятия: серийно-конструкторском отделе, управлении технического контроля, отделе менеджмента качества и сертификации, отделах главного металлурга и главного механика, в ряде механосборочных цехов и цехе сборки. Эксперты дали положительную оценку итогам аудита, отметив высокий уровень работы, проведенной специалистами ОАО "ПМЗ", понимание предъявляемых требований, настроенность на диалог. Отличительная особенность международного сертификата соответствия СМК - в том, что он подтверждает не только выполнение технических требований, но и эффективность работы управленческого персонала, результативность процессов, оценка управленческого потенциала. Получение этого сертификата - свидетельство успешного выполнения ПМЗ требований заказчика, признания качества выстроенной на предприятии системы управления. (Пресс-служба ОАО "Пермский моторный завод"/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Машиностроение_Украины,_СНГ,_мира))

РОССИЯ: ВЫРУЧКА ОАО «НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ (НПО) «САТУРН» ЗА I КВАРТАЛ 2013 ГОДА СОСТАВИЛА 2,5 МЛРД. РУБ.

За I квартал объем производства ОАО "НПО "Сатурн" достиг уровня 2960 млн. руб., выручка за этот же период составила 2540 млн. руб., сообщила пресс-служба "Сатурна". "Данные показатели выросли к уровню 2012 г. более чем в 2 раза. В целом по 2013 г. планируется рост объемов производства и выручки на 20% к факту 2012 г.", - отметили в компании. Среднемесячная заработная плата работников достигла уровня 27,4 тыс. руб., прирост к соответствующему периоду прошлого года составил 18%. Эти и другие показатели работы НПО обсуждались в администрации Ярославской области на традиционной рабочей встрече губернатора Сергея Ястребова и управляющего директора ОАО "НПО "Сатурн" Ильи Федорова. Также был рассмотрен вопрос о задолженности МУП ГО Рыбинска "Теплоэнерго" перед ОАО "НПО "Сатурн". По состоянию на 19 апреля задолженность "Теплоэнерго" перед "Сатурном" за теплоэнергию, отпущенную с декабря 2011 г. по март 2013 г., составляет 237325 тыс. руб. и имеет стабильную тенденцию к увеличению. Особое внимание глава области уделил вопросу исполнения ОАО "НПО "Сатурн" гособоронзаказа и контракта на производство и поставку двигателей Д-30КП-2 в интересах инозаказчика, которые реализуются НПО "Сатурн" своевременно и качественно, говорится в сообщении. ([Aex.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Aex.ru/Машиностроение_Украины,_СНГ,_мира))

РОССИЯ: ПЕРМСКИЕ УЧЕНЫЕ СОВМЕСТНО СО СПЕЦИАЛИСТАМИ ОАО «РАКЕТНО-КОСМИЧЕСКАЯ КОРПОРАЦИЯ (РКК) «ЭНЕРГИЯ» ИМ. С. КОРОЛЕВА» РАЗРАБОТАЮТ ПРОЕКТ КОСМИЧЕСКОГО МОДУЛЯ «ОКА-Т»

Коллектив ученых кафедры общей физики физического факультета Пермского государственного национального исследовательского университета (ПГНИУ) пригласили к реализации совместно со специалистами РКК "Энергия" проекта создания космического модуля "ОКА-Т", сообщила пресс-служба ПГНИУ.

Коллектив ученых кафедры общей физики ПГНИУ вновь приглашен к участию в реализации Федеральной космической программы России. На этот раз совместно со специалистами РКК "Энергия" пермские физики разработают научную аппаратуру и программу прикладных исследований на новейшем космическом аппарате "ОКА-Т". Срок окончания работ по эскизному проекту - ноябрь, говорится в сообщении ВУЗа.

"Не секрет, что запуск грузовых кораблей "Прогресс-М" и "Союз" обходится очень дорого. При этом значительную долю грузов составляют научные приборы и материалы для исследований. Российские ученые предложили создать независимую от МКС платформу, на которой и будут проводиться исследования поведения жидкостей и газов в невесомости", - рассказали в ПГНИУ.

Говоря о необходимости создания аппарата "ОКА-Т", руководитель проектной группы заведующий кафедрой общей физики ПГНИУ профессор Геннадий Путин отметил, что свободно летающий спутник сможет обеспечить "чистоту" эксперимента, поскольку повседневная жизнь космонавтов может повлиять на результаты опытов.

К разработкам планируется привлечь аспирантов и талантливых студентов направления "Фундаментальная физика" Пермского университета.

"Проектировка "ОКА-Т" только начинается. Но уже сейчас можно сказать, что космический аппарат будет представлять свободно летающий автоматический спутник, на котором будут проводиться научные исследования в разных областях науки: физики, химии, биологии, медицине, - пояснили в университете. - После "заправки" экспериментальным материалом на МКС, "ОКА-Т" отправят в свободное плавание по орбите".

Планируется, что раз в полгода аппарат будет пристыковываться к МКС для сбора материалов и подведения результатов экспериментов. "В итоге, разработанный при участии пермских физиков аппарат поможет не только сэкономить деньги на дополнительных пусках грузовых кораблей, но и обеспечит достоверность результатов научных космических экспериментов", - подчеркнули в ПГНИУ. ([Аех.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Аех.ru/Машиностроение_Украины,_СНГ,_мира))

РОССИЯ: ОАО «РОССИЙСКАЯ САМОЛЕТОСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ (РСК) «МИГ» ГОТОВО ВЕСТИ С ИНДИЕЙ ПЕРЕГОВОРЫ О ПОСТАВКЕ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ МИГ-35

Российская самолетостроительная корпорация (РСК) "МиГ" предлагает Индии рассмотреть возможность заключения контракта о поставках многоцелевого истребителя МиГ-35. Об этом рассказал генеральный директор РСК "МиГ" Сергей Коротков, который принял участие в празднованиях по случаю 50-летия начала поставок индийским ВВС советских истребителей МиГ-21.

"Несмотря на то, что мы уступили в тендере на поставку ВВС Индии 126 многоцелевых истребителей, все те требования, которые были выдвинуты тендерным комитетом, РСК "МиГ" выполнила, - подчеркнул Коротков. - Самолет продемонстрировал хорошие результаты, порой даже превосходящие ожидания".

По его словам, корпорация рассчитывает на то, что "Индия рассмотрит возможность заключения контракта о поставках МиГ-35". "И у нас появится возможность его реализовать, - сказал он. - В рамках того багажа знаний, который Индия получила в процессе проведения этого тендера, мне бы хотелось, чтобы в конечном итоге тема МиГ-35 имела продолжение на фоне нашей общей истории и 50-летнего партнерства".

Согласно предварительной информации, победителем тендера на поставку истребителей индийским ВВС стала французская компания "Дассо" (Dassault) с самолетом "Рафаль" (Rafale). Однако официально о сроках заключения контракта ни одна из сторон так и не объявила.

Соглашение о поставках МиГ-21 в Индию было подписано в 1962 г., начались они годом позже. В 1967 г. индийская корпорация "Хиндустан Аэронотикс" (Hindustan Aeronautics Limited, HAL) передала ВВС Индии первый МиГ-21, построенный здесь по лицензии, полученной от СССР. ([APMC-TACC/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://APMC-TACC/Машиностроение_Украины,_СНГ,_мира))

Интервью

РОССИЯ: ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ОАО «ОБЪЕДИНЕННАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ КОРПОРАЦИЯ (ОПК) «ОБОРОНПРОМ» ДМИТРИЙ ЛЕЛИКОВ: «ВЕРТОЛЕТЫ КОРПОРАЦИИ КОНКУРЕНТОСПОСОБНЫ НА МИРОВОМ РЫНКЕ»

Генеральный директор ОПК "Оборонпром" Дмитрий Леликов рассказал о работе корпорации и перспективных направлениях ее деятельности...

- Корпорация "Оборонпром" - гигантская структура. Можно разделить профиль деятельности на две части: это вертолетостроение, это корпорация ОАО "Вертолеты России", и "Объединенная двигателестроительная корпорация". Можно ли подробнее, чем занимается структура в целом и каждая из этих двух составляющих?

- Компания "Оборонпром" была создана в 2002 г. В 2004 г. вышел первый указ президента о внесении в "Оборонпром" вертолетостроительных активов. Тогда в первом указе это были "милевские" активы. С этого момента началась плотная работа по консолидации российского вертолетостроения. Буквально через 2 года вышел второй указ, где в "Оборонпром" вносились и "камовские" активы. Таким образом в рамках "Оборонпрома" была осуществлена консолидация вертолетных активов РФ - и милевского, и камовского направлений.

В 2007 г. мы создали управляющую компанию ОАО

"Вертолеты России", в которую планировали внести эти активы с целью формирования вертикально интегрированного производственного холдинга "Вертолеты России", что мы и сделали. В 2010 г. формирование холдинга было завершено путем внесения туда вертолетостроительных активов, которые были на балансе "Оборонпрома". При этом роль, которую компания "Оборонпром" сыграла в консолидации, помимо получения активов от государства, это было еще приобретение не хватающих для контроля и более эффективного управления акций на рынке, увеличение уставных капиталов уже в рамках различных федеральных целевых программ.

Таким образом, активы, которые мы вносили в "Вертолеты России", имели уже значительную долю контроля главного мажоритарного акционера "Оборонпрома" и затем "Вертолетов России". И это является ключевым для эффективного управления. Потому что многие действия для управления ты можешь делать только тогда, когда у

тебя 51%, но многие действия - и они необходимы особенно при реструктуризации, - ты можешь делать только тогда, когда у компании 75% и больше. В этом и состояла ключевая задача первого этапа - именно произвести консолидацию до значительных пакетов акций. В 2010 г. компания "Вертолеты России" была сформирована как полноценный производственный холдинг, с тех пор работает и набирает обороты.

- *Вы говорили, что нужно для принятия многих решений иметь три четверти. А вот какая цель решений? Какая была сверхцель этого объединения, консолидации? Сделать структуру, которая будет фактически монополистом на вертолетном рынке в России?*

- Монополистом она являлась с первого момента, когда были внесены все активы. Цель увеличения доли в пакетах акций - для того, чтобы проводить полноценную реструктуризацию отрасли. Потому что без реструктуризации отрасли достичь высокой экономической и производственной эффективности сложно. Почему? Отрасль до этого имела специфику в рамках построения авиационной промышленности еще в рамках Советского Союза. На сегодняшний день вертикально интегрированные структуры, конкуренты "Вертолетов России" на мировом рынке - это компании, у которых головная компания имеет внутри себя конструкторские бюро, имеет центры технологической компетенции, имеет сборочные площадки, т. е. это достаточно компактные, хорошо управляемые компании.

Та же цель стоит сегодня и перед "Вертолетами России" и "Оборонпромом" как главным акционером - сформировать не только компании, вертикально и горизонтально интегрированную, но и сделать из нее эффективного игрока мирового рынка. И это главная задача, которую должен делать топ-менеджмент и "Вертолетов России" и "Оборонпрома".

- *У вас первый раз обнаружил такое название, такую бизнес-единицу, как дивизион. Что имеется в виду?*

- Дивизионы у нас сейчас созданы в "Объединенной двигателестроительной корпорации". Я вкратце скажу о том, что в 2008 г., спустя 4 года с момента выхода первого указа президента о формировании вертолетостроительной компании, вышел указ президента о внесении в "Оборонпром" двигателестроительных активов. Если в 2010 г. мы сформировали полноценный холдинг ОАО "Вертолеты России", то в 2012 г. - холдинг "Объединенная двигателестроительная корпорация" (т. е. 4 года у нас ушло на его формирование).

В прошлом году мы внесли все активы в уставной капитал "Объединенной двигателестроительной корпорации", и сегодня ОДК - это такой же полноценный производственный холдинг, как "Вертолеты России". Но, в отличие от "Вертолетов России" корпоративная структура ОДК немножко иная. Мы пошли по пути создания дивизионов, по продуктовой принципу, в силу того, что организовано продуктовой линейкой двигателей значительно шире, чем продуктовой линейкой вертолетов. Для того чтобы создать специализацию и концентрацию усилий на ключевых направлениях, мы пошли по созданию дивизионов по продуктовому принципу.

Мы здесь не изобретали велосипед, мы посмотрели эту схему у наших конкурентов, крупнейших мировых компаний, Pratt & Whitney, Rolls-Royce, Safran. У них существуют так называемые программы в головной компании, которые идут тоже по продуктовому принципу. Это военные двигатели, коммерческие двигатели, вертолетные двигатели. У Safran вертолетные двигатели - это отдельная структура - Turbomeca. Таким образом достигается большая специализация и при разработках, и при производстве. Потому что сегодняшнее проектирование, создание и производство двигателей для гражданской авиации очень сильно отличается по идеологии от разработки,

производства военных двигателей, разные критерии предъявляются для одних и для других двигателей.

- *А раньше было ближе?*

- Да. Считается так, что где-то на 3-м поколении двигателей произошло вот это расхождение. Раньше - особенно с учетом сложного в этом отношении XX века, века, в котором было много войн, которым предшествовала гонка вооружений, когда основные ресурсы шли в военное применение - многие гражданские двигатели, особенно в начале, в середине XX века, как базовые это были военные двигатели.

Но на сегодняшний день, слава Богу, тренд сменился, и сегодняшняя гражданская авиация является одним из крупнейших потребителей двигателей. Если взять структуру рынка газотурбинного двигателестроения, то почти половина - это гражданские двигатели. И этот тренд, который сформировался в 1970-х годах, он заставил конструкторов по-другому посмотреть на проблему, когда у потребителя появился запрос на экономичный гражданский двигатель.

Здесь произошло изменение парадигмы подхода и конструирования двигателя, что изначально гражданский двигатель создается с очень жесткими параметрами экономичности. А потом еще такой сложный для конструкторов, но положительный для всего мира тренд экологичности наложил свое требование к гражданскому двигателю. На сегодняшний день экологичность, ограничение по шумам и экономичность - для гражданского двигателя это ключевые критерии.

Естественно, в военном двигателестроении остаются те критерии, которые и до этого были главными. Но хочу сказать, что и сегодня любая армия, в том числе и наша, требует двигатели более экономичные, чем были раньше. Но сама идеология, она между 3-м и 4-м поколением разошлась. Поэтому сегодня конструирование гражданского двигателя - это фактически с нуля конструирование гражданского двигателя. Хотя есть заимствование, и оно всегда будет. Потому что научно-технический задел и по материалам, и по применениям по многим физико-техническим параметрам, он общий, и научно-технический задел, он все равно будет создаваться некий единый, но само конструирование ведется с разной идеологией.

- *Вы еще занимаетесь производством двигателей для космической техники и также занимаетесь разработкой и производством беспилотников - тема, которая вызывает самый живой отклик у специалистов и у не специалистов.*

- Беспилотники - это новое направление работы "Оборонпрома". С одной стороны, вертолетной разработкой беспилотников занимается компания "Вертолеты России", в ее составе это в первую очередь Камовское конструкторское бюро. Но то, что вы имеете в виду, это контракт, который компания "Оборонпром" в 2010 г. подписала с израильской компанией IAI на поставку большой партии беспилотников в Россию.

Почему был выбран "Оборонпром"? Мы достаточно быстро смогли решить задачу их сборки на территории РФ. Потому что предыдущие поставки беспилотников шли напрямую, т. е. в готовом, собранном виде. И стояла задача с учетом того, что они ставятся на вооружение в российскую армию, получить компетенцию их полноценного технического обслуживания.

Для этого нужно было пройти этап сборки, когда предприятие получает комплект абсолютно разобранного летательного аппарата и постепенно рабочие, техники, инженеры машину собирают, испытывают, проводя все необходимые испытательные мероприятия на предприятии и на аэродромах, сдают ее в Министерство обороны. Таким образом набирают компетенцию по возможности пол-

ноценно обслуживать эти аппараты в Министерстве обороны.

Нами было выбрано среди дочерних компаний предприятие, которое могло наиболее быстро освоить сборку и поставку беспилотников, это Уральский завод гражданской авиации, на котором мы организовали эту сборку. И в 2011 г. Министерством обороны был заключен как непосредственно с поставщиком контракт с Уральским заводом гражданской авиации, и уже с прошлого года мы начали сдачу собранных и испытанных машин в Министерство обороны.

Еще примечательный и интересный момент. Как всегда, жизнь вносит интересные коррективы. Когда началось испытание - оно началось уже в ноябре-декабре, - стояли очень сильные морозы в Екатеринбурге. И те опасения, которые предъявлялись к беспилотникам - а именно их применение при больших морозах, - все первые испытания, которые проходили эти беспилотники, они проходили при самых больших морозах. Техника показала себя вполне адекватно. При этом наши специалисты в данных условиях учились вносить все необходимые коррективы в ее работы со специалистами Министерства обороны.

Поэтому мы считаем, что сама первая сдача в самые холодные зимние месяцы уходящей, еще до конца не ушедшей зимы, она проходила в условиях, которые позволяют говорить, что самая крайняя точка холода была пройдена в декабре-январе.

- *Теперь к вертолетам. Что сейчас пользуется из вашего модельного ряда - нас интересуют больше военная техника, - которая пользуется у главного заказчика - Министерства обороны - наибольшей популярностью, из существующих моделей?*

- Наибольшей популярностью пользуются военно-транспортные вертолеты Ми-8/17. Плюс к ним добавились новые вертолеты, которые были приняты на вооружение не так давно, это Ми-28 и Ка-52. Большой объем поставок идет. Это наиболее массовый сегмент. Но точно так же Министерство обороны заказывает и "Ансаты", новые вертолеты, которые уже были созданы в российское время. И сейчас договорились о поставке тяжелых вертолетов Ми-26, которые тоже нужны российской армии.

- *Эти вертолеты, они современные или они дешевые? Почему их берет Министерство обороны?*

- Министерство обороны их берет, и потому что они современные, и потому что они... не сказать, что дешевые, они абсолютно адекватные по цене. Но есть совершенно конкретный порядок. Министерство обороны закупает технику, принятую на вооружение. Поэтому порядок создания военной техники, он достаточно жестко регламентирован. Принятая на вооружение техника поставляется серийно в войска. Поэтому та техника, которая сегодня закупается, это техника, поставленная на вооружение Министерством обороны.

- *К вопросу о том, насколько они модернизированы, насколько они надежны. Был жуткий период, когда Ми-8 падали чаще, чем сосульки с крыши. Насколько это влияет на престиж? Насколько это заставляет задуматься?*

- Могу сказать, что когда случается авиакатастрофа с вертолетами Ми-8, конечно, это всегда крайне неприятное для нас сообщение. И дальше мы внимательно следим за материалами расследования данной авиакатастрофы. В большинстве случаев выявляется человеческий фактор, во многих случаях это очень обидно, когда гибнет техника и гибнут люди, когда причиной является не совсем правильное управление или управление в несоответствующих погодных условиях. Это крайне неприятно, когда человеческие жизни теряются из-за человеческой ошибки.

Но есть причины этого и в том, что техническое об-

служивание у тех авиакомпаний, в которых происходили такие случаи, происходит неадекватно. Были случаи с поставками контрафактных деталей, которые приводили к этому. Что касается Министерства обороны, сегодня этот вопрос, который достаточно принципиально поднят и Министерством обороны, и Военно-промышленной комиссией о том, что для того чтобы иметь надежную технику, в армии должно происходить очень квалифицированное техническое обслуживание.

Эта задача поставлена сейчас и перед Министерством обороны, и перед нами с тем, чтобы организовать адекватное, качественное техническое обслуживание. Даже самый лучший вертолет, если его неправильно обслуживают, несвоевременно меняют вышедшие из строя запасные части, он не будет таким надежным.

- *А как этот вопрос решается сейчас, именно с ремонтом и обслуживанием всей техники в Вооруженных силах? Были разные размышления на этот счет. Сейчас какая тенденция?*

- Сейчас тенденция следующая. Мы готовимся к подписанию новых контрактов на сопровождение жизненного цикла в войсках всей нашей техники. Работа очень непростая. Почему? Она требует очень детальной и внимательной проработки, где начинается и где заканчивается ответственность "Вертолетов России" или "Объединенной двигателестроительной корпорации" и начинается зона ответственности Министерства обороны. Но, учитывая то, что мы понимаем, что для нас это выгодный объем работы, Министерство обороны сегодня в этом отношении очень хорошо нас понимает, поэтому мы сегодня детально прорабатываем разделение зон ответственности и работ по данному направлению и прорабатываем долгосрочные контракты, которые могли бы точно описать порядок работ.

- *С вашей точки зрения, какие самые передовые вертолеты, самые серьезные по боевым характеристикам, по летным показателям? Чем вы гордитесь по праву?*

- Мы гордимся в первую очередь новыми боевыми машинами, которые приняты на вооружение, это и Ми-28Н и Ка-52. При этом основную долю гордости как продукции "Вертолетов России" в целом составляет очень удачный и эффективный вертолет Ми-8/17. Наша гордость распространяется и на ранее созданные машины, и на те машины, которые уже созданы в российское время и поступили на вооружение совсем недавно, я говорю о боевых вертолетах Ми-28Н и Ка-52. Это достаточно современные и несущие очень хорошее, мощное вооружение машины, с хорошей скоростью и с хорошей ударной мощью.

- *Это ударные вертолеты?*

- Да.

- *А насколько они выигрывают по сравнению с зарубежными аналогами?*

- Мы считаем, что наши вертолеты, как минимум, соответствуют сегодняшним мировым требованиям и по ряду показателей их превосходят. Как показатель этого - хороший экспортный потенциал наших боевых вертолетов. В первую очередь это Ми-28Н. Это объяснимо, потому что Ростовский завод, производящий данные машины, он очень хорошо зарекомендовал себя на мировом рынке поставками Ми-24, Ми-35. Поэтому на эту машину в первую очередь поступают экспортные заказы. На сегодняшний день для "Вертолетов России" откровенно сложным становится закрывать производственную программу и для Министерства обороны, и для экспорта. Поэтому можно сказать в какой-то степени, что за российскими вертолетами выстроилась очередь. Это создает вполне приятные для нас заботы по увеличению выпуска вертолетов. Поэтому рост их каждый год большой, составляет

20-30%. Это накладывает значительные требования к производству. Слава Богу, мы справляемся.

- Это, действительно, хорошие новости. Отставим чуть в сторону внешний рынок. В рамках госпрограммы вооружений до 2020 г. что планируется поставлять в плане вертолетной техники в войска?

- В плане вертолетной техники до 2020 г. планируется поставлять и Ми-28Н, и Ка-52, и Ми-26Т2, и Ми-8/17, и Ка-62 (новая машина, которая начнет производиться с 2015г.), и Ка-226, и "Ансат". Т. е. линейка поставок Министерства обороны достаточно широкая. Минобороны получит большой состав разнообразной техники для решения разных задач, которые перед ним стоят.

- Сейчас такое время, когда часто слышим и сами ворчим, что здесь плохо, здесь плохо. Я посмотрел у вас статистику, получается, что за 8 лет у вас выручка выросла с 17 млрд. руб. до 226. Это за счет чего такой скачок?

- Вы имеете в виду по "Оборонпрому"? Это выручка по "Оборонпрому". Это связано в первую очередь с консолидацией, с тем, что предприятия добавлялись в "Оборонпром", поэтому здесь не только интенсивный рост, но и экстенсивный. Но доля интенсивного роста тоже достаточно большая. Мы для себя берем показатели, сравниваем общую выручку предприятий, которые входили в "Оборонпром", начиная с 2008 г., и все это время выручка в среднем ежегодно растет на 15-20%, что является хорошим показателем именно интенсивного развития. А те цифры, о которых вы говорите, это интенсивность, плюс экстенсивность, это просто увеличение предприятий в составе "Оборонпрома".

- Зачем покупают иностранные вертолеты, если наши такие хорошие?

- Иностранные вертолеты покупает Министерство обороны? Частные, наверное, имеются в виду.

- Где есть та ниша, которую не закрываем?

- Ответ достаточно простой. Поскольку мы всем родом из Советского Союза, то те заделы, которые были сделаны тогда, они влияют и на сегодняшнюю российскую промышленность. В большей степени авиационная промышленность Советского Союза - это было обеспечение Министерства обороны, во вторую очередь - это гражданская авиация. Вертолетостроение - это в большей степени Министерство обороны. Поэтому техника, которая производилась, это в большей степени средние и тяжелые вертолеты.

И тогда не стояло задачи создания корпоративного вертолета, чем сильны наши конкуренты. Те же Bell или AugustaWestland имеют основные продажи в этом сегменте. Поэтому, понимая этот момент и понимая, что сложно догонять, потому что это не является нашей сильной позицией - создание и производство корпоративного вертолета, - мы пошли на сотрудничество с компанией AugustaWestland, создали совместное предприятие, в рамках которого на площадке в Томилино, уже начиная с прошлого года и в этом году, идет сборка как раз тех вертолетов, которые мы не производим, это AW139. Это именно VIP-вертолет для корпоративных перевозок.

- Может быть, может существовать и компания - к тому, что мы говорим о монополизме, об укрупнении, - компания, которая начнет небольшое производство корпоративных вертолетов, чтобы даже и не думать о конкуренции и о том, чтобы вам охватить всю возможную на свете гамму летающих машин.

- Возможно, это и правильно. Но если взять наших западных партнеров, конкурентов, то они, понимая, что есть специфика и есть необходимые компетенции для создания, сборки и производства вертолетной техники, та же AugustaWestland, тем не менее, они пошли на партнерство с нами, чтобы вместе с нами организовывать это про-

изводство, вместе с нами собирать вертолеты. И сегодня мы подошли к более продвинутому сотрудничеству уже в рамках нового вертолета, 2,5-тонного, с которым сейчас у "Вертолетов России" идет подготовка к сотрудничеству с компанией AugustaWestland. Поэтому это углубление сотрудничества, которое показывает, что только сборкой все не заканчивается. Это все идет глубже.

- А военные не покупают иностранные вертолеты? Министерство обороны не покупает? Нет, не покупают? Потому что говорят, что были публикации о том, что покупают.

- Нет. Был в прошлом году объявлен тендер, в котором, возможно, приняла бы участие компания Eurocopter, потом этот тендер был отменен. Но в рамках производства совместных вертолетов с AugustaWestland есть интерес у Министерства обороны к приобретению данных машин в их транспортном варианте для Министерства обороны, с целью расширения линейки и получения опыта. Для нас это тоже интересно, для нас это тоже расширение компетенций. Всегда есть чему поучиться у партнеров-конкурентов. Мы на это смотрим абсолютно нормально. Как раз для Министерства обороны то, что они производятся на территории России и компания "Вертолеты России" может организовать адекватную сервисную поддержку, для Министерства обороны это очень важно.

- Включая запчасти.

- Конечно. Включая необходимую согласованную с разработчиком модернизацию.

- Еще очень важный вопрос. В области вертолетостроения и двигателестроения насколько мы свободны от импорта материалов и комплектующих?

- По большому счету вертолетов и двигателей, с учетом того, что промышленность строилась по достаточно замкнутому и независимому циклу, можно сказать, что мы на сегодняшний день очень сильно независимы, практически на 100%. Другое дело, хорошо это или плохо. Для нужд обороны, конечно, это хорошо, когда национальная промышленность может производить все, начиная от электроники, кончая любыми металлическими деталями.

Но мы все равно смотрим на то, что производится в мире, и в рамках тех же международных тендеров, в частности в Индию, мы поставляем на наши вертолеты иностранные комплектующие в виде электроники, авионики и так далее. На это обращает внимание и российское Министерство обороны. Поэтому сегодня наше включение в международное разделение труда более обширное. Поэтому сегодня, имея базу, возможности производить все на своей территории, мы смотрим, что же можно эффективнее и лучше брать у наших западных конкурентов, чтобы при появлении экономической обоснованности производства достаточно большого количества изделий проводить здесь локализацию на территории РФ.

- В работе над новыми моделями насколько плотно вы сотрудничаете с Военно-промышленной комиссией, с соответствующими службами Министерства обороны? Прислушивается к их мнению? Какая-то совместная работа идет?

- Здесь работа идет полностью совместная. Военно-промышленная комиссия - это орган управления военно-промышленным комплексом, это орган управления правительством, который может влиять и влиять как на военно-промышленный комплекс, так и на Министерство обороны. Для нас это очень важно. Почему? Иногда мы по ряду вопросов ведем жесткую дискуссию с Министерством обороны, и нам нужен мощный арбитр, который обладает правом поставить на место и одного, и другого. И это очень важно.

Многие заделы по НТЗ и новой технике, они предварительно рассматриваются на Военно-промышленной комиссии, и очень часто Военно-промышленная комиссия

является инициатором того, чтобы Министерство обороны начинало работу по той или иной теме. Поэтому работа здесь идет буквально ежедневно и в полном взаимодействии. И это на сегодняшний день эффективный механизм существования военно-промышленного комплекса для поставок в Министерство обороны и для обеспечения безопасности РФ.

- *А насколько конкурентоспособны ваши двигатели на мировом уровне? И вытекающий из этого вопрос: на Superjet почему не ваши двигатели?*

- Двигатели, которые производятся "Объединенной двигателестроительной корпорацией", достаточно конкурентны. Другое дело, что показателем конкуренции является тот же экспорт. Объем экспорта у ОДК достаточно велик. Что в "Вертолетах России", что в ОДК он составляет плюс-минус 50%. При этом на сегодняшний день поставки в "Вертолетах России" чуть больше стали на внутренний рынок, именно в связи с возросшим гособоронзаказом, а так это были в основном экспортные поставки.

У ОДК экспорт на сегодняшний день - это больше 50% на экспорт. Это говорит о хорошей конкурентоспособности двигателей. Другое дело, что опять мы берем такой сложный для нас вопрос - это гражданские двигатели. Здесь вопрос заключается в том, что сегодняшнее создание современного, экономического эффективного гражданского двигателя очень сложная вещь, в первую очередь по экономическим причинам. Потому что чтобы окупить гражданский двигатель, нужно очень большое количество продаж гражданских самолетов.

Внутренний рынок потребить такое количество гражданских самолетов не может. Поэтому сегодня окупаемость гражданского двигателя - это только в международных проектах. Поэтому вот этот проект Sukhoi Superjet, он и создавался изначально как проект международный и реализуется как проект международный. Если взять сам самолет, то в совместном предприятии участвует итальянская компания Alenia.

У нас с НПО "Сатурн" было создано совместное предприятие с компанией Snecma, 50 на 50, это совместное предприятие и является поставщиком двигателей. Двигатели собираются на территории РФ, они собираются на НПО "Сатурн". С НПО "Сатурн" поставляются в Комсомольск-на-Амуре, где собирается Sukhoi Superjet, там устанавливаются на самолеты. Поэтому двигатель произведен в России. Другое дело, что "горячая" часть поставляется из Франции, "холодная" часть плюс сборка, плюс испытания двигателя - это делается на территории РФ компанией НПО "Сатурн" дочерним предприятием двигателестроительной корпорации.

- *Еще одна горячая тема. Вы участвуете в работе над одним из ключевых проектов военной авиации, это проект ПАК ФА. Что делается на этом направлении?*

- В этом направлении делается достаточно много. На сегодняшний день создан двигатель с символом 117С, который уже на сегодняшний день установлен на авиационном комплексе ПАК ФА, который проходит испытания. Мы имеем хорошие показатели на испытаниях нашего двигателя и в целом самолета, мы удовлетворены темпами создания нового двигателя, который создается, точно так же, как и другой гражданский двигатель ПД-14, для семейства будущих двигателей. Двигатель для ПАК ФА - это новый двигатель, который будет использоваться для семейства и тяжелых истребительных двигателей, и для более легких истребительных двигателей. Поэтому та работа, которая идет по ПАК ФА, нас и заказчиков удовлетворяет, мы двигаемся в рамках графика.

- *Это агрегат нового поколения?*

- Да.

- *А что за программа "Вертолет 2020"? И как выглядит в вашем понимании вертолет будущего?*

- По "Вертолету 2020" начаты научно-исследовательские работы. И первая фаза - стоит задача определить облик машины. Понятно, что это вертолет более скоростной, т. е. с порогом скорости значительно больше, чем у сегодня имеющихся вертолетов, это скорость, близкая к 400 км/ч, может быть, даже больше. Хотя то, что касается скорости, это вопрос дискуссионный. Потому что вопрос экономической эффективности, он очень важен для вертолета. Любое повышение скорости очень сильно может удорожать вертолет и делать его экономически не эффективным, в первую очередь для коммерческого применения. Поэтому на сегодняшний день двумя конструкторскими бюро - и ОКБ "Камов", и МВЗ им. Миля - предлагается облик нового изделия, в рамках которого будет выбран заказчиком из Минпромторга, из Министерства обороны единый облик, по которому дальше пойдет уже непосредственно. Это "Вертолет 2020", как мы его называем, или перспективный скоростной вертолет.

- *Еще у вас есть перспективные модели - это Ми-171 и Ка-62. Это что за машины?*

- Ми-171 - рабочее название модернизированного вертолета Ми-171А2. Это машина, которая должна придти на смену широко зарекомендовавшему себя вертолету Ми-8/17. Это в той же весовой категории - взлетная масса до 13 т, полезная нагрузка до 5 т. Вертолет Ми-171А2 должен заменить и продлить возможность продаж самого распространенного и самого доходного для "Вертолетов России" вертолета Ми-8/17. И в рамках этого ОКРа сейчас создается эффективная, в первую очередь по экономическим соображениям, модель, которая будет иметь большую скорость полета, большую дальность полета, более хорошие экономические показатели, которые являются ключевыми для наших и коммерческих, и военных двигателей.

- *Все равно двойного назначения останется.*

- Да, в любом случае это машина двойного назначения.

- *И Ка-62?*

- Ка-62 - это первый вертолет Камовского бюро по классической вертолетной схеме, не соосный, а с несущим винтом и рулевым винтом. На сегодняшний день это машина как раз в той нише, в которой у нас как раз не было. 6,5 т - взлетный вес и 2,5 т - полезная нагрузка. Сейчас вертолет собирается на нашем предприятии "Прогресс". Параллельно готовится его сертификация. Поставки вертолета запланированы и в рамках ГПВ, и на него уже есть коммерческие заказы. В прошлом году "Вертолеты России" подписали первый контракт с бразильской компанией Atlas Aero, которая покупает 7 вертолетов Ка-62 с опционом еще на 7 машин, для применения их для нефтяной компании Petrobras. Для нас это отрядный факт, что вертолет, находящийся еще в начале производства, уже имеет контракт с иностранным потребителем. Это показывает сформировавшийся авторитет компании "Вертолеты России" на мировом рынке. Это очень отрядный для нас факт.

- *А производство автожиров? Это вряд ли перспективный рынок.*

- В силу масштабности задач, которые стоят перед "Вертолетами России", мы для себя не видим эту задачу приоритетной и важной. Скорее всего это все-таки производство для небольших частных компаний. Для "Вертолетов России" главная задача - это производство серийных вертолетов, которые востребованы и на мировом рынке, и для главного нашего заказчика - Министерства обороны.

- *У вас есть еще экзотические виды по сравнению с остальной линейкой того, что вы производите. Это судовые двигатели и наземный транспорт.*

- Да, есть такая линейка двигателей, они производятся у нас на НПО "Сатурн". У ОДК вообще сформирована

очень широкая линейка двигателей, начиная от двигателей для гражданской авиации и заканчивая космическими двигателями. В том числе есть в линейке двигатели для кораблей и есть двигатели для наземного применения. Я не знаю, что вы имеете в виду.

Т. е. двигатели для наземного применения - это двигатели в первую очередь для наземных газоперекачивающих агрегатов и для ГТУ, т. е. для выработки электриче-

ства. Есть сегодня ОКР, который ведет "Кузнецов", по созданию двигателя для газотурбовоза, мы его называем. Есть заинтересованность у РЖД в таком виде организации привода для своих тепловозов. Эта работа тоже идет. Она показывает, что такая линейка авиационных двигателей может достаточно широко применяться, не только в небе. (ТС ВПК/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ЕВРОПА: ПОРТФЕЛЬ ЗАКАЗОВ AIRBUS В I КВАРТАЛЕ 2013 ГОДА ДОСТИГ 410 САМОЛЕТОВ

Благодаря получению масштабного заказа от индонезийской авиакомпании Lion Air портфель заказов Airbus к концу I квартала достиг 410 самолетов, сообщает FlightGlobal. В марте Lion Air заказала 69 самолетов A320 и A320neo, а также 65 самолетов A321neo. За три месяца Airbus поставила заказчикам 144 самолета - на 13 больше, чем за тот же период 2012 г. В числе поставленных машин 4 A380s: 2 получила Malaysia Airlines, 2 - Thai Airways и 1 - China Southern Airlines. (АвиаПорт/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ЕВРОПА: AIRBUS НЕ ПЛАНИРУЕТ РЕЗКО УВЕЛИЧИВАТЬ ТЕМПЫ ВЫПУСКА АВИАЛАЙНЕРОВ

В прошлом году Airbus перевыполнил план продаж на 40%. Европейский авиастроительный концерн получил 914 новых заказов против ожидавшихся 650. При этом заказчикам было поставлено 588 самолетов. Несмотря на эти высокие показатели, главному конкуренту компании - американскому Boeing - удалось впервые за много лет обойти Airbus и по числу новых заказов, и по количеству произведенных поставок.

Уступив сопернику титул крупнейшего авиастроителя в мире, Airbus поспешил подчеркнуть свое лидерство по другим параметрам. По словам исполнительного директора компании по работе с клиентами Джона Лихи, заказы на разрабатываемую модель авиалайнера Airbus A320NEO в прошлом году достигли 62% от общего числа заказов, размещенных на ремоторизованные узкофюзеляжные самолеты (соответственно, Boeing 737MAX получил 38%). "Мы раньше начали (разработку самолета), мы предлагаем более привлекательный продукт, и рынок сделал свой выбор", - говорит Лихи. Он убежден, что Airbus и в дальнейшем удастся удерживать количество заказов на A320NEO на уровне выше 50%. Тем временем спрос на самолеты нынешнего семейства A320 остается высоким: в прошлом году было продано свыше 300 таких ВС, а в 2013 г. Airbus рассчитывает получить заказы более чем на 200 машин. Компания подчеркивает, что на протяжении 2011-2012 гг. она стабильно удерживала 52% узкофюзеляжного магистрального рынка.

Несмотря на прошлогодний успех в сфере продаж, Airbus очень осторожен в прогнозах на текущий год. Лихи ожидает, что компания продаст около 700 самолетов и поставит свыше 600 ВС заказчикам. Таким образом, можно предположить, что производитель лишь незначительно нарастит темпы выпуска самолетов. Airbus недавно повысил каталожные цены на продукцию на 3,6%, так что цена нового Airbus A380 без учета скидок теперь составляет \$403,9 млн.

Программа создания Airbus A350 продвигается по графику. По словам главы концерна Фабриса Брежье, первый полет нового самолета намечен на это лето. Брежье заявляет, что компания рассчитывает поднять первый летный образец в воздух до июньского авиасалона в Ле-Бурже, но оговаривает, что "если полет состоится сразу после выставки, трагедии не будет". Он признает, что Airbus все еще испытывает определенные затруднения с выбором поставщиков для A350, и не исключает, что программа может столкнуться с непредвиденными проблемами. Тем временем, несмотря на то что Airbus твердо придерживается своего решения не ремоторизовать модель Airbus A330 в качестве временного рыночного предложения на период разработки Airbus A350, Брежье говорит, что темпы выпуска этих самолетов могут увеличиться (сейчас компания собирает по 10 единиц A330 в месяц).

Говоря о программе A380, Брежье отмечает, что проблемы с трещинами в опорах нервюр крыла, обнаруженные в прошлом году на ряде самолетов, устраняются. "Мы нашли причину возникновения трещин и выработали соответствующее решение", - поясняет он. В течение года будут доработаны строящиеся и находящиеся в эксплуатации ВС этого типа, а также внесены изменения в конструкцию крыла машин последующей постройки. Airbus планирует поставить в текущем году 25 самолетов A380 и получить такое же количество новых заказов, а в следующем году нарастить темпы выпуска модели.

В I квартале Европейское агентство по безопасности авиационных перевозок (EASA) планирует сертифицировать решение по доработке конструкции крыла эксплуатируемых A380, а также построенных, но еще не поставленных заказчикам. В конце прошлого декабря EASA выдало ограниченный двухгодичный сертификат на проведение таких работ на парке, находившемся в тот момент в эксплуатации.

Сертификация крыла обновленной конструкции, как ожидается, будет проведена во второй половине года, хотя EASA предпочитает не называть точные сроки. Установка доработанного крыла на Airbus A380 новой постройки будет производиться с начала 2014 г. Катарская авиакомпания Qatar Airways попросила Airbus отложить поставку своего первого A380 на несколько месяцев, чтобы дать возможность производителю доработать всю заказанную авиакомпанией партию самолетов.

Тем временем находящиеся в эксплуатации Airbus A380 проходят регулярные осмотры на предмет наличия трещин в нервюрах крыла. Ожидается, что доработка крыла, которая заключается в замене нескольких гибридных нервюр из композитных материалов и сплава Al 7449, обернется простоем каждого самолета в течение нескольких недель. Airbus предложил авиакомпаниям включить эту работу в форму C-check, но такой вариант может увеличить время, необходимое для модификации всего парка A380, который состоит из 120 эксплуатируемых и готовых к поставке самолетов, включая 92 единицы, поставленные заказчикам до конца ноября прошлого года. (Авиатранспортное обозрение (АТО)/ [Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

БРАЗИЛИЯ: КОМПАНИЯ EMBRAER В I КВАРТАЛЕ 2013 ГОДА ПОСТАВИЛА ЗАКАЗЧИКАМ 29 ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

В первом квартале компания Embraer поставила заказчикам 17 самолетов коммерческой авиации и 12 бизнес-джетов (всего 29 воздушных судов), сообщили в компании. По состоянию на 31 марта портфель твердых заказов компании оценивался в \$13,3 млрд. (на \$800 млн. больше, чем в декабре 2012 г.).

В общий объем заказов Embraer был включен заказ на 47 самолетов E175, размещенный Republic Airways Holdings Inc. Впервые об этом заказе было сообщено 24 января, а 26 марта он был официально подтвержден.

Также в статистику заказов производителя был добавлен контракт между Embraer Defense and Security и ВВС США на поставку 20 самолетов A-29 Super Tucano. (Аех.ру/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

БРАЗИЛИЯ: EMBRAER И AGUSTAWESTLAND НЕ БУДУТ СОВМЕСТНО ПРОИЗВОДИТЬ ВЕРТОЛЕТЫ

Компании Embraer и AgustaWestland отказались от планов совместного производства вертолетов в Бразилии. В ходе переговоров по реализации меморандума о взаимопонимании по созданию вертолетостроительного завода, подписанного 21 января, компаниям не удалось достичь взаимоприемлемого решения, говорится в сообщении Embraer.

На бразильском заводе предполагалось развернуть производство военных и гражданских вертолетов, первоначально на AW139, AW189 и AW149, для обслуживания нефтяных месторождений на шельфе к востоку от Рио-де-Жанейро.

О причинах срыва договоренностей Embraer и AgustaWestland пока не сообщается. (АвиаПорт/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ИНДИЯ: ЛЕГКИЙ БОЕВОЙ САМОЛЕТ TEJAS ИСПЫТАН В УСЛОВИЯХ ЗИМНЕГО ВЫСОКОГОРЬЯ

Легкий боевой самолет (ЛБС) "Теджас" (Tejas) испытан в условиях зимнего высокогорья. Об этом сообщило управление авиационных разработок Индии IADA (India Aeronautical Development Agency).

Самолет, в частности, в течение зимы 2013 г. выполнял полеты с высокогорной авиабазы Лех (Leh), расположенной на высоте 3524 м. Температура на этой авиабазе часто опускалась ниже -15 град. С в течение ночи, а днем поднималась до 0 град. С.

На сегодняшний день Лех является одним из самых высокогорных коммерческих аэродромов мира. (APMC-TACC/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

США: ВМС ИНИЦИИРОВАЛИ РАЗРАБОТКИ ТЕХНОЛОГИЙ УМЕНЬШЕНИЯ ШУМНОСТИ ПАЛУБНЫХ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ

Научно-исследовательское управление (ONR) ВМС США инициировало программу разработки технологий уменьшения шумности палубных истребителей (JNRP, Jet Noise Reduction Program), сообщает NavyTimes.

Несколько американских исследовательских организаций уже проявили интерес к участию в программе. По словам руководителя JNRP Джозефа Дойчака, намерение разработать технологии снижения шумности связаны со скорым поступлением на флот новых боевых самолетов с более мощными и шумными двигателями.

В проекте намерены принять участие исследователи из Политехнического университета Вирджинии, Университета Бригама Янга, Калифорнийского технологического института, Университета Иллинойса, Университета Миссисипи, Университета Пенсильвании, а также компаний Cascade Technologies и Innovative Technology Applications. Объем финансирования программы исследований составит около \$4 млн. Как ожидается, исследования в рамках JNRP начнутся в середине июня.

На первом этапе на американских авианосцах планируется собрать все данные по шумности, обработать их и на основании полученной информации приступить к дальнейшим разработкам. Некоторые технологии снижения шумности уже разработаны для гражданских самолетов, однако, по словам Дойчака, они не могут применяться в военной авиации, поскольку могут снизить производительность и мощность двигателей. (Аех.ру/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

США: ЗАВЕРШЕНЫ ЛЕТНЫЕ ИСПЫТАНИЯ БЕСПИЛОТНОГО САМОЛЕТА BOEING-X-48C

Компания Boeing завершила серию полетных испытаний беспилотной модели экспериментального самолета X-48C. За 8 месяцев самолет, сконструированный по схеме "смешанного крыла" (Blended Wing-Body) совершил 30 полетов продолжительностью около 30 минут каждый, говорится в сообщении Boeing.

Испытательные полеты, в ходе которых изучались аэродинамические свойства самолета новой конструкции, проводились в Драйденском летно-исследовательском центре NASA с базы ВВС США Эдвардс (шт. Калифорния). По словам представителя Boeing, в ходе испытаний X-48C доказал простоту в управлении и экономичность в плане потребления топлива.

В схеме "смешанного крыла", по которой построен Boeing-X-48C, фюзеляж четко выражен и за счет плавных наплывов переходит в треугольные в плане крылья. В этом заключается отличие от схемы "летающего крыла", в котором фюзеляж редуцирован, а его роль играет само крыло, несущее все агрегаты, грузы и экипаж. X-48C - усовершенствованная версия самолета X-48B, который в 2007-2010 гг. совершил 92 испытательных полета с той же базы Эдвардс. X-48C оснащен двумя турбореактивными двигателями тягой по 89 фунтов в отличие от X-48B, на котором были установлены три 50-фунтовых двигателя.

Компания Boeing надеется, что машины, сконструированные по схеме "смешанного крыла" через 15-20 лет будут использоваться в ВВС США в качестве воздушных заправщиков или транспортных самолетов. (АвиаПорт/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

США: КОМПАНИЯ RAYTHEON ПОСТАВИТ РАДАРЫ ДЛЯ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ ВВС ЮЖНОЙ КОРЕИ

ВВС Южной Кореи выбрали американскую компанию Raytheon в качестве поставщика радаров с активной фазированной антенной решеткой (АФАР) для истребителей KF-16C/D Block 52 Fighting Falcon, сообщила компания.

В общей сложности Raytheon передаст Корею 134 радара RACR (Raytheon Advanced Combat Radar). Поставки РЛС начнутся в конце 2016 г. и завершатся в 2021 г. Стоимость контракта не разглашается.

Тендер на поставку РЛС с АФАР Южная Корея объявила осенью 2011 г. Свои заявки на конкурс подали компании Raytheon и Northrop Grumman (радар SABR). Часть радаров планируется производить в Корею для поддержки местной экономики. По условиям тендера, новые радары должны работать во всех режимах доступных для РЛС с АФАР (включая картографирование местности). Кроме того, конструкция РЛС должна позволить дальнейшую ее модернизацию силами ВВС Южной Кореи. (Аех.ру/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

Анализ

США: РЫНОК ОТРЕМОНТИРОВАННОЙ АВИАТЕХНИКИ В 2009-2011 ГОДАХ ВЫРОС

В США насчитывается примерно 4,2 тыс. фирм, которые осуществляют ремонт и техническое обслуживание различного оборудования, при этом 85% из них относятся к разряду мелких и средних компаний, совокупная доля которых в общем числе занятых в данном бизнесе составляет около 20%. Если говорить об авиатехнике, то она может ремонтироваться ее первоначальными продуцентами, авиатранспортными компаниями и их дочерними предприятиями по техническому обслуживанию, а также фирмами, специализирующимися на ремонте, и независимыми поставщиками данных услуг. Ремонт самолетов охватывает в основном их двигатели, корпуса и компоненты.

Капитальный ремонт авиадвигателей выполняют главным образом их продуценты, авиатранспортные компании и их подразделения по техническому обслуживанию, независимые поставщики или фирмы, специализирующиеся на ремонте. В группе продуцентов двигателей лидируют такие известные всему миру компании, как General Electric, Pratt & Whitney и Rolls-Royce, а в группе авиатранспортных фирм (ремонтирующих в основном двигатели принадлежащих им самолетов) - United Airlines, Japan Airlines и Iberia Airlines. Среди дочерних предприятий этих фирм, осуществляющих капитальный ремонт авиадвигателей других операторов, можно выделить Air France Industries/KLM Engineering and Maintenance (Франция/Нидерланды), Delta TechOps (США) и Lufthansa Technik Group (Германия), а среди независимых поставщиков таких услуг - Standard Aero, Timco и Pacific Gas Turbine Center (США), MTU Aero Engines (Германия/США), LLC (дочернее предприятие SR Technics Switzerland AG и Chromalloy Gas Turbine LLC в США) и ST Aerospace (Швейцария).

В связи с установленными продуцентами и авиационными властями правилами корпуса самолетов должны подвергаться периодическому инспектированию и ремонту. Основную часть последнего обычно выполняют авиатранспортные компании и их дочерние предприятия, а остальную - независимые поставщики данных услуг. В число первых входят British Airways, American Airlines и Japan Airlines, вторых - Air France Industries/KLM Engineering & Maintenance, Delta TechOps и Lufthansa Technik Group (они ремонтируют корпуса самолетов своих материнских компаний и других операторов) и третьих - AAR Corp., Aviation Technical Services (ATS), SR Technics, Timco, Hong Kong Aircraft Engineering Ltd. (HAECO) и ST Aerospace. Участие продуцентов корпусов в их ремонте традиционно незначительно, но наиболее крупные из них (такие как Boeing и Airbus) такое обслуживание осуществляют.

Сегмент ремонта авиакомпонентов является более раздробленным, чем сегменты двигателей и корпусов, и насчитывает большее число мелких и средних компаний. Ремонтируют компоненты продуценты, авиатранспортные компании и их подразделения по техническому обслуживанию, а также независимые поставщики, и объем этих работ распределяется между ними более равномерно, чем в сегментах двигателей и корпусов.

В 2011 г. производство отремонтированной авиатехники в США возросло по сравнению с 2009 г. на 12% до \$13 млрд. Однако ее доля в общих отгрузках авиакосмических фирм США, равных \$504 млрд., составила менее 3%. Инвестиции в указанное производство сократились с \$96 млн. в 2009 г. до \$90 млн. в 2011 г., а число занятых в нем полный рабочий день оставалось в этот период на уровне 35,8 тыс.

Видимое потребление отремонтированной авиатехники в США в 2011 г. было на 28% большим, чем в 2009 г., когда оно составляло \$9,6 млрд. Его объем зависит в первую очередь от требований, предъявляемых законодательными актами к безопасности самолетов, но на него влияют и такие факторы, как конкуренция между авиатранспортными компаниями, заставляющая их сокращать издержки, возраст самолетного парка и рост его численности. США имеют один из самых старых самолетных парков в мире, его возраст у крупных авиа-компаний в среднем превышает 12 лет, тогда как в Европе этот показатель равен 9-13 годам, а в Азии - 7-11.

Согласно прогнозам, в ближайшие 10 лет продажи отремонтированной авиатехники в США будут расти медленнее, чем в других регионах мира, так как американский рынок, как и европейский, является достаточно развитым.

Что же касается предложения отремонтированной авиатехники, то оно зависит от технического прогресса в сфере производства и проектирования самолетов, расширения объема ремонтных услуг, предлагаемых продуцентами авиатехники, и наличия квалифицированной рабочей силы. С увеличением спроса на данные услуги их начали оказывать такие гиганты, как Boeing и Airbus, создав для этой цели специальные подразделения. В феврале 2012 г. первая сообщила о появлении Boeing Edge, где предлагается комплексный сервис для авиатранспортных компаний, эксплуатирующих самолеты Boeing. Кроме того, американская корпорация начала программу GoldCage, в соответствии с которой она будет руководить работой ремонтных бригад ее партнеров по техническому обслуживанию новых самолетов 787 Dreamliner.

США являются нетто-экспортером отремонтированной авиатехники, в результате чего видимое потребление последней несколько ниже ее производства, что видно из приводимых ниже данных американской Комиссии по международной торговле:

редней торговли:				
	2009 г.	2010 г.	2011 г.	Прирост*, %
	млн. \$			
Производство	11691,3	12677,9	13045,5	11,6
Экспорт	2546,6	2525,6	2589,5	1,7
Импорт	484,1	1992,5	1869,9	286,2
Видимое потребление	9628,9	12144,8	12325,9	28,0

* - В 2011 г. по сравнению с 2009 г.

Экспорт отремонтированной авиатехники из США в 2009-2011 гг. оставался практически стабильным (на уровне \$2,5 млрд.) и составлял 28-30% общего вывоза новой и отремонтированной авиатехники из страны. В указанный период 25% всех поставок американской отремонтированной техники за границу приходилось на Евросоюз, Канаду и Японию.

Вывоз американской отремонтированной техники в страны, с которыми США имеют соглашения о свободной торговле, равнялся в 2009-2011 гг. примерно 15% всего экспорта данной техники. Доля только одной Канады в этом вывозе в 2011 г. составила 40%.

Иностранные компании-инвесторы в США вывезли в 2011 г. из этой страны отремонтированной авиатехники на \$253 млн., что было эквивалентно примерно 10% всего американского экспорта данной техники. Почти 40% совокупных поставок указанными компаниями пришлось на ЕС.

Экспорт отремонтированной авиатехники из США

	2009 г.	2010 г.	2011 г.	Прирост*, %
	млн. \$			
Всего	2546,6	2525,6	2589,5	1,7
ЕС	477,6	409,3	395,0	-17,3
Канада	137,2	164,3	147,6	7,5
Япония	148,9	82,3	96,7	-35,0
Прочие страны	1782,8	1869,7	1950,2	9,4
В страны- партнеры по соглашениям о свободной торговле	368,0	394,6	368,9	0,2
Канада	137,2	164,3	147,6	7,5
Сингапур	37,4	91,6	76,5	104,5
Мексика	56,4	35,6	48,3	-14,3
Прочие страны	136,9	103,1	96,5	-29,5
Экспорт иностранными компаниями-инвесторами в США	250,8	310,6	253,4	1,0
ЕС	118,3	110,5	97,3	-17,7
Прочие страны	132,5	200,1	156,1	17,8

* - В 2011 г. по сравнению с 2009 г.

Импорт отремонтированной авиатехники в США увеличился за 2009-2011 гг. на 286% и в 2011 г. достиг \$1,9 млрд. Тем не менее его доля в общем американском ввозе новой и отремонтированной авиатехники в указанный период не превышала 2-6%. Примерно 16,9% всех импортных закупок отремонтированной авиатехники в 2011 г. пришлось на ЕС, 3,5% - на Канаду и 3,2% - на Японию.

Иностранные компании-инвесторы в США ввезли в 2011 г. в эту страну отремонтированной авиатехники на \$282 млн., что составило 15% общего американского импорта данной техники. Самую высокую долю в импортных закупках названных компаний имела продукция из Евросоюза (75,2%), что отражало наличие европейских авиаремонтных предприятий в США. Удельный вес продукции из Канады равнялся 11,1% (оценка с погрешностью менее 65%), из Сингапура - 3,4% (оценка с погрешностью менее 80%) и из прочих стран - 10,4%. (БКИИ/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ТУРЦИЯ: КОМПАНИЯ TAI В ИЮНЕ 2013 ГОДА ПРОВЕДЕТ ИСПЫТАНИЯ СОБСТВЕННОГО УЧЕБНОГО САМОЛЕТА

Турецкая компания TAI в июне проведет испытания нового учебного самолета Hurkus национальной разработки, сообщает Defense News. В настоящее время самолет проходит завершающий этап наземных испытаний. В общей сложности к настоящему времени были построены два прототипа Hurkus, первый из которых принимал участие в испытаниях силовой установки, а второй - на усталость и поддержание давления в кабине пилотов.

В ближайшее время планируется собрать еще два прототипа перспективного самолета, один из которых будет проходить испытания на прочность для подтверждения расчетного срока службы. Ресурс Hurkus рассчитан на 10,5 тыс. летных часов или 35 лет службы. Ожидается, что Hurkus турбовинтовой учебный самолет, оснащенный двигателем мощностью 1,6 тыс. л. с., сможет развивать скорость до 574 км/ч и выполнять полеты на высоте до 10,6 тыс. м.

Разработка турецкого учебного самолета началась в 2006 г. TAI планирует выпускать четыре версии Hurkus. Версия А будет предназначена для гражданского рынка; она уже прошла сертификацию Европейского агентства безопасности полетов. Вариант В будет выпускаться специально для BBC и получит систему управления полетными заданиями, а также оформление приборной панели, аналогичное истребителям F-16 Fighting Falcon и F-35 Lightning II.

Версия С будет учебно-боевой; самолет получит точки подвески для ракетного вооружения и пушечных контейнеров общей массой до 1,5 т. Ожидается, что такие самолеты будут применяться для оказания поддержки с воздуха. Наконец, TAI планирует выпускать и версию Hurkus-CG для береговой охраны. Этот самолет будет оснащен инфракрасной системой поиска, управлять которой будет оператор на месте второго пилота.

Учебные самолеты Hurkus получат оборудование для выполнения полетов в любое время суток, бортовые системы генерации кислорода, противоперегрузочные системы, амортизированные шасси и системы катапультирования. BBC Турции намерены использовать Hurkus-B для базовой подготовки пилотов, обучения полетам по приборам и в строю.

В 2010 г. сообщалось, что первый полет Hurkus состоится в 2011 г., а по окончании испытаний первые самолеты будут переданы турецким BBC. (Lenta.ru/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ЧИЛИ: МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ ОТМЕНИЛО ТЕНДЕР НА ПОСТАВКУ УЧЕБНЫХ САМОЛЕТОВ РАСШИРЕННОЙ ПОДГОТОВКИ

Министерство обороны Чили отменило тендер на поставку учебных самолетов расширенной подготовки, которые должны были заменить устаревшие A/T-36 Halcon испанского производства.

Как сообщает Defense News, решение об отмене конкурса было принято из-за нехватки средств оборонного бюджета. Компании-участницы тендера - Alenia Aermacchi, BAE Systems и KAI - уже получили уведомление об отмене конкурса. В общей сложности Чили планировали купить 12 самолетов.

Не исключено также, что BBC Чили решили отменить тендер, чтобы дождаться результатов конкурса, проводимого BBC США. Последние подыскивают замену устаревшим учебным самолетам T-38 Talon. В американском тендере TX принимают участие те же фирмы, что подали заявки на участие в чилийском конкурсе. Кроме того, новый учебный самолет американским военным намерен предложить концерн Boeing. Чилийским военным были предложены самолеты M-346 Master, BAE Hawk и T-50 Golden Eagle.

Еще одной причиной остановки тендера называется экономия средств, которые необходимы BBC Чили для покупки дополнительных истребителей F-16 Fighting Falcon. Ранее Министерство обороны Чили также провело переговоры с американской компанией Lockheed Martin о модернизации имеющихся на вооружении BBC истребителей.

Подробности этих переговоров не разглашаются. В 2010-2012 гг. BBC Чили приобрели у Нидерландов крупную партию поддержанных F-16. (Аех.ru/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

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

УКРАИНА: ПОШЛИНЫ НА АВТОМОБИЛИ С ДВИГАТЕЛЯМИ БОЛЕЕ 3 ЛИТРОВ СНИЗЯТ

Кабинет министров Украины утвердил законопроект, в рамках которого ввозные пошлины на импортные автомобили с объемом двигателя более 3000 куб. см будут снижены с нынешних 6% до 5%. Эти действия Кабмин производит в рамках соглашения с ВТО и обязательствами Украины по приведению собственного законодательства в соответствии с протоколами ВТО.

Таким образом, автомобили с объемом двигателя более 3 л будут облагаться в Украине одной из самых низких ввозных пошлин в Европе. В самой ЕС на подобные автомобили установлена пошлина в 10%.

По оценкам, в 2012 г. на долю автомобилей с бензиновыми двигателями более 3 л приходилось 3% рынка, по сравнению с 2011 г. сбыт таких автомобилей сократился почти на тысячу единиц. После введения в Украине спецпошлин на автомобили с объемами 1,0-2,2 л автомобильный рынок будет тяготеть к более кубатурным автомобилям, а снижение пошлин на 3-литровые авто и выше придаст этому процессу большую динамику. (Auto-Consulting/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР-МИНИСТР ЮРИЙ БОЙКО ОБЕЩАЕТ ПОДДЕРЖИВАТЬ АВТОМОБИЛЬНУЮ ОТРАСЛЬ

Поддержка собственного автомобилестроителя будет способствовать появлению около 50 тыс. новых рабочих мест и развитию смежных отраслей. Об этом заявил вице-премьер-министр Украины Юрий Бойко. "Что значит для нас поддержка автомобильной отрасли? Прежде всего, это примерно 50 тыс. рабочих мест в нашей стране, это, собственно, производство. Также отрасль дает толчок для других - металлургической, отрасли производства запасных частей, шин и т. д.", - сказал Ю. Бойко. Он отметил, что в 2008 г. автомобильный рынок был открыт и созданы неравные условия для отечественных производителей и производителей из-за рубежа.

По словам вице-премьер-министра, задача правительства создать условия для равноправной конкуренции на автомобильном рынке страны. "Это очень много составляющих: и таможенная политика, и поддержка, финансирование предприятий, и создание совместных предприятий с компаниями. Это комплексная программа, которая уже реализуется", - подчеркнул Ю. Бойко.

Он также призвал иностранных производителей автомобилей создавать в Украине предприятия. "Рынок страны в 46 млн., он должен не просто использоваться, сюда должны приходить инвестиции. Пожалуйста - приходите сюда, создавайте предприятия, и тогда уже этот рынок будет готов для приема вашей продукции", - подытожил вице-премьер.

В марте Межведомственная комиссия по международной торговле приняла решение о введении специальных пошлин на импорт автомобилей в 6,46% на автомобили с объемом двигателя больше 1000 куб. см, но не более 1500 куб. см, и 12,95% - на автомобили с объемом двигателя больше 1500 куб. см, но не более 2200 куб. см. (МинПром/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ОСУЩЕСТВЛЕНА ОТГРУЗКА НОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ «КРАЗ» В РОССИЮ

АвтоКрАЗ осуществил первые поставки автомобильных шасси в адрес машиностроительных заводов Российской Федерации, где они будут использованы как транспортная база под монтаж агрегатов для обслуживания и капитального ремонта нефтяных скважин.

Первые два автомобиля колесной формулы 6x4 КрАЗ-Н22.1, заказанные Петербургским машиностроительным заводом, оснащены рядным ярославским двигателем ЯМЗ-6511 (Евро-4), мощностью 362 л. с. с системой рециркуляции отработавших газов, однодисковым сцеплением MFZ430 и коробкой передач 9JS200TA. В адрес Бежецкого опытно-экспериментального завода также отгружена партия полноприводных автомобилей "КрАЗ" колесной формулы 6x6 Н20.1Х, оборудованные рядным двигателем ЯМЗ-6521, мощностью 362 л. с., однодисковым сцеплением MFZ430 и коробкой передач 9JS200TA.

Особенностью этих моделей автомобилей "КрАЗ" являются новые силовые агрегаты жидкостного охлаждения экологического класса Евро-4, выпускаемые Ярославским моторным заводом по лицензии Renault, имеющие более высокую мощность и надежность, а также более низкий удельный расход топлива.

Автомобили КрАЗ-Н22.1 и КрАЗ-Н20.1Х - представители перспективного поколения капотных кременчугских грузовиков с новым дизайном экстерьера и интерьера за счет применения новых конструкторских решений, в том числе интегрального пластикового капота и новой панели приборов. (Портал машиностроения/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ПАО «АВТОКРАЗ» ВЫИГРАЛО ТЕНДЕР В ТАИЛАНДЕ

ПАО "АвтоКрАЗ" (Кременчуг Полтавской обл.) одержало победу в тендере на поставку крупной партии автомобилей "КрАЗ" для нужд Королевской армии Таиланда, сообщает пресс-служба компании.

Детали контракта на поставку техники заказчику в размещенном на сайте компании сообщении пресс-служба не уточняет. "Поставляемые автомобили будут оснащаться 330-сильным ярославским двигателем ЯМЗ-238ДЕ2-33 (Евро-3), коробкой передач 9JS150TA-B, сцеплением MFZ-430. Все автомобили с правосторонним рулевым управлением", - отмечается в сообщении.

Согласно требованию заказчика, на автомобилях будет установлена лебедка с гидравлическим приводом ведущего мирового производителя - компании Sepson (Швеция). "Победе в тендере предшествовали длительные и сложные сравнительные испытания автомобилей, в которых КрАЗ участвовал наряду с другими производителями аналогичной техники. Согласно программе испытаний, автомобили состязались в сложнейших экстремальных дорожных и природно-климатических условиях этой страны. В тяжелой конкурентной борьбе украинский грузовик одержал безоговорочную победу, постоянно опережая конкурентов и демонстрируя в процессе испытаний наилучшие результаты. Это и стало определяющим фактором в пользу КрАЗа", - отмечается в сообщении.

В настоящее время ПАО "АвтоКрАЗ" приступило к выполнению контракта. Отгрузка автомобилей, согласно тендерным условиям, запланирована на август.

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

УКРАИНА: ПРЕДСЕДАТЕЛЕМ НАБЛЮДАТЕЛЬНОГО СОВЕТА ПАО «АВТОКРАЗ» НАЗНАЧЕН ФЕДОР БАБИЧ

Председателем наблюдательного совета ПАО "ВТФ "КрАЗ" назначен Федор Бабич. Об этом сообщает система раскрытия информации Национальной комиссии по ценным бумагам и фондовому рынку (НКЦБФР).

Бабич не владеет долей в уставном капитале эмитента. Срок, на который назначено лицо - 3 года.

Ранее Бабич работал главным юрисконсультантом ОАО "АвтоКрАЗ", председателем наблюдательного совета ПАО "ВТФ "КрАЗ". (Metalmonitor/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ПАО «ПОЛТАВСКИЙ АВТОАГРЕГАТНЫЙ ЗАВОД» (ПААЗ) НАЗНАЧИЛО ГЕНДИРЕКТОРОМ АНДРИАНА ЛИТОВЧЕНКО

Наблюдательный совет Полтавского автоагрегатного завода (ПААЗ) 16 апреля назначил генеральным директором Андриана Литовченко. Об этом говорится в сообщении завода. Ранее Литовченко был исполняющим обязанности гендиректора предприятия.

В 2012 г. Полтавский автоагрегатный завод сократил объемы производства в сопоставимых ценах по сравнению 2011 г. на 6,99%, или на 7,1 млн. до 94,5 млн. грн.

Полтавский автоагрегатный завод является одним из крупнейших производителей пневматической тормозной аппаратуры для автотранспортных средств, входит в состав ПАО "АвтоКрАЗ". (Metalmonitor/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

Статистика

АЗЕРБАЙДЖАН: В ЯНВАРЕ-ФЕВРАЛЕ 2013 ГОДА ИМПОРТ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ И АВТОБУСОВ СНИЗИЛСЯ

В январе-феврале в Азербайджан было импортировано 894 грузовых автомобиля, что на 21,2% ниже показателя января-февраля 2012 г., сказали в Государственном комитете по статистике.

Как сказали в комитете, общая стоимость ввезенных в страну за указанный период грузовых автомобилей составила \$9,67 млн., что на 63,9% ниже аналогичного показателя января-февраля прошлого года.

Всего в прошлом году в Азербайджан было импортировано 9432 единицы грузовых автомобилей, что превышает показатель 2011 г. на 52,7%. Общая стоимость ввезенных грузовых автомобилей составила более \$213,4 млн., что больше показателя 2011 г. на 45,6%.

Также в январе-феврале в страну было импортировано 209 единиц автобусов, что на 12,2% меньше, чем в январе-феврале 2012 г. Суммарная стоимость импортированных автобусов составила около \$9,82 млн., что на 26% меньше показателя аналогичного периода прошлого года.

В 2012 г. в республику было импортировано 1038 единиц автобусов, что на 58,5% больше, чем в 2011 г. Суммарная стоимость импортированных автобусов составила \$49,88 млн., что на 88,1% больше показателя 2011 г. (Trend.az/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

КАЗАХСТАН: С 1 ИЮЛЯ 2013 ГОДА ВСТУПИТ В СИЛУ ЗАПРЕТ НА ВВОЗ АВТОМАШИН СТАНДАРТА ЕВРО-3 И НИЖЕ

В Казахстане с 1 июля вводится запрет на ввоз автотранспортных средств стандарта Евро-3 и ниже, сообщила пресс-служба департамента таможенного контроля (ДТК) по Алматы. "Постановлением правительства РК от 6 февраля №97 в Казахстане изменены сроки внедрения стандартов Евро в отношении ввозимых автотранспортных средств", - говорится в сообщении.

Постановлением предусмотрено введение стандарта Евро-4 в отношении автотранспортных средств (АТС), ввозимых на территорию РК с 1 июля, а для производимых в Казахстане - с 1 января 2014 г.

"В связи с этим, с 1 июля запрещено ввозить (регистрировать) на территорию РК АТС, соответствующие экологическому стандарту Евро-3 и ниже", - отмечается в пресс-релизе.

В постановление правительства РК от 6 февраля были внесены изменения в постановление правительства РК от 29 декабря 2007 г. №1372 "Об утверждении технического регламента о требованиях к выбросам вредных (загрязняющих) веществ автотранспортных средств, выпускаемых в обращение на территории Республики Казахстан". (Forbes.kz/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

КАЗАХСТАН: СТАРТОВАЛ ВЫПУСК SKODA RAPID

Казахстанский автосборочный завод "АЗИЯ АВТО" ускоряет темпы обновления модельного ряда, набранные в 2013г. Публике была представлена уже третья модель, выпуск которой налажен на мощностях завода с начала весеннего сезона. Ею стал элегантный лифтбэк Skoda Rapid. Это первый серийный автомобиль Skoda, который всецело отразил новое дизайнерское видение марки. "Понятный, свежий и эмоциональный" облик новой плеяды автомобилей Skoda был впервые продемонстрирован на Парижском автосалоне.

Rapid будет играть ключевую роль в стратегии роста марки и займет нишу между Fabia и Octavia, расширив присутствие Skoda в популярном сегменте компактных автомобилей.

Казахстан стал первой страной Таможенного союза, где стартует производство и продажи Skoda Rapid. Местные потребители получили возможность приобретения новинки раньше жителей России.

Эта модель устанавливает новые стандарты в сегменте компактных лифтбеков: Rapid - просторный, элегантный автомобиль для всей семьи, который впечатляет передовыми технологиями и высокой экономичностью.

Силуэт автомобиля подчеркивает его эмоциональный характер. Эффект достигается благодаря точной и резкой линии торнадо, создающей выразительное разделение света и тени.

Новинка от Skoda впечатляет вместительностью в сочетании с компактными размерами (4,48 м в длину, 1,7 м в ширину). Этот продуманный городской лифтбек вмещает пятерых пассажиров с багажом и задает новые стандарты в своем классе: багажник объемом 550 л и складывающаяся спинка заднего сиденья - параметры, характерные для универсалов.

Мирослав Кроупа, региональный директор Skoda Auto по России и странам СНГ: "В 2012 г. мировые поставки Skoda выросли на 6,8% и достигли новой рекордной отметки - 949,4 тыс. реализованных автомобилей. Выручка также достигла беспрецедентных \$13,5 млрд.

На европейском рынке в 2012 г. Skoda значительно опередила темпы роста самого рынка. В частности, в странах Восточной Европы темпы продаж марки вдвое опередили среднерыночные цифры. В то же время четверть мировых продаж Skoda приходится на китайский рынок.

Наряду с Израилем, Турцией, Алжиром, Марокко, в 2012 г. Казахстан стал одной из стран, где были зафиксированы рекордные показатели продаж марки.

Начиная с 2013 г., запланировано наиболее масштабное расширение модельного ряда за всю историю Skoda. В ближайшее время мы представим восемь абсолютно новых и обновленных моделей. Skoda Rapid - лишь первая из новинок, выпуск которых уже в этом году будет налажен в Усть-Каменогорске.

В 2012 г. автомобиль завоевал ряд национальных и международных премий. Уже спустя неделю после выхода на рынок он получил пять звезд из пяти возможных по результатам краш-тестов EuroNCAP. Skoda Rapid стал одним из самых безопасных автомобилей в своем сегменте".

Специалисты европейской организации отметили превосходные показатели в области обеспечения безопасности водителя, пассажиров и пешеходов. Манекен, который был использован во время испытаний, остался практически невредимым. Skoda Rapid превосходно проявил себя в испытаниях систем для детей, завоевав в ходе динамических испытаний наивысший балл в категории безопасности трехлетних малышей.

Достоинства компактного лифтбека отмечают и другие независимые награды. Skoda Rapid стал лауреатом одной из крупнейших международных премий Red Dot в области дизайна, а также завоевал престижную автомобильную награду Auto Trophy - 2012. По итогам конкурса эта модель удостоилась звания "Самый доступный автомобиль". На церемонии награждения премии немецкого журнала Auto Bild жюри признало Rapid лучшим автомобилем в среднем/высшем классе после таких моделей, как BMW 3-й серии и Lexus GS.

Ержан Мандиев, президент АО "АЗИЯ АВТО": "В минувшем году сегмент компактных автомобилей иностранных марок в Казахстане вырос в 2,4 раза. Но заводу удалось усилить свое присутствие в В-классе более чем в 5 раз. Новое предложение наших партнеров безусловно укрепит позиции "АЗИЯ АВТО" в одном из самых массовых сегментов рынка.

Skoda - неизменно в десятке самых продаваемых иностранных брендов на рынке Казахстана, но по итогам 2012 г. спрос на продукцию марки вырос в 2,6 раза. Это темпы, заметно опережающие динамику рынка в целом, а наиболее популярная модель марки, Skoda Octavia, занимает уже четвертую позицию по объемам продаж в своем классе.

Полное обновление линейки Skoda несомненно обеспечит новые показатели продаж в 2013-2014 гг., и уже в текущем году мы намерены удвоить объемы выпуска автомобилей марки на мощностях "АЗИЯ АВТО".

Skoda Rapid, предназначенный для казахстанского рынка, получил широкую гамму бензиновых двигателей объемом 1.2 л (75 л. с.), 1.2 л (105 л. с.), 1.4 (122 л. с.) и 1.6 л (105 л. с.). Три агрегата комплектуются пятиступенчатой МКПП. Расход топлива 1.2-литрового мотора составит лишь 5,9 л/100 км пути. Двигатель 1.4 л (122 л. с.) будет предложен в паре с автоматической семиступенчатой трансмиссией DSG.

Уже в базовой комплектации автомобиля предусмотрен "пакет для плохих дорог", подогрев передних сидений, электропривод и обогрев наружных зеркал заднего вида, обогрев форсунок стеклоомывателей, кондиционер, аудиосистема (CD+MP3+4 динамика), и даже скребок для удаления льда. (Портал машиностроения/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: MAZDA6 НАЧАЛИ СОБИРАТЬ ВО ВЛАДИВОСТОКЕ

"Мазда Соллерс Мануфэкчуринг Рус" приступил к серийному производству модели Mazda6 во Владивостоке. Седан будут выпускать в трех комплектациях в восьми различных цветах, сообщает пресс-служба компании. "Первым автомобилем, сошедшим с линии, стал седан Mazda6 цвета белый перламутр с черным кожаным салоном в комплектации Active. Этот автомобиль оснащен новым экологически чистым бензиновым двигателем SKYACTIVE-G объемом 2,5 л и мощностью 192 л. с., передним приводом и автоматической коробкой передач", - отметили представители пресс-службы.

Автомобиль был представлен на мотор-шоу в Москве в августе прошлого года. Позже Mazda6 получила престижную премию Red Dot Design Award в области промышленного дизайна. Экспертное жюри, состоящее из 37 экспертов, назвала седан Mazda автомобилем с лучшим инновационным дизайном, присудив модели премию "Дизайн продукции". Всего в конкурсе принимали участие 1865 компаний, на выставке было представлено 4662 работ. (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: PEUGEOT 308 СМЕНИЛ МЕСТО СБОРКИ

Компания Peugeot прекратила производство хэтчбека 308 в Калуге, но российских покупателей не оставят без этого автомобиля. Теперь в Россию будет поставляться Peugeot 308 "родной", французской сборки. В связи с этим обновилась комплектация и цены автомобиля. Главной новинкой для российского рынка стало появление дизельной версии с 1,6-литровым мотором мощностью 114 л. с. с МКПП и 112 л. с. с АКПП. Также Peugeot 308 теперь можно будет приобрести с 1,6-литровым бензиновым мотором.

Но обновления прилично ударят по карману российским покупателям, хэтчбек существенно подорожал. Автомобиль все также предлагается в трех комплектациях, Access, Active и Allure. Теперь цена начинается от 659000 руб. за базовую комплектацию. Раньше Peugeot 308 можно было приобрести за 579000 руб. Самый дорогой 308, в кузове купе-кабриолет, российским покупателям будет доступен по цене от 1289000 руб. (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: В 2013 ГОДУ ПРОИЗВОДСТВО LADA SAMARA И PRIORA СОКРАТЯТ

Руководство АвтоВАЗа сообщило, что вторая линия главного конвейера с 1 июля будет переведена на односменный режим работы. На этой линии выпускаются Lada Samara и Priora, в результате изменения рабочего режима их производство сократится вдвое. Делается это согласно уточненному плану производства автомобилей на 2013 г.

Руководство обещает, что данные изменения не повлекут за собой массового сокращения рабочих мест. Приказ согласован с профсоюзом АвтоВАЗа, освободившихся работников будут привлекать на другие производства. На рынке ощущается дефицит новых моделей, производимых на АвтоВАЗе: Lada Granta, а также Lada Largus и Nissan Almera. Также руководство АвтоВАЗа ждет очередей из покупателей на первых этапах продаж Lada Kalina 2. (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: НОВЫЕ LADA PRIORA ОСНАЩЕНЫ БОКОВЫМИ ПОДУШКАМИ БЕЗОПАСНОСТИ

АвтоВАЗ начал выпуск автомобилей семейства Lada Priora, оснащенных боковыми подушками безопасности. В апреле будет произведено около 300 автомобилей с этой новой опцией.

Боковые подушки водителя и переднего пассажира встроены в спинки передних сидений. Принцип работы - как у фронтальных подушек. В автомобиле имеется блок управления, содержащий датчик замедления, в случае опасного замедления (по сути - столкновения) блок анализирует сигнал датчика и по специальному алгоритму моментально определяет, требуется ли раскрытие эйрбега. В случае положительного ответа воспламеняется пиропатрон, в результате образуется газ, который и наполняет боковую подушку. Расстояние между боковой поверхностью автомобиля и водителем (или пассажиром) невелико, поэтому решение о необходимости срабатывания подушки должно приниматься мгновенно. Для этого в районе центральной стойки кузова размещен еще один специальный боковой датчик замедления.

"При разработке новой системы безопасности автомобиль проверялся по двум стандартам, - рассказывает руководитель проекта "Пассивная безопасность" дирекции по исследованиям и разработкам АвтоВАЗа Александр Суненков. - Это требования EuroNCAP: боковой удар тележкой на скорости 50 км/ч, - и, естественно, законодательные требования ЕЭК ООН. Согласно им в автомобиль со снаряженной массой помещается инструментированный манекен EuroSIDII. На скорости 50 км/ч в автомобиль врезается тележка массой 950 кг с деформируемым барьером из алюминиевых сотоблоков. Результаты всех испытаний - положительные. В среднем по наиболее травмоопасным зонам (голова, грудь) с использованием боковых подушек безопасности нагрузка снижается в 1,5-2 раза.

Lada Priora - "локомотив" АвтоВАЗа по освоению новых систем безопасности. Это первая Lada, на которой водительская подушка безопасности устанавливается вне зависимости от комплектации. В последнее время Lada Priora получила крепления детских сидений ISOFIX, а передний бампер был доработан под европейские требования по защите пешехода. В итоге Lada Priora стала первым российским автомобилем, который омологирован на соответствие Правилам ЕС по защите пешеходов (№78/2009ЕС). (Портал машиностроения/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ ОАО «АВТОВАЗ» ПО ИТОГАМ 2012 ГОДА ВЫРОСЛА

По итогам 2012 г. АвтоВАЗ увеличил чистую прибыль почти в 4,4 раза до 29,2 млрд. руб. В 2011 г. она составила 6,7 млрд. руб. Прибыль от основной деятельности выросла до 2 млрд. руб. В 2011 г. она достигла полутора млрд. руб. В прошлом году прочие расходы составили 400 млн. руб. доход от дисконтирования беспроцентных займов - 27,6 млрд. руб. (2011 г. - 5,6 млрд. руб.).

Выручка за 2012 г. выросла на 15 млрд. руб. и составила 190,1 млрд. (2011 г. - 175,1 млрд. руб.). Валовая прибыль достигла 21,8 млрд. руб. против 22,9 млрд. руб. в 2011 г. Снижение валовой прибыли вызвано повышенными затратами на производство новых моделей автомобилей. В 2012 г. АвтоВАЗ пустил в серию "Ларгус" и "Гранту", в т. ч. с автоматом в Тольятти и Ижевске. (Ladaonline/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: RENAULT-NISSAN И ГК «РОСТЕХ» ЗАБРАЛИ ТРИ ЧЕТВЕРТИ АКЦИЙ ОАО «АВТОВАЗ»

Компания Troika Dialog Investments Ltd. внесла принадлежащие ей 20,13% акций ОАО "АвтоВАЗ" в совместное предприятие (СП) с госкорпорацией "Ростех" и альянсом Renault-Nissan. Об этом говорится в материалах российского автопроизводителя. Ранее доли в совместное предприятие Rostec Auto BV. также передали "Ростех" (28,98%) и концерн Renault (25%). Таким образом, СП теперь принадлежит около 74,5% акций АвтоВАЗа.

В соответствии с условиями сделки по созданию совместного предприятия "Ростеха" и альянса Renault-Nissan, которое получит контроль в АвтоВАЗе, франко-японский альянс инвестирует в это совместное предприятие 23 млрд. руб. В результате этих вложений к середине 2014 г. он получит 67,13% капитала СП (50,1% - Renault и Nissan - 17,03%). "Ростех" будет контролировать 32,87% в совместном предприятии. При этом само СП будет владеть 74,5% акций российского автоконцерна. Ожидается, что к 2014 г. совместное предприятие, которое получило название Rostec Auto BV, выкупит и пакет акций АвтоВАЗа, принадлежащий Sberbank CIB. (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ГРУППА «ГАЗ» РАЗРАБОТАЛА

НОВУЮ МОДЕЛЬ ГАЗОВОГО АВТОБУСА ЭКОЛОГИЧЕСКОГО СТАНДАРТА ЕВРО-5

Группа "ГАЗ" разработала газовую модификацию автобуса среднего класса междугородного назначения КАВЗ-4238. Машина производства Курганского автобусного завода продолжает модельный ряд техники производства Группы "ГАЗ", работающей на сжатом природном газе метане.

Газовая модификация автобуса среднего класса междугородного назначения КАВЗ-4238 (10000x2500x3085 мм) предназначена для работы на пригородных и междугородних маршрутах. Автобус комплектуется газовым двигателем Cummins экологического стандарта Евро-5, механической коробкой передач ZF. Газовое топливо (метан) заправлено в пять баллонов по 123 л, что позволяет обеспечить запас хода машины до 400 км. Общая пассажировместимость автобуса составляет 44 человека, в т. ч. 35-39 посадочных мест в зависимости от модификации. При высоких экологических характеристиках автобус имеет эффективные экономические показатели: сниженные эксплуатационные расходы за счет низкой стоимости газового топлива, высокий сбалансированный ресурс кузова и силового агрегата. Газовый КАВЗ-4238 планируется сертифицировать до конца года.

Группа "ГАЗ" является ведущей компанией в России по производству транспорта на газомоторном топливе: с 2006 г. производятся автобусы "ЛИАЗ" с двигателем на сжатом газе метане, с 2010 г. - "ГАЗель БИЗНЕС" с двигателем на сжиженном газе, с 2011 г. начато производство низкопольных автобусов ЛИАЗ-5292 и ЛИАЗ-6213 экологического стандарта ЕЕV (Евро-5+) на метане, а с 2013 г. начинается производство автобусов ПА3-320412. В феврале Горьковский автозавод выпустил пилотную партию предсерийных автомобилей "ГАЗель БИЗНЕС", работающих на бензине и на метане.

Для развития парка газового транспорта в апреле холдинг "Русские машины" (основной акционер Группы "ГАЗ") и компания "Роснефть" подписали соглашение о расширении использования газомоторного топлива. Стороны договорились о сотрудничестве в производстве и реализации газомоторного топлива для различных категорий автомобильной техники на территории Российской Федерации: в частности, в Московской и Ленинградской областях, в Краснодарском крае и основных автомагистралях европейского направления. Согласно меморандуму "Роснефть" проработает возможность размещения газовых заправочных модулей на собственных заправочных станциях, "Русские машины" в свою очередь планируют разработать технические решения по присоединению газовых заправочных модулей к инфраструктуре "Роснефти" и реализовать программу обеспечения отечественных автопарков транспортом, работающим на газовом топливе. (Портал машиностроения/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ОАО «ЕЛАБУЖСКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД» (ЕЛАЗ) РАССМАТРИВАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ СБОРКИ АВТОМОБИЛЬНОЙ ТЕХНИКИ В СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Заместитель председателя правительства Свердловской области Александр Петров провел совещание по вопросу сотрудничества с ОАО "Елабужский автомобильный завод" (Республика Татарстан).

Заместитель генерального директора ОАО "Елабужский автомобильный завод" Эрик Хабибуллин сообщил на встрече о начале работы в Уральском регионе компании, которая будет заниматься продажей и сервисным обслуживанием автомобилей "ЕлАЗ", а также о готовности проработать вопрос возможности сборки техники и производства комплектующих на территории Свердловской области.

В качестве площадки Александр Петров предложил автопроизводителям рассмотреть завод "АМУР". "Думаю, потенциал сотрудничества высокий, предприятие работоспособное, коллектив есть, компетенции есть, все необходимые разрешительные документы также есть", - отметил Александр Петров.

Генеральный директор ЗАО "Автомобили и моторы Урала" Юрий Афанасьев, также отметил, что техническая возможность для сотрудничества существует. "Все производственные переделы - штамповка, сварка, покраска, механообработка и другие на предприятии присутствуют", - отметил Юрий Афанасьев.

Директор ООО "Урало-Татарстанская компания" (предприятие занимается на Урале реализацией, ремонтом и сервисным обслуживанием техники завода "ЕлАЗ") Игорь Мавлютов отметил заинтересованность в организации сборочного производства в регионе. "Действительно, сборка нужна, логистика такова, что проще здесь собирать. Но надо все просчитать. Мы понимаем, что работа такого завода может начаться не раньше, чем через полтора года", - отметил Игорь Мавлютов.

На совещании стороны договорились в ближайшее время посетить площадку завода "АМУР" со специалистами ЕЛАЗа для детального обсуждения возможности сотрудничества. (Портал машиностроения/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: В 2013 ГОДУ ОАО «КАМАЗ» ПОСТАВИТ ТАТАРСТАНУ 200 ГАЗОВЫХ «НЕФАЗОВ»

В 2013 г. "КАМАЗ-Лизинг" намерен поставить Татарстану 200 автобусов "НефАЗ" на газомоторном топливе. У компании заключены договоры на поставки 100 машин в Нижнекамск, 70 - в Набережные Челны, 20 - в Альметьевск и 10 машин - в прочие районы. В ноябре прошлого года была разработана федеральная программа по переводу транспорта на газомоторное топливо. 17 декабря 2012 г. Дмитрий Медведев подписал постановление по субсидиям регионам на закупку газомоторного транспорта. Компенсации из федерального и республиканского бюджетов составят в Татарстане 63% от общей стоимости пассажирских городских автобусов и 69% - для пригородных. Из них 20% из республиканского бюджета. Цена городского Нефаза - 5,8 млн. руб., пригородного - 5,055 млн., а перевозчики получают их соответственно за 2,14 и 1,57 млн. руб.

Программа субсидирования еще на утверждении в правительстве России, и более точные данные появятся лишь к концу этого месяца. "КАМАЗ-Лизинг" в рамках продвижения лизинговых продуктов от НефАЗа, разработал свою специальную программу "Автобус", которая позволит на особо выгодных условиях приобретать технику для пассажирских перевозок. Клиенты компании могут воспользоваться условиями нового предложения, привлекательность которого заключается в оптимальном проценте авансового платежа, сроке лизинга до 48 месяцев, в возможности самому клиенту выбрать удобный график погашения лизинговых платежей.

По программе "Автобус" кроме газовых "НефАЗов" предлагаются в лизинг дизельные автобусы малого класса Bravis СП "КАМАЗа" и "Маркополо". (Ladaonline/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ОАО «КАМАЗ» ПОДТВЕРЖДАЕТ СООТВЕТСТВИЕ МИРОВЫМ СТАНДАРТАМ

На КАМАЗе прошел инспекционный аудит системы менеджмента качества (СМК) на соответствие требованиям международного стандарту ИСО 9001, ГОСТ Р ИСО 9001 и ГОСТ РВ 15.002-2009.

В последнее время к документам, подтверждающим стабильность, надежность и перспективность компании, таким как отчетность по МСФО или стратегический бизнес-план, прибавился сертификат на соответствие системы менеджмента качества требованиям стандарта ISO 9001. Грамотное внедрение этой системы позволяет получить целый ряд преимуществ: повысить управляемость компании, конкурентоспособность и качество продукции и услуг, снизить издержки, сделать компанию клиентоориентированной.

Для подтверждения эффективности процессов, осуществляемых в ОАО "КАМАЗ" и направленных на постоянное улучшение качества продукции и услуг, первым заместителем генерального директора ОАО "КАМАЗ" - исполнительным директором Юрием Ключковым было принято решение пригласить на КАМАЗ экспертную комиссию ассоциации по сертификации "Русский Регистр" во главе с главным экспертом Юрием Минзаром. В ходе работы комиссия провела проверку соответствия на заводе двигателей, автомобильном заводе, прессово-рамном заводе, научно-техническом центре, литейном и кузнечном заводах, торгово-финансовой компании "КАМАЗ" и в подразделениях генеральной дирекции компании.

Инспекционный аудит, который КАМАЗу предстоит пройти в этом году, имеет особенность - необходимо подтвердить соответствие новым версиям стандартов ГОСТ РВ 0015-002-2012 и ГОСТ ISO 9001-2011. По словам Юрия Ключкова, высшее руководство ОАО "КАМАЗ" официально провозгласило долговременную Политику в области качества с целью демонстрации приверженности принципам всеобщего менеджмента: "Сертификат соответствия ГОСТ РВ 0015-002-2012 является основным требованием для получения госзаказа и гарантом для Минобороны, что предприятие, получив заказ, выполнит его качественно и в установленный срок".

В новой версии ГОСТ РВ 0015-002 устанавливаются требования к методам управления процессами, переданными сторонним организациям; предписывается проводить работы по обеспечению информационной безопасности в соответствии с требованиями ГОСТ Р ИСО/МЭК 27001; усилен акцент на Политику в области качества; уточнены требования к планированию процессов жизненного цикла продукции; появилось требование аттестации рабочих мест по результатам контроля соответствия требованиям технологического процесса при постановке продукции на производство; изменены требования к обеспечению качества выполнения технологических процессов; требуется наличие у организации полных комплектов конструкторской и технологической документации; ужесточились требования к метрологическому обеспечению (требования стали приближены к требованиям документов государственной системы обеспечения единства измерений); введены требования к контролю продукции в процессе хранения. (Портал машиностроения/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ОАО «КАМАЗ» ВЫДЕЛИТ В 2013 ГОДУ НА СОЦИАЛЬНЫЕ НУЖДЫ БОЛЕЕ 697 МЛН. РУБ.

В прошлом году по программе "Жилье" жилищные условия улучшили 362 работников КАМАЗа. В 2013 г. автогигант выделил на жилье 28 млн. руб. (+10%). Одновременно КАМАЗ возобновил финансирование республиканской программы "Социальная ипотека", благодаря чему в 2012 г. еще 43 работника получили новое жилье. На 2013 г. на социальную ипотеку выделено 84,4 млн. руб., а это значит, что новоселья отпразднуют еще более 60 камазовцев.

В 2012 г. на программу "Молодежь" потрачено 4,5 млн. руб. На программу "Забота" в этом году выделено 15 млн. руб. В 2012 г. более 24 тыс. пенсионеров получили от компании подарков и денежных средств на 24 млн. руб.

В этом году отдохнуть и полечиться в клинике-санатории "Набережные Челны" смогут 160 заводчанок, имеющих двух и более детей в возрасте до 16 лет. В 2013 г. на поддержку женщин КАМАЗа будет потрачено 20 млн. руб.

По итогам 2012 г. адресная денежная компенсация расходов на питание составила 154,2 млн. руб. На организацию отдыха и лечения в 2013 г. будет потрачено около 120 млн. руб. На 1 января дополнительную камазовскую пенсию получали более 6 тыс. пенсионеров. Сумма финансирования дополнительных пенсий составляет 119 млн. руб. (Ladaonline/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ООО «ТОЙОТА МОТОР» ОБЪЯВИЛО РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОДАЖ АВТОМОБИЛЕЙ В I КВАРТАЛЕ 2013 ГОДА

Через сеть официальных дилеров и уполномоченных партнеров "Тойота" в России в первом квартале был продан 29331 автомобиль.

По результатам квартала самыми популярными моделями Toyota на российском рынке стали Camry (7253 автомобиля), RAV4 (6436 автомобилей) и Corolla (5294 автомобиля). Суммарно на 3 бестселлера пришлось 65% от общих продаж автомобилей Toyota в России. Модель Toyota RAV4 нового поколения, продажи которой начались в России 23 февраля, в марте показала рекордные месячные объемы продаж в своем сегменте. Наилучшую динамику роста за 3 месяца на фоне аналогичных показателей прошлого года в модельном ряду Toyota продемонстрировали модели Hilux (+120,5%) и Land Cruiser 200 (+29,4%). Toyota Camry, Toyota Hilux и Toyota Alphard показали максимальные квартальные результаты продаж с момента появления их на российском рынке.

ООО "Тойота Мотор" реализует автомобили, в том числе, и на рынке Беларуси. В первом квартале в Беларуси было продано 123 автомобиля Toyota, что на 141,2% превышает аналогичные показатели прошлого года.

ООО "Тойота Мотор" зафиксировало рост спроса на автомобили с пробегом и услуги trade-in в дилерской сети. В первом квартале дилеры "Тойота" по программе "Toyota Trade-in" приняли 3074 автомобиля с пробегом, что на 9,9% превышает аналогичные показатели прошлого года. В России в настоящий момент 75 дилеров "Тойота" работают по программе "Toyota Trade-in".

В марте количество официальных дилеров "Тойота", предоставляющих услуги по сертификации автомобилей с пробегом Toyota Tested, было увеличено с 5 до 9 центров.

В первом квартале в кредит через ЗАО "Тойота Банк" было продано 5835 новых автомобилей Toyota, что на 11% превышает аналогичные показатели прошлого года. Доля автомобилей, приобретенных в кредит через ЗАО "Тойота Банк", от общего объема продаж автомобилей Toyota в России в первом квартале составила 20%. Лидерами продаж по кредитной схеме стали модели Toyota RAV4 (1467 автомобилей), Toyota Camry (1349 автомобилей) и Toyota Corolla (1052 автомобиля).

В первом квартале было открыто 2 новых дилерских центра "Тойота" ("Тойота Центр Ростов-на-Дону Восток", "Тойота Центр Воронеж Север"). В настоящее время реализацией и обслуживанием автомобилей Toyota на территории России занимаются 98 официальных дилеров и уполномоченных партнеров в 68 городах.

Президент ООО "Тойота Мотор" Такеши Исогая прокомментировал: "Российский рынок стабилизировался, спрос соответствует предложению. В связи с этим, для клиентов при выборе автомобиля становятся важными не только характеристики! и автомобиля, но и дополнительные услуги, общий уровень сервиса. Мы считаем схемы trade-in, выгодные программы кредитования, в частности кредиты с гарантией выкупной стоимости автомобиля, совместные с дилерами маркетинговые акции эффективными инструментами стимулирования спроса и обновления автопарка. Компания "Тойота" совместно с дилерами стремится к тому, чтобы клиенты получали положительные эмоции от наших автомобилей и услуг: удовольствие от вождения, легкость эксплуатации, комфортное владение и уверенность в надежности автомобилей Toyota". (Портал машиностроения/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ОАО «УЛЬЯНОВСКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД» (УАЗ) НЕ НАМЕРЕНО СНИМАТЬ С ПРОИЗВОДСТВА МОДЕЛЬ UAZ HUNTER В 2014 ГОДУ

Ульяновский автомобильный завод официально заявляет о том, что информация, опубликованная 16 апреля на сайте www.zr.ru о прекращении производства модели UAZ Hunter в 2014 г., полученная из неофициальных источников, не соответствует действительности.

УАЗ не намерен снимать с производства модель UAZ Hunter в 2014 г. (Портал машиностроения/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ЕВРОПА: В МАРТЕ 2013 ГОДА РОСТ ПРОДАЖ VOLKSWAGEN AG ЗАМЕДЛИЛСЯ

Крупнейший европейский автопроизводитель Volkswagen AG объявил о сокращении темпов роста продаж в марте на фоне неблагоприятной экономической ситуации в Европе.

В марте продажи VW составили 864,4 тыс. автомобилей, на 0,2% больше, чем в том же месяце прошлого года, сообщает агентство Bloomberg. В январе-феврале VW продала 1,4 млн. машин, на 8,3% больше чем за аналогичный период 2012 г.

В первом квартале продажи в Европе сократились на 5,9% в годовом выражении, в то время как в Северной Америке количество реализованных машин выросло на 15%, а в Китае, крупнейшем рынке компании, на 21%.

Благодаря сильной позиции на рынках развивающихся стран, таких, как Китай, Бразилия и Россия, VW удается пережить спад европейской экономики лучше, чем большинству конкурентов. (Интерфакс-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

Статистика**ЕВРОПА: АВТОПРОИЗВОДИТЕЛИ В I КВАРТАЛЕ 2013 ГОДА СНИЗИЛИ ВЫРУЧКУ**

Три ведущих европейских автопроизводителя - PSA Peugeot Citroen, Daimler и Volkswagen - объявили о падении выручки в первом квартале.

Peugeot при этом предупреждает о возможном расширении текущей программы сокращения издержек, Daimler пересматривает прогноз на год и ожидает сокращения прибыли по его итогам, а вот Volkswagen, несмотря на тяжелую ситуацию на рынке, по-прежнему рассчитывает на стабильность операционной прибыли и рост продаж в 2013 г.

Квартальная выручка Peugeot снизилась на 6,5% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составила 13,03 млрд. евро, продажи в Европе упали на 17%. "Несмотря на тяжелые рыночные условия, мы продолжаем следовать нашему плану оздоровления", - заявил финансовый директор Peugeot Жан-Батист де Шатийон. Он сообщил о намерении компании вскоре начать переговоры с профсоюзами о заключении новых трудовых соглашений, а также подтвердил планы привлечь в 2012 г. до 200 млн. евро за счет продажи активов (в 2012 г. компания уже привлекла 654 млн. евро). Помимо этого Peugeot пересматривает модельный ряд и планирует закрыть недозагруженные производственные мощности и сократить 11200 рабочих мест. По словам де Шатийона, забастовки рабочих на заводе в Ольне сильно повредили производственному процессу, и компания может быть вынуждена закрыть завод уже в этом году.

Чистая прибыль Daimler упала на 60% и составила 536 млн. евро, выручка снизилась на 3,4% до 26,1 млрд. евро. Худшие, чем ожидалось, показатели продаж в Европе, проблемы с маркетингом и продажами в Китае наряду с ростом инвестиций в производство новых моделей (к 2020 г. компания планирует выпустить 13 новых моделей Mercedes-Benz) оказали негативное влияние на прибыль. Если раньше производитель Mercedes-Benz выражал уверенность в стабильных показателях прибыли в 2013 г., то теперь предупреждает о возможном ее сокращении, в основном из-за тяжелой ситуации на европейском рынке.

Volkswagen, квартальная прибыль которого также упала на 38% до 1,95 млрд. евро, а выручка - на 1,6% до 46,57 млрд. евро, пока что придерживается прежних прогнозов на год, согласно которым компании удастся сохранить стабильную операционную прибыль и увеличить продажи.

Продажи новых автомобилей в ЕС за три месяца снизились на 10%, что стало худшим показателем для I квартала с 1990 г., когда Ассоциация европейских автопроизводителей начала собирать соответствующие данные. Аналитики IHS Automotive ожидают, что годовой спад составит 3,9%. (Укррудпром/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ: MCLAREN AUTOMOTIVE LTD. ВЫПУСТИТ КОНКУРЕНТА PORSCHE 911

McLaren работает над созданием нового автомобиля, который получит название P13. Новинка, по словам топ-менеджера компании Пола Маккензи должна стать "убийцей Porsche 911". Автомобиль, скорее всего, получит углеродное шасси, так как компания занимается разработкой углеродных компонентов и это позволяет сильно снизить стоимость составляющих. Премьера McLaren P13 планируется на 2015 г. "Мы первопроходцы в разработках углерода, поэтому смогли сократить расходы на производство таких составляющих. Пока еще рано говорить о комплектующих и ценах, мы хотим выпускать по модели в год, на этот год нас запланирован P1, и я точно могу сказать что модель P13 в 2014 г. не выйдет", - рассказал Маккензи.

По информации британских СМИ, скорее всего, модель P13 получит 3,8-литровый битурбо мотор V8, тот же, что устанавливается на автомобилях MP4-12C и P1. (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ГЕРМАНИЯ: ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ DAIMLER AG В I КВАРТАЛЕ 2013 ГОДА СНИЗИЛАСЬ

Чистая прибыль немецкого автомобильного концерна Daimler AG в I квартале снизилась в годовом исчислении в 2,5 раза и составила 564 млн. евро (за аналогичный период годом ранее концерн получил чистую прибыль в 1,425 млрд. евро). Об этом сообщается в финансовом отчете Daimler.

Выручка Daimler в январе-марте сократилась на 3% и составила 26,1 млрд. евро, а показатель EBIT (прибыль до вычета процентов по заемным средствам и уплаты налогов) снизился примерно в 2,3 раза до 917 млн. евро с 2,1 млрд. евро годом ранее.

Аналитики, опрошенные Reuters, ожидали, что показатель EBIT немецкого автопроизводителя составит 1,06 млрд. евро.

Председатель правления Daimler Дитер Цетше пояснил, что ухудшение финансовых результатов концерна связано с тем, что за три месяца многие рынки развивались хуже, чем ожидалось, по экономическим причинам.

Продажи новых автомобилей в Европе неуклонно снижаются: в марте они упали до самого низкого уровня за последние 20 лет. В частности, в Германии и во Франции продажи автомобилей в марте обрушились на 17,1% и 16,2% соответственно.

Daimler AG - немецкий автомобильный концерн, владеет брэндами Maybach, Mercedes-Benz, Smart, Freightliner, Sterling, Western Star и Setra. Крупнейшие акционеры - правительство Кувейта (7,6%) и францужско-японский альянс Renault/Nissan (3,1%, партнерам принадлежит по 1,54% акций). В свою очередь Daimler совместно с Европейским банком реконструкции и развития владеет 15% акций российского производителя грузовиков ОАО "КАМАЗ". (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ГЕРМАНИЯ: НОВЫЙ BMW X6 ПОКАЖУТ НА МОСКОВСКОМ АВТОСАЛОНЕ В 2014 ГОДУ

BMW намерен обновить популярный кроссовер X6, премьера новинки может состояться на мотор-шоу в Москве в августе 2014 г. Как сообщает издание Autosar, автомобиль станет агрессивнее, чем текущее поколение модели. "Мы планируем придать нашим автомобилям больше индивидуальности, чтобы в линейке моделей они больше отличались друг от друга", - сообщил изданию авторитетный источник в баварской компании.

Ранее BMW распространил официальную информацию и снимки нового кроссовера X4. Новинка, серийное производство которой начнется в следующем году, выполнена в стиле X6, однако по габаритам сильно уступает модели. "Динамичные пропорции, точечные контуры и специальные элементы дизайна создают особый характер, сочетающий эмоциональность, целеустремленность и некоторую брутальность с превосходными техническими характеристиками и ходовыми качествами", - сообщила пресс-служба BMW. (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ГЕРМАНИЯ: В 2014 ГОДУ AUDI A4 ПОЛУЧИТ ГИБРИДНУЮ ВЕРСИЮ

Audi выпустит следующее поколение среднеразмерного седана A4 в 2014 г. Автомобиль, который станет легче, роскошнее и получит, в том числе, гибридный мотор, будет построен на новой платформе. Благодаря использованию алюминия в конструкции седана вес A4 удастся уменьшить почти на 100 кг. В самой доступной версии Audi A4 будет продаваться с 1,4-литровым TSI мощностью 150 л. с., в более дорогих комплектациях новинка получит 225-сильный мотор объемом 2,0 л. Что касается дизельных версий, то A4 можно будет приобрести с 2,0-литровым агрегатом семейства TDI, мощность которого, в зависимости от комплектации, будет варьироваться в диапазоне 122-190 л. с. Также будет доступен дизельный 3,0-литровый V6 TDI, который представят в двух вариантах: мощностью 218 и 272 л. с.

Кроме того, в течение года после выхода автомобиля на рынок покупателям предложат гибридную A4 с 2,0-литровым бензиновым двигателем и электромотором. На одной электротяге седан сможет преодолеть без подзарядки до 50 км.

Что касается внешности, то автомобиль будет похож на текущее поколение A4, ряд элементов экстерьера и интерьера выполнят в стиле Audi A3 седан, премьера которого состоялась в марте на мотор-шоу в Нью-Йорке. (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ГЕРМАНИЯ: OPEL AG ОБНОВИТ МОТОРНУЮ ГАММУ ДО 2016 ГОДА

Компания Opel намерена до 2016 г. на 80% обновить моторную гамму. К этому сроку будет представлено 13 новых двигателей, которые станут мощнее, экономичнее, экологичнее нынешних агрегатов, но при этом их объем будет меньше.

Два из 13 новых моторов появятся на "Опелях" в текущем году. Одним из них является 1,6-литровый бензиновый турбомотор семейства SIDI, который в зависимости от модификации развивает 170 л. с. (280 Нм крутящего момента) или 200 л. с. (300 Нм). Его топливная экономичность по сравнению с прежними агрегатами аналогичного объема улучшилась на 13%, а разгон с 80 до 120 км/ч на пятой передаче стал на 20% быстрее. Одной из первых моделей, на которой появился этот агрегат, стал кабриолет Cascada.

Вторым новым двигателем станет 1,6-литровый дизель CDTI с алюминиевым блоком цилиндров. Он сменит в гамме моторы 1.7 и маломощный 2.0 на "тяжелом топливе". Первый новый дизель получит мини-вэн Zafira Tourer - ранее эта модель обзавелась современным двухлитровым 195-сильным агрегатом.

Дизель CDTI 1.6 развивает 136 л. с. и 320 Нм крутящего момента. По словам представителей Opel, особое внимание мотористы при разработке силового агрегата уделили уменьшению шумов и вибраций. В компании называют эту "четверку" самой тихой по сравнению с аналогами конкурентов.

Также "Опель" создаст новые коробки передач для моделей, двигатели которых развивают более 130 Нм крутящего момента. Современные пяти- и шестиступенчатые механические трансмиссии получат Adam, Corsa, Meriva, Mokka, Astra, Antara, Zafira и Insignia. При этом два первых хэтчбека обзаведутся еще и новым "роботом".

Специально для компактных моделей Opel с моторами, отдача которых не превышает 235 Нм, будет разработана еще одна шестиступенчатая "механика", которая окажется на порядок легче аналогов. (Motor/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ГЕРМАНИЯ: PORSCHE AG РАЗРАБАТЫВАЕТ НОВЫЙ МОТОР

Porsche работает над созданием нового четырехцилиндрового оппозитного мотора. В компании опровергли слухи, что силовой агрегат будет анонсирован на Франкфуртском автосалоне в сентябре, пояснив, что готовый двигатель будет представлен не раньше 2016 г. "Это не секрет, что мы работаем над созданием нового четырехцилиндрового мотора, но проект пока находится на ранней стадии разработки. Можно сказать, что ждать готовый продукт надо не раньше 2016 г.", - прокомментировали в компании.

Новый мотор будет четырехцилиндровым, оппозитным и турбированным, с непосредственным впрыском топлива, его первое появление ожидается на обновленной версии третьего поколения Boxster. Тем не менее, четырехцилиндровые моторы появятся на автомобилях Porsche раньше. На кроссовер Macan будут устанавливаться 2,0-литровые бензиновые и дизельные четырехцилиндровые моторы от Volkswagen.

Недавно в сеть попали шпионские снимки интерьера нового компактного кроссовера Porsche Macan. Как оказалось, внутри новинка практически ничем не отличается от более дорогого Cayenne. В частности, у моделей идентичное расположение воздуховодов и экрана мультимедийной системы. (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ГЕРМАНИЯ: VOLKSWAGEN PHAETON ПРЕВРАТЯТ В КОНКУРЕНТА MASERATI QUATTROPORTE

Volkswagen намерен серьезно изменить концепцию флагманского седана Phaeton. Как сообщает Autobild, опубликовавший эскизы, новинка будет построена на базе Audi A8 и станет конкурировать на рынке с более дорогими и роскошными моделями. Среди главного конкурента называют Maserati Quattroporte, который значительно обновился в прошлом году. Новый Phaeton получит новый мотор от Bentley Continental мощностью 550 л. с., такой силовой агрегат будет доступен в топовых версиях седана. По другой информации, Phaeton нового поколения будет создан на глобальной платформе MLB, которая также ляжет в основу нескольких моделей концерна.

Ранее также говорилось, что новый Phaeton метит в конкуренты Jaguar XJ и будет производиться с ориентацией на США. Продажи первого поколения модели в Америке прекратились еще в 2006 г. Любимый проект главы концерна Фердинанда Пиха провалился в США: автомобиль стоил слишком дорого и имел негативный имидж. (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ИНДИЯ БУДЕТ ПРОИЗВОДИТЬ LAND ROVER DEFENDER

Производство Land Rover Defender будет налажено на юге Индии, цель проекта - сделать автомобиль доступнее для глобальных рынков. Sathosa Motors PLC, индийский партнер и дистрибутор Land Rover, планирует инвестировать \$1 млн. в строительство сборочного завода, сообщает Autoevolution.

Подготовительные работы по проекту уже завершены, его планируется начать в ближайшее время. Британские эксперты будут пристально следить за тем, чтобы из-за новой линии сборки автомобили не потеряли в качестве и надежности. В какие страны будут поставляться индийский Defender, пока не сообщается.

Land Rover не просто так выбрал именно Индию для организации бюджетной сборки своего легендарного внедорожника. Defender производится с 1948 г., и уже на протяжении 50 лет поставляется в Индию для армии, за эти годы были налажены хорошие партнерские отношения. (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ИТАЛИЯ: AUTOMOBILI LAMBORGHINI S.P.A.

ВЫПУСКАЕТ ПОСЛЕДНИЕ GALLARDO С МЕХАНИЧЕСКОЙ КОРОБКОЙ ПЕРЕДАЧ

Lamborghini с механической коробкой передач выпускается последний год. Спрос на такие модели крайне мал, на 10 проданных суперкаров, с МКПП приходится только один. Компания решила отметить такое событие, на прощание выпустив экстремальную версию Gallardo, заднеприводную, облегченную, лишенную каких-либо предметов роскоши и предлагающуюся безоговорочно только с МКПП.

Эта экстремальная версия станет прощальной для нынешней версии Gallardo, автомобиль в ближайшее время ждет смена поколения. В компании считают, что модель безнадежно устарела. "Автомобиль стоял как чемпион по боксу, бросая вызов любому нормальному циклу смены продукта. Можете ли вы представить, чтобы Ferrari все еще пытались продать 360 Modena, который был конкурентом Gallardo на момент его дебюта", - пояснил Майкл Лок, исполнительный директор Lamborghini в Америке. (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

КИТАЙ: АМЕРИКАНСКИЙ АВТОКОНЦЕРН GENERAL MOTORS СО ПЛАНИРУЕТ ПОСТРОИТЬ ЧЕТЫРЕ ЗАВОДА

Американский автоконцерн General Motors Co планирует построить четырех новых заводов в Китае, что обеспечит создание 6 тыс. рабочих мест в течение последующих трех лет.

В прошлом году продажи компании составили 2,8 млн. автомобилей. GM намерена повысить уровень продаж до 5 млн. машин в год. В первую очередь автопроизводитель планирует направить усилия в сектор кроссоверов и автомобилей класса "люкс".

Глава китайского отделения компании Боб Сошиа заявил, что планируется продать 100 тыс. машин марки Cadillac по сравнению с 30 тыс. в 2012 г. Экспорт произведенных в Китае автомобилей к этому году должен быть увеличен до 300 тыс. в сравнении с 100-130 тыс. в текущем году.

Недавно стало также известно, что General Motors планирует вложить 4 млрд. евро в европейские активы в 2013-2016 гг. Об этом заявил главный исполнительный директор компании Дэн Анкерсон. (РБК-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

КИТАЙ: ПРОДАЖИ АВТОМАШИН TOYOTA ПО ИТОГАМ МАРТА 2013 ГОДА СНИЗИЛИСЬ

Японский автомобилестроительный концерн Toyota Motor Corp. продал по итогам марта 75,9 тыс. автомашин в КНР, что на 11,7% ниже аналогичного показателя прошлого года. Соответствующую информацию распространили представители автопроизводителя. Они также сообщили, что в январе-марте японский автогигант продал в КНР 184,7 тыс. экземпляров, что на 12,7% ниже показателя за январь-март 2012 г., передает Reuters.

Продажи японского автоконцерна в КНР заметно "просели" на фоне территориальных споров двух государств и связанных с данным вопросом антияпонских демонстраций в Поднебесной. Негативная тенденция наблюдалась с конца предыдущего года. Ближе к концу марта ситуация стала постепенно выправляться, чего, однако, оказалось недостаточно, чтобы существенно улучшить показатели.

При этом совокупные продажи Toyota в КНР в январе-феврале снизились на 13,3% в годовом исчислении.

Toyota намерена продать 900 тыс. автомашин в КНР в текущем году, это на 7,1% превышает показатель 2012 г. (РБК-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

США: ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ FORD MOTOR CO ЗА ТРИ МЕСЯЦА 2013 ГОДА ВЫРОСЛА

Чистая прибыль второго по величине автоконцерна в США Ford Motor Co за январь-март выросла на 15,4% до \$1,61 млрд. - по сравнению с прибылью в \$1,40 млрд. за январь-март прошлого года. Об этом сообщается в отчетности Ford.

Выручка Ford за минувший квартал составила \$35,8 млрд., что на 10% больше показателя годичной давности в \$32,4 млрд. Операционная прибыль до уплаты налогов между тем снизилась на 6,4% и составила \$2,15 млрд.

Поставки автомобилей Ford дилерам в январе-марте увеличились примерно на 10% до 1,5 млн. единиц.

Снижение квартальной операционной прибыли Ford главным образом связано с убытками компании в Европе и Южной Америке. В частности, на показатели Ford отрицательно повлияла девальвация национальной валюты в Венесуэле.

Тем не менее, результаты Ford оказались лучше ожиданий рынка. Скорректированная прибыль на акцию Ford составила \$0,41, тогда как аналитики прогнозировали \$0,37 на акцию (по данным Reuters).

Компания Ford Motor появилась в США в 1903 г. и с тех пор является одним из ведущих мировых автопроизводителей. Автоконцерну принадлежит 65 производств в разных странах; совокупный штат сотрудников составляет около 175 тыс. человек. Компания выпускает автомобили под брендами Ford и Lincoln. Ford - единственный автопроизводитель "детройтской тройки", который обошелся без правительственной помощи в кризис. Его конкуренты - General Motors и Chrysler - вынуждены были пройти процедуру банкротства. (РБК-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

США: FORD MOTOR CO И GENERAL MOTORS CORP. (GM) РАЗРАБОТАЮТ 10-СТУПЕНЧАТУЮ ТРАНСМИССИЮ

Ford Motor Co и General Motors Corp. подписали соглашение, согласно которому будут вместе разрабатывать трансмиссии нового поколения с девятью и десятью передачами.

На какие конкретно модели будут установлены новые "автоматы", не сообщается, известно только, что разработка будет делаться для автомобилей с любым типом привода, как с передним, так и с задним и с полным. Новая трансмиссия будет универсальной, ее планируют устанавливать на все типы автомобилей: седаны, кроссоверы, внедорожники и грузовики. Цель разработки - улучшить экономичность и производительность автомобилей.

"Инженерные команды из GM и Ford уже начали проектную работу над новыми трансмиссиями. Мы надеемся, что многоступенчатые КПП поднимут производительность и экономичность наших автомобилей на новый уровень", - сказал Джим Ланзон, вице-президент инженерного отдела GM, занимающегося трансмиссиями.

Это не первое соглашение двух компаний по разработке трансмиссий, Ford и GM уже десять лет совместно занимаются такими разработками. Последний совместный проект принес компаниям надежную шестиступенчатую переднеприводную АКПП, которая устанавливается на множество автомобилей, таких как Ford Fusion седан, Ford Edge и Ford Escape, в то время как GM устанавливает их в Chevrolet Malibu, Chevrolet Traverse, Chevrolet Equinox и Chevrolet Cruze. (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

США: TESLA MOTORS СОЗДАСТ ЭЛЕКТРОПИКАП С ДИНАМИКОЙ СПОРТКАРА

В компании Tesla Motors задумались о возможности выпустить электрический пикап. Об этом сообщает Automotive News со ссылкой на руководителя американской фирмы Элона Маска.

"У меня есть идея выпустить передовой электропикап, который одновременно был бы динамичным как спорткар, и в то же время обладал бы грузоподъемностью и вместительностью, большей чем у сопоставимых по размерам пикапов с бензиновыми или дизельными моторами", - пояснил Маск.

Ожидается, что производство пикапов может быть налажено в шт. Техас, где Tesla Motors планирует построить второй завод (первое и пока единственное предприятие компании находится в Калифорнии). На данный момент производитель пытается найти лазейку в местном законодательстве, чтобы получить возможность продавать автомобили клиентам напрямую, не прибегая к помощи фирм-посредников, получающих часть прибыли (по техасским законам все автопроизводители, в основном, обязаны реализовывать свою продукцию через местных дилеров).

Еще одной новинкой "Теслы" станет преемник модели Roadster, который, по словам представителей компании, будет самым технологически продвинутым электроавтомобилем среди конкурентов. Ожидается, что новинка сможет проезжать на электротяге более 320 км, а ее разгон с нуля до 96 км/ч займет не более 4 с.

На данный момент у производителя электрокаров есть только одна серийная модель - Tesla Model S. Топовая версия седана набирает "сотню" за 5,6 с, а ее запас хода составляет 480 км. Цены на модель в США начинаются от \$57,4 тыс.

В начале апреля "Тесла" заявила, что впервые за десять лет существования получит квартальную прибыль. Это сообщение повысило биржевые котировки акций компании, которая теперь оценивается в \$5 млрд. ([Motor/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

Анализ

США: ЗНАЧИТЕЛЬНОГО УВЕЛИЧЕНИЯ КОЛИЧЕСТВА АВТОМОБИЛЕЙ НА ГАЗОМОТОРНОМ ТОПЛИВЕ НЕ ОЖИДАЕТСЯ

США "сидят" на огромных ресурсах природного газа. А нефть стала довольно дорогой. Кажется, что логическим выходом было бы начать заправлять машины газом, не так ли?

Эта идея выглядит довольно привлекательно, и американские эксперты говорят об этом уже давно. В конце концов, технология уже отработана и широко используется во многих странах, включая Бразилию и Аргентину. Природный газ дешевле бензина и в настоящее время стоит около \$2,1 за галлон или около \$0,55/л, при том что бензин в США стоит почти вдвое дороже. Продукты сгорания газа чище, чем выхлопы бензинового двигателя. Кроме того, переход на газ мог бы снизить зависимость США от нефти. Совет по защите природных ресурсов страны подсчитал, что переход всех грузовиков в США на газовое топливо мог бы сократить потребление нефти на одну четверть или 4,9 млн. баррелей в день.

И тем не менее автомобили на газомоторном топливе набирают популярность в США очень медленно. В прошлом году из 14,5 млн. новых машин, проданных в США, только 20381 заправляются природным газом. При этом автопроизводители продали за год как минимум 50 тыс. электроавтомобилей.

Итак, что же за препятствия не дают газовым автомобилям набрать популярность?

Частные легковые автомобили. Неудивительно, что средний американец предпочитает купить обычную машину с бензиновым двигателем. Автомобили на газомоторном топливе остаются намного более дорогими, чем бензиновые, и даже чем машины с гибридным двигателем. Хозяину может потребоваться от 13 до 20 лет, чтобы окупить стоимость авто с помощью дешевого топлива.

Honda продает в США модель Civic, которая заправляется газовым топливом, с 2008 г. Но до сих пор продажи идут очень вяло: в 2012 г. было продано всего 1500 машин. Цена на такую "Хонду" начинается от \$26305, что на \$8000 дороже аналогичной модели с бензиновым двигателем и на \$2000 дороже гибрида. Есть и еще один минус: так как сжатый природный газ является менее плотным, чем бензин, ему требуется бак большего размера. Поэтому "газовые" автомашины отличаются меньшей вместимостью багажника.

Кроме того, заправочные станции с природным газом в США не так-то просто найти. В стране насчитывается менее 1 тыс. АЗС, где можно заправиться газом, и только половина из них доступна для широкой публики. Постро-

ить такую станцию очень дорого, и больше их пока не становится. На самом деле, количество станций, где можно зарядить свой электроавтомобиль, увеличивается гораздо более быстрыми темпами с 2011 г.

Таким образом, пока прогнозы для частных автоладельцев неутешительные: многие эксперты считают, что в ближайшее время нечего и ждать сколько-нибудь значительного увеличения парка автомобилей на газомоторном топливе в США.

Дальнобойщики. Для грузовиков, перевозящих грузы на большие расстояния, природный газ в качестве топлива имеет гораздо больший экономический смысл - по крайней мере, теоретически. Грузовики ездят гораздо чаще и больше и потребляют гораздо больше топлива, так что начальные затраты окупаются намного быстрее. Кроме того, многие грузовики едут по определенным, всем известным маршрутам, так что было бы не так трудно развить соответствующую инфраструктуру заправочных станций.

Некоторые компании по грузоперевозкам выражают интерес к переходу на газ. Экономика впечатляет: можно сэкономить около \$1,50 за галлон. Пока, тем не менее, прогресс весьма скромный, так же как и прогнозы на будущее. Государственное агентство по энергетической информации США считает, что если будет построено достаточно газовых АЗС и экономические условия будут благоприятными, то продажи грузовиков с газовым двигателем могут увеличиться до 275000 в 2035 г. и составить 34% от продаж новых автомобилей в США. Для сравнения, в 2010 г. было продано всего 860 грузовиков с газовым двигателем.

Но даже эти прогнозы могут быть чересчур оптимистичными, считает the Washington Post. Одна из причин - неуверенность в том, что цены на газ останутся такими низкими. Если все крупные грузоперевозчики в США возьмут и перейдут на природный газ, то долго ли цены останутся на низком уровне?

Парк муниципальных автомобилей. В этой области прогнозы выглядят чуть более оптимистично: перевод школьных автобусов, мусоровозов и почтовых грузовиков мог бы окупиться всего за три года.

Муниципалитеты начинают интересоваться этой идеей: в прошлом году было продано около 1600 автобусов и 1500 мусоровозов с газовым двигателем. В Вашингтоне сейчас работает 461 автобус на газе.

Тем не менее, это все же небольшая доля рынка.

Может ли ситуация в США измениться? По мнению Майкла Леви, автора книг и публикаций по энергетике, - да. Газовые автомобили могут приобрести большую популярность в США, если, например, цены на нефть значительно поднимутся или автомобили на газу подешевеют. Автор отмечает, что в Европе автомобили с газовым двигателем стоят ненамного дороже бензиновых, в то время как в США разница в цене отталкивает возможных покупателей. Кроме того, со временем домашние газовые АЗС могут стать намного дешевле. Миллионы американцев живут в домах, куда подведен природный газ, так почему бы не заправлять машину у себя дома? В настоящее время такие домашние АЗС стоят \$4-6 тыс., однако компания "Форд" разрабатывает модель, которая может стоить всего \$500, чтобы привлечь покупателей автомобилей на газомоторном топливе.

Кроме того, правительства штатов могут предложить систему стимулирования для владельцев машин, заправляемых газом. К примеру, Западная Вирджиния предлага-

ет освобождение от налогов на \$7500 за покупку автомобиля с газовым двигателем, Колорадо - на \$6000. В Индии рассматривается предложение о расширении сети газовых АЗС на территории штата. Президент Обама, в свою очередь, предложил расширить перечень федеральных налоговых льгот для поддержки распространения "газовых" автомобилей.

Разумеется, эти предложения вызывают множество вопросов. Должно ли государство заниматься поддержкой "альтернативных" автомобилей? И если да, имеет ли смысл поддерживать "газовые" автомобили в ущерб другим технологиям, таким как гибридные автомобили или электромобили? Многие эксперты полагают, что гораздо легче и эффективнее будет использовать американский природный газ, чтобы генерировать электричество для электромобилей, чем создавать принципиально новую заправочную инфраструктуру. И пока что США движутся именно в этом направлении. (The Washington Post/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ФРАНЦИЯ: PEUGEOT S.A. РАБОТАЕТ НАД ХЭТЧБЕКОВ 308 СЛЕДУЮЩЕГО ПОКОЛЕНИЯ

Следующее поколение Peugeot 308 сильно изменится и получит многие элементы дизайна от концепта Onyx. Автомобиль станет первой моделью Peugeot, которую построят на абсолютно новой платформе EMP2, эта платформа сходна с MQB от Volkswagen, но не является модульной и предназначена для использования в сегментах C и D, которые составляют более половины автомобилей, производимых PSA Peugeot-Citroen.

Компания Peugeot-Citroen планирует сделать Peugeot люксовым брэндом. Таким образом концерн собирается компенсировать рекордные убытки, понесенные в 2012 г. В ближайших планах концерна - увеличение продаж премиальных автомобилей на 18%.

Эксперты относятся к данной идее с сомнением. Аналитик UBS Филипп Хаучос отметил, что придать брэндру более элитарный образ будет сложно: "Легко добавить что-то в автомобили, но на то, чтобы изменить представление в сознании клиентов, могут уйти годы". (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ЧЕХИЯ: САМЫЙ БОЛЬШОЙ КРОССОВЕР SKODA ПОЛУЧИЛ НАЗВАНИЕ SNOWMAN

Skoda пустит в серийное производство новый кроссовер, который будет превосходить в габаритах модель Yeti, к 2016 г. Новинка получит название Snowman и будет построена на базе Tiguan следующего поколения. Автомобиль получит привычную для моделей концерна Volkswagen линейку моторов объемом от 1,4 до 2,0 л.

Планируется, что крупный полноприводный кроссовер от Skoda будет выигрывать за счет цены - новинка станет преемником моделей Volkswagen, но при этом сможет предложить ту же проходимость, те же трансмиссии и моторы.

Ранее о планах Skoda создать новый кроссовер сообщил PR-менеджер российского офиса Skoda Auto Тимур Алиев. При этом он отметил, что для автомобиля, который по габаритам превзойдет Yeti, вряд ли будет использоваться платформа Touareg. (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ШВЕЦИЯ: ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ SCANIA АВ ЗА ТРИ МЕСЯЦА 2013 ГОДА СНИЗИЛАСЬ

Чистая прибыль шведского производителя грузовых автомобилей Scania за январь-март снизилась на 22% до 1398 млн. шв. крон (164 млн. евро) против 1794 млн. шв. крон за январь-март 2012 г. Такая информация содержится в отчете компании.

Объем продаж группы Scania по итогам отчетного периода сократился на 4% и составил 19341 млн. шв. крон (2268 млн. евро) против 20127 млн. шв. крон за аналогичный период годом ранее. Операционная прибыль снизилась на 17% и составила 1933 млн. шв. крон (227 млн. евро) по сравнению с показателем в 2323 млн. шв. крон в I квартал 2012 г.

Как отмечается в отчете компании, негативными факторами, приведшими к снижению прибыли, стали укрепление шведской кроны и снижение цен на грузовые автомобили производства Scania.

Аналитики, опрошенные Reuters, прогнозировали операционную прибыль Scania за I квартал на уровне 2,08 млрд. шв. крон (244 млн. евро). Таким образом, результаты Scania оказались хуже ожиданий аналитиков.

Scania является одним из крупнейших в Европе производителей грузовых автомобилей. На предприятиях группы, представленных в 100 странах, работают более 35,5 тыс. человек. Научно-исследовательские разработки Scania сосредоточены в Швеции, производство - в Европе и Южной Америке. Более 70% голосующих прав в Scania (45,7% уставного капитала) принадлежит немецкому автоконцерну Volkswagen AG. (РБК-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ШВЕЦИЯ: КОНЦЕРН VOLVO GROUP В 2012 ГОДУ УВЕЛИЧИЛ МИРОВЫЕ ПРОДАЖИ ГРУЗОВИКОВ

Концерн Volvo AB реализовал в 2012 г. в мире 224 тыс. тяжелых грузовых автомобилей, что на 24,5% больше, чем в 2011 г. (180 тыс.). Крупнейшим рынком для Volvo Group остается Европа, где в прошлом году продажи компании составили 84 тыс. грузовиков. В Азии концерн продал 52 тыс. шт., в Северной Америке - 48 тыс., в Южной Америке - 23 тыс., на прочих рынках - 17 тыс.

В настоящее время продукция Volvo Group представлена почти в 180 странах, при этом наибольший приоритет для концерна представляют развивающиеся рынки, включая Россию и КНР.

В январе концерн Volvo AB подписал с китайской автомобилестроительной корпорацией Dongfeng Motor Group (DFG) соглашение, по которому ему передается 45% акций дочерней компании - Dongfeng Commercial Vehicles (DFCV), специализирующейся на производстве средне- и крупнотоннажной грузовой техники. Dongfeng Motor Group будет владеть 55% акций СП.

Выполнение сделки зависит от некоторых условий, среди которых получение разрешений антимонопольной службы

и органов управления КНР. Ожидается, что она будет утверждена в течение примерно 12 месяцев, стоимость сделки составит 5,6 млрд. юаней. Volvo Trucks, которая в настоящее время является третьим по величине производителем тяжелых грузовых автомобилей в мире, по завершении сделки с Dongfeng Motor станет мировым лидером.

Завод Volvo Trucks в Калуге в 2012 г. выпустил 5959 грузовых автомобилей - на 17,6% больше, чем в 2011 г. (5067 машин), в том числе под маркой Volvo - 4387 шт. (+17%) и под маркой Renault - 1572 шт. (+19%).

Калужский завод - самое современное производственное предприятие Volvo Trucks в мире. Инвестиции в это производство грузовых автомобилей Volvo и Renault составили 120 млн. евро. В настоящее время продукция предприятия поставляется на рынки России, Беларуси и Казахстана. Проектные мощности завода позволяют ежегодно выпускать 10 тыс. грузовых автомобилей Volvo и 5 тыс. грузовиков Renault.

80% продукции, выпускаемой в настоящее время в Калуге, является нестандартной и адаптируется под потребности клиентов. В настоящее время завод готовится к пуску в производство обновленного модельного ряда семейства Volvo FH. А с 2014 г. на предприятии будут выпускаться новые модели Renault Trucks, российская премьера которых пройдет в июне.

В сентябре 2012 г. Volvo Group объявила о намерении инвестировать 90 млн. евро в строительство в Калуге завода по производству кабин для грузовых автомобилей под брендами Volvo и Renault. Новое производство по сварке и окраске кабин будет располагаться рядом с заводом Volvo Group по выпуску грузовых автомобилей и начнет работу в 2014 г. Мощности предприятия рассчитаны на производство 15 тыс. кабин в год. Кроме того, компания вложит 53 млн. евро в локализацию производства компонентов и узлов кабин в России.

Российская компания "Вольво Восток" в 2012 г. реализовала на российском рынке 6976 новых грузовых автомобилей Volvo (+34%) и 1642 грузовика Renault (+22%). В прошлом году Volvo обошла марку Scania (5823 шт., -14,3%) и заняла второе место среди иностранных брендов после MAN (7620 шт., +6,3%), а Renault сохранила седьмое место.

Всего, по данным Ассоциации европейского бизнеса (АЕБ) и ГИБДД РФ, в 2012 г. в России было продано 34477 новых тяжелых грузовиков иностранных марок - на 23% больше, чем годом ранее. С учетом отечественных марок продажи грузовых автомобилей составили 109818 машин, при этом безусловными лидерами остаются КАМАЗ (45823 шт.) и МАЗ (12589 шт.).

Volvo заняла второе место среди иностранных брендов по продажам тягачей с показателем 5190 шт. Лидирует в этом сегменте MAN (5331 шт.), третье место занимает Scania (4577 шт.). В сегменте специальных строительных машин Volvo опережает конкурентов (1505 шт.), далее следуют MAN (1362 шт.) и Scania (1206 шт.). В сегменте развозных автомобилей в "тройку" лидеров вошли MAN (398 шт.), Iveco (229 шт.) и Volvo (202 шт.).

По импорту новых грузовых автомобилей в РФ "Volvo" занимает второе место с показателем 2162 шт. (-9,6%), уступая DAF (+7,9%) и опережая MAN (1516 шт., -16,6%). Импорт грузовиков Renault составил 1294 ед. (+12,4%). В целом импорт тяжелых грузовиков в Россию в 2012 г. вырос на 4% - до 11607 машин (без учета китайских марок).

По суммарным продажам новых и поддержанных тяжелых грузовиков в 2012 г. лидирует Volvo (9138 шт.), далее следуют MAN (9136 шт.) и Scania (6970 шт.). Renault показала седьмой результат - 2936 машин. В целом рынок новых и поддержанных тяжелых грузовых автомобилей иностранных марок в 2012 г. вырос на 17% - до 46084 шт., а с учетом китайских брендов - на 30% - до 56479 шт.

Компания "Вольво Восток" по программе Trade-UP в прошлом году реализовала 346 грузовых автомобилей Volvo в обмен на поддержанные грузовики различных брендов. По сравнению с 2011 г. прирост составил 245%, что свидетельствует о востребованности и большом потенциале этой услуги на российском рынке. (БИКИ/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ЯПОНИЯ: ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ MITSUBISHI MOTORS CORP. ЗА 2012-2013 ФИНАНСОВЫЙ ГОД УВЕЛИЧИЛАСЬ

Чистая прибыль японской автомобилестроительной группы Mitsubishi Motors Corp. по итогам 2012-2013 ф. г., завершившегося 31 марта, составила 37,98 млрд. иен (\$381 млн.), тогда как годом ранее компания получила чистую прибыль в 23,93 млрд. иен. Об этом сообщается в отчете концерна.

Объем продаж автопроизводителя за отчетный период составил 1,82 трлн. иен (\$18,29 млрд.), что на 0,4% выше продаж годовой давности, находившихся на уровне 1,81 трлн. иен. Mitsubishi Motors по итогам 2012-2013 ф. г. зафиксировала операционную прибыль в 67,38 млрд. иен (\$677 млн.), что на 5,8% превышает прошлогодний показатель - 63,67 млрд. иен.

Mitsubishi Motors является одним из крупнейших мировых производителей, выпускающим в год более 1,6 млн. автомобилей в 32 странах. Компания выпускает разнообразную продукцию - от мини-автомобилей до тяжелых грузовиков, автобусов и специальных коммерческих автомобилей. (РБК-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ЯПОНИЯ: TOYOTA MOTOR CO ПО ИТОГАМ I КВАРТАЛА 2013 ГОДА СТАЛА КРУПНЕЙШИМ КОНЦЕРНОМ В МИРЕ

Toyota Motor сохранила первое место среди мировых концернов по продажам в первом квартале. По информации Autoevolution, по этому показателю японцы обошли главных конкурентов - Volkswagen AG и General Motors.

Всего с января по март было реализовано 2430000 автомобилей Toyota, что превышает показатели General Motors на 70000 машин и результаты Volkswagen на 160000 автомобилей. Тем не менее, по сравнению с прошлым годом, продажи марки упали на 2,2%, а у показатели GM и Volkswagen выросли на 3,6% и 5,1% соответственно.

"Вместо того, чтобы продавать как можно больше, мы сосредоточены на создании качественных машин. Быть номером один по объему реализации - вовсе не наша цель", - сообщил изданию The Washington Post пресс-секретарь компании Сино Ямада. (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

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

ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ, что можно обменяться баннерами с блогом «Машиностроения Украины» (<http://ukrmach.dp.ua/>)? Доступ к блогу – БЕСПЛАТНЫЙ

УКРАИНА: ПАО «АЗОВМАШ» ИЗГОТОВИЛО ЗАСЫПНОЙ АППАРАТ ДЛЯ МЕТПРЕДПРИЯТИЯ БОСНИИ

"Азовмаш" (Мариуполь Донецкой обл.), лидер тяжелого машиностроения Украины, завершил выполнение контракта на изготовление засыпного аппарата диаметром 5,4 м для компании ArcelorMittal Zenica (Босния), который уже принят заказчиком.

Согласно сообщению пресс-службы "Азовмаша", засыпной аппарат будет отправлен заказчику автопоездом двумя секциями. Стоимость контракта не разглашается.

В пресс-релизе отмечается, что "Азовмаш" имеет большой опыт работы с предприятиями ArcelorMittal в Украине, Казахстане и Алжире. В частности, за последние годы для ArcelorMittal Temirtau (Казахстан) изготовлен конвертер емкостью 300 т, для ArcelorMittal Annaba (Алжир) - загрузочное устройство диаметром 5,4 м, клапаны горячего дутья, конвертер, тележка миксера для перевозки чугуна емкостью 300 т, для "ArcelorMittal Кривой Рог" - конвертерное оборудование.

В сообщении уточняется, что конверторные цеха криворожского и темиртауского меткомбинатов оснащены оборудованием "Азовмаша", а в Алжире украинское оборудование заменяет итальянское.

Группа "Азовмаш" ("Азовмашинвест Холдинг") - один из крупнейших машиностроительных комплексов предприятий Украины. Известный на мировом рынке поставщик железнодорожных грузовых вагонов и платформ, автоотоплывозаправщиков, автоперевозчиков, металлургического, горнорудного и кранового оборудования. Основная специализация - вагоностроение.

В 2012 г. компания сохранила объемы реализации продукции практически на уровне 2011 г., когда этот показатель составил 9,5 млрд. грн. (Интерфакс-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

Анализ**УКРАИНА: ПРЕДПРИЯТИЯ МЕТАЛЛУРГИЧЕСКОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ ИНВЕСТИРУЮТ В ПРОИЗВОДСТВО И ИЩУТ НОВЫЕ РЫНКИ СБЫТА ПРОДУКЦИИ**

Несмотря на кризис, флагманы металлургического машиностроения Украины инвестируют в производственное развитие и выходят на новые рынки. Россия хочет ввести пошлины на импорт такой продукции, но в конечном счете это может даже укрепить бизнес профильных отечественных предприятий.

В феврале президент и владелец Новокраматорского машиностроительного завода Георгий Скударь объявил, что в 2013 г. в развитие производства на предприятии планируется инвестировать 426,5 млн. грн. Это почти на 52% больше, чем годом ранее. Тем самым компания продолжит наращивать капиталовложения: в 2012 г. они составили 281,19 млн. грн., что на 18,2% больше предшествующего годового показателя. По информации завода, это позволило значительно сократить затраты на выплавку жидкой стали и снизить себестоимость готовой продукции, а также пустить новое оборудование и совершенствовать технологические процессы. Введен в действие порталый фрезерно-токарно-зуборезный станок Waldrich Coburg (Германия). Пока что это - единственный в СНГ порталый станок, на котором можно изготавливать крупные зубчатые венцы с максимальным диаметром до 16 м и модулем до 70 мм.

Кроме того, кузнечно-прессовый цех №2 оснащен автоматизированным ковочным комплексом АКК-3000/30 т. Ведется строительство и модернизация нагревательных и термических печей с новыми энерготехнологическими характеристиками. Совершенствование техпроцессов в сталелитейном цехе №1 заметно уменьшило себестоимость жидкой стали (создан высокопроизводительный участок по подготовке шихтовых материалов, участок разрушения футеровки шибберных ковшей с установкой кантователя и применением разрушительной машины). Для повышения качества литейных технологий продолжается создание и внедрение системы удаления и регенерации отработанных смесей ХТС (фуран-процесс) производительностью 15 т/ч.

Подобные амбициозные планы есть не только у НКМЗ, но и у других ведущих производителей металлургического оборудования Украины. ПАО "Азовобшемаш", головное предприятие группы "Азовмаш", в 2012 г. инвестировало в приобретение и модернизацию оборудования до 100 млн. грн.

Неудивительно, что в минувшем году на фоне общего спада в машиностроении (минус 6%) отечественный ме-

таллургмаш, единственный из всех подотраслей машпрома, нарастил производственные показатели на 2%. И это притом, что профильные производители почти не предлагают рынку ничего нового (впрочем, прорабатывая крупномасштабные агрегаты под каждого конкретного заказчика).

Эксперты связывают улучшение отраслевых показателей с по-прежнему активным спросом со стороны России, на которую ориентировано примерно 60% сбыта украинского металлургического оборудования. В 2012 г. наша страна экспортировала прокатного оборудования и валков без малого на \$100 млн., из которых около \$60 млн. пришлось на РФ, и только \$30 млн. - на дальнее зарубежье. Общая же сумма национального экспорта в сегменте металлургмаша оценивается в \$350-400 млн., и пропорции здесь примерно такие же.

Значение российского рынка для подотрасли можно проиллюстрировать следующими примерами. НКМЗ в последние годы получило от "федералов" два крупнейших контракта за всю свою историю. С 2007 г. завод за \$393 млн. проводил реконструкцию стана 2500 на Магнитогорском меткомбинате, а в позапрошлом году заключил договор на \$350 млн. на поставку оборудования для нового листопрокатного цеха Ашинского МЗ. В свою очередь, "Азовмаш" уже несколько лет поставляет Новолипецкому МК машины для подачи кислорода, а недавно реализовал "Северстали" конвертер емкостью 350 т.

Однако эта идиллия вскоре может быть нарушена. Министерство промышленности и торговли России заявило о намерении ввести импортные пошлины на оборудование для рудного и металлургического производства, выпускаемое не в РФ. Как стало известно, ставки сбора могут составить 5-15%. Согласованные предложения будут направлены в Минэкономразвития и Евразийскую экономическую комиссию (ЕЭК). По словам директора департамента ЕЭК по защитным мерам во внешней торговле Владимира Ильичева, Россия имеет право на повышенные пошлины, несмотря на членство в ВТО. Только размер ставок ограничен уровнем, согласованным в рамках присоединения к организации. Кроме того, подтверждают аналитики, ЕЭК без нарушения обязательств Москвы перед ВТО вправе вводить и другие защитные меры, например, квоты на импорт.

При этом главная российская металлургическая ассоциация НП "Русская сталь" как потребитель не особо при-

ветствует подобные лоббистские усилия соотечественников-машиностроителей. Представители ассоциации уже заявили, что настаивают как минимум на неприменении повышенных пошлин к уже заключенным контрактам. Кто же педалирует вопрос? В "Русской стали" намекнули на федеральный концерн "Объединенные машиностроительные заводы" (ОМЗ), который выступил с соответствующей заградительной инициативой еще осенью 2012 г. Этот концерн, среди прочего, включает дивизион горного оборудования.

Но ОМЗ не является ключевым конкурентом для металлургмаша Украины, уточняет замгендиректора НКМЗ по производству Виктор Кузенков. Основную конкуренцию составляют Электростальский (Подмосковье) и Иркутский заводы тяжелого машиностроения, Южно-Уральский машзавод (Орск) и "Уралмаш" (Екатеринбург). Специалисты допускают, что именно такие киты больше всего заинтересованы в прикрытии рынка России от профильного импорта.

Учитывая это, отечественные машиностроители пытаются ослабить зависимость от рынка РФ. Кроме северного соседа, определенные виды украинского металлургического оснащения продаются в Европе, особенно в Германии, а также в ведущих развивающихся странах (Индия, Китай). Например, после введения Московской 26% пошлины на импорт прокатных валков машиностроительная компания переоориентировала экспорт на индийский рынок. Недавно в ПАО "Азовмаш" сообщили о выигранном тендере на изготовление 300-тонного конвертера для Бокарского МК и о переговорах с рядом других метпредприятий этой страны. Задача упрощается тем, что в советское время мариупольский завод активно строил металлургические агрегаты для Индии. На производствах в Бхилаи, Бокаро, Вишакхапатнаме, Роуркеле 5 сталелитейных цехов оснащены конвертерным оборудованием из Украины. В целом это 15 агрегатов емкостью 100, 130, 150 и 300 тонн. За 50 лет работы в сегменте "Азовмаш" произвел 240 конвертеров для 19 стран.

Источник в этом концерне отмечает, что компания постоянно работает над диверсификацией продаж. По странам и регионам главные акценты рыночного продвижения следующие. Во-первых, это - Азия: Индия (конвертеры), Иран (засыпные устройства доменные клапаны горячего дутья, конвертеры, редукторы, мостовые краны литейных цехов) и Турция (доменные, конвертерные агрегаты). Во-вторых, это - Центральная и Восточная Европа, в частности, Венгрия, Словакия и страны бывшей Югославии (засыпные устройства и конвертеры). В-третьих, это - Северная и Центральная Африка, особенно Алжир.

А вот внутренний спрос остается слабым, к тому же он традиционно во многом ориентирован на импорт. В 2012г. одного только сталелитейного оборудования в страну завезено приблизительно на \$80 млн., и преимущественно это поставки из Европы. В нише же прокатного оборудования импорт составил до \$25 млн. "С одной стороны, это немного. Но это происходит в условиях слабого спроса и показывает, что металлурги Украины по-прежнему склонны к зарубежной технике. Скажем, прокатные валки в прошлом году завозились даже из КНДР. Впрочем, западные металлургические агрегаты действительно качественные, и трудно удивляться их присутствию на рынке", - комментирует экономист Виталий Кулик. Активно используется оборудование Danieli, Siemens VAI, SMS Demag. В то же время российские производители почти не представлены.

На таком фоне продвижение отечественного металлургмаша на новые рынки становится особенно важным. В. Кузенков допускает, что при благоприятной конъюнктуре и умелом маркетинге в 2013 г. подотрасль может нарастить производственные показатели еще на 3-4%, а в 2014 г. развить успех на 7-9% ввиду восстановления глобальной экономики и металлорынков. И достижение этого за счет нероссийских направлений, полагают эксперты, явно диверсифицирует риски машиностроителей и укрепит их бизнес-позиции. (МинПром/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

РОССИЯ: ОАО «МК «ОРМЕТО-ЮУМЗ» ИЗГОТОВИЛО УНИКАЛЬНЫЙ ПОДЪЕМНИК ДЛЯ ОАО «СЕВЕРСТАЛЬ»

В рамках реализации стратегии по расширению номенклатуры выпускаемой продукции, МК "ОРМЕТО-ЮУМЗ" изготовил и отгрузил телескопический подъемник ТП-350 в адрес ОАО "Северсталь" (Череповец, Вологодская обл.). Подъемник телескопический ТП-350 будет в дальнейшем использоваться в конвертерном цехе сталеплавильного производства.

Подъемник предназначен для механизации работ, связанных с футеровкой конвертера с отъемным днищем, и выполнен в виде передвижной самоходной платформы с телескопическим гидроцилиндром, на котором крепится траверса с рабочей площадкой грузоподъемностью 10,0 т. На траверсе установлен подъемный портал для подъема - опускания люльки с материалом грузоподъемностью 3 т. Подъемник снабжен складной лестницей, стойкой раздвижной, гидросистемой привода телескопического гидроцилиндра, гидросистемой приводящей в движение выкатные тележки, гидросистемой выставки телескопического подъемника в горизонтальной плоскости. Наиболее уникальным и сложным в изготовлении в данной машине является рабочая площадка, диаметр которой может меняться от 4900 мм до 8400 мм. (Metalmonitor/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

РОССИЯ: ОАО «УРАЛМАШЗАВОД» ПОСТАВИТ КРУПНУЮ ПАРТИЮ ВАЛКОВ В ТУРЦИЮ

"Уралмашзавод" подписал контракт на поставку партии опорных и рабочих валков холодной прокатки для компании ММК Metalurji, входящей в Группу компаний "ММК". Срок поставки с июня по январь 2014 г.

Это уже третий контракт "Уралмашзавода" с этим предприятием, ранее ММК Metalurji поставлялись партии рабочих и опорных валков для холодной и горячей прокатки. В этот раз опорные валки будут поставлены с внутренними кольцами подшипника и с их окончательной механической обработкой, что позволит металлургами ММК Metalurji практически сразу поставить валки в клеть без дополнительных затрат.

ММК Metalurji размещен на двух площадках в Искендеруне и Стамбуле, его производственная мощность составляет 2,3 млн. т плоского металлопроката в год. Это совершенно новый металлургический комплекс - его строительство завершилось в 2011 г.

"Оборудование на этом заводе новое, современное, поэтому, уверен, турецкие металлурги смогут по достоинству оценить наши прокатные валки, - отметил Вячеслав Авдонин, директор "Металлургического дивизиона". - Производство прокатных валков (а они являются неотъемлемой частью прокатных станков) - одно из приоритетных направлений для "Уралмашзавода". Они используются при изготовлении всевозможных видов проката - от тончайшей жести и фольги до толстого листа". (Пресс-служба ОАО "Уралмашзавод"/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

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

УКРАИНА: НАРОДНЫЙ ДЕПУТАТ АНАТОЛИЙ КИНАХ ПРЕДЛАГАЕТ ОБНУЛИТЬ ВВОЗНЫЕ ПОШЛИНЫ НА ВАГОННЫЕ КОМПЛЕКТУЮЩИЕ

Народный депутат Украины, президент Украинского союза промышленников и предпринимателей Анатолий Кинах предлагает обнулить ввозные пошлины, которые были повышены с 0% до 10% с 1 января, на материалы и комплектующие для вагоностроительной отрасли, производимые в Украине в недостаточном количестве. Об этом сообщает "Интерфакс-Украина". Соответствующий законопроект №2773 о внесении изменений в Таможенный тариф зарегистрирован в Верховной Раде 10 апреля, однако его текст пока отсутствует.

В пресс-релизе УСПП напомним, что с 1 января в рамках приведения ставок ввозной пошлины в соответствие с критериями Всемирной торговой организации (ВТО) Украина, в частности, повысила пошлины на "части для тележек всех типов из чугуна или стали" и "крюки и другие зацепные устройства, буфера, их части из чугуна или стали" с 0% до 10%.

"Введенные нормы, а также снижение на 20% спроса на украинские грузовые вагоны в мире негативно отразились на работе национальных вагоностроителей, что повлекло рост себестоимости продукции", - отмечается в пресс-релизе.

В качестве примера приводится Крюковский вагоностроительный завод, который постоянно закупает необходимое литье (части тележек вагонов, сцепные устройства и их части) у предприятий-импортеров, поскольку производственные нужды удовлетворяются за счет отечественного литья лишь на 40%. "КВСЗ 90% продукции экспортирует, и минимальное увеличение себестоимости делает его продукцию менее конкурентоспособной на внешнем рынке, а также влияет на ухудшение торгового и платежного балансов Украины, падение объемов производства вагоностроения", - отмечается в сообщении.

По мнению автора законопроекта, его принятие будет способствовать повышению конкурентоспособности отечественной продукции вагоностроительной отрасли на внутреннем и мировом рынках, наращиванию объемов производства вагонов. (Metalmonitor/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: АКЦИОНЕРЫ ПАО «ДНЕПРОВАГОНМАШ» НАЗНАЧИЛИ ЧЛЕНОМ НАБЛЮДАТЕЛЬНОГО СОВЕТА СЕРГЕЯ МАНДРУ

Акционеры производителя грузовых магистральных и промышленных вагонов завода "Днепровагонмаш" (Днепро-дзержинск, Днепропетровская область) 18 апреля освободили от обязанностей члена наблюдательного совета предприятия юридическое лицо "Холдинговая компания "ТЕКО-Днепромметиз" и назначили вместо него Сергея Мандру. Об этом говорится в сообщении завода.

"ТЕКО-Днепромметиз" занимало данную должность предприятия с декабря 2008 г. Мандра введен в состав набсовета сроком на 3 года.

Помимо этого акционеры завода также на 3 года продлили полномочия членов набсовета для Сергея Тегипко (председатель), а также членов Валерия Новицкого и Сергея Попенко. Тегипко и Новицкий являются миноритарными акционерами предприятия, Мандра, Попенко и "ТЕКО-Днепромметиз" акциями завода не владеют.

2012 г. "Днепровагонмаш" закончил с чистой прибылью 822,163 млн. грн.

"Днепровагонмаш" специализируется на изготовлении грузовых магистральных и промышленных вагонов, а также выпускает специализированные технологические транспортные средства. (Metalmonitor/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ПАО «КРЮКОВСКИЙ ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД» (КВСЗ) ПЕРЕИЗБРАЛО ПРЕДСЕДАТЕЛЕМ НАБЛЮДАТЕЛЬНОГО СОВЕТА ВЛАДИМИРА ПРИХОДЬКО

Наблюдательный совет Крюковского вагоностроительного завода (Кременчуг, Полтавская обл.) на собрании 18 апреля переизбрал председателем Владимира Приходько. Об этом сообщил представитель предприятия. "Также переизбран состав наблюдательного совета - он не изменился ни количественно (4 человека), ни персонально", - уточнил представитель. По его словам, Приходько возглавляет набсовет с апреля 2003 г.

Срок полномочий членов наблюдательного совета и его председателя определен до проведения годового общего собрания акционеров - в 2014 г.

Всего на собрании рассмотрели 12 вопросов, в т. ч. утвердили отчет наблюдательного совета, правления, ревизионной комиссии об итогах финансово-хозяйственной деятельности общества в 2012 г.

Членами наблюдательного совета Крюковского вагоностроительного завода являются Виктор Воронович, Павел Приходько и Александр Плескун. (Українськи новини/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ПАО «КРЮКОВСКИЙ ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД» (КВСЗ) В 2013 ГОДУ УВЕЛИЧИТ ПЛАНОВЫЕ ПОСТАВКИ ВАГОНОВ В КАЗАХСТАН

Крюковский вагоностроительный завод (КВСЗ) в текущем году поставит в Казахстан 67 пассажирских вагонов, а не 49, как было заявлено ранее, сообщила пресс-служба предприятия.

По ее данным, коммерческий директор предприятия Александр Перишкин сообщил, что Казахстан сделал дополнительный заказ на изготовление 18 пассажирских вагонов, которые завод должен поставить в июне.

Согласно контракту на 2013 г., заключенному ПАО "КВСЗ" с АО "Пассажирская лизинговая вагонная компания", которая входит в состав АО "Пассажирские перевозки" и является самым крупным балансодержателем парка пассажирских вагонов на территории Республики Казахстан, в этом году крюковские вагоностроители должны поставить в Казахстан 49 пассажирских вагонов модели 61-779 различных модификаций. Это плацкартные, купейные вагоны, в том числе вагоны с местами для людей с ограниченными физическими возможностями. По условиям договора, вся продукция должна быть отправлена заказчику до конца первого полугодия.

ПАО "Крюковский вагоностроительный завод" выпускает грузовые (вагоны-платформы, цистерны, вагоны бункерного типа, полувагоны) и пассажирские вагоны, вагоны метро, запасные части и тележки для грузовых вагонов, колесные пары, запчасти для вагонов метро и эскалаторов, контейнеры дорожную технику. Производство пассажирских вагонов на заводе осуществляется по заказу "Укрзалізниця". Продукция завода поставляется более чем в 20 стран.

Крюковский вагоностроительный завод в 2012 г. увеличил выпуск грузовых вагонов на 2,4% до 11 005 шт., а пассажирских - в 2,5 раза до 69 шт. (Metalmonitor/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: В ПАО «КРЮКОВСКИЙ ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД» (КВСЗ) СОЗДАДУТ ЛИНИЮ ПРОИЗВОДСТВА МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ ДВУХСИСТЕМНЫХ ЭЛЕКТРОПОЕЗДОВ

На Крюковском вагонзаводе будет создана линейка создания межрегиональных двухсистемных электропоездов со скоростью до 160 км/ч. Об этом, выступая в парламенте заявил премьер-министр Украины Николай Азаров.

"В сфере железнодорожного машиностроения будет реализовываться проект по созданию на Крюковском вагонзаводе линейки межрегиональных двухсистемных электропоездов скоростью около 160 км/ч. Налоговой стимул для индустрии программной продукции дадут ускоренный темп роста отрасли до 40-45% ежегодно и создание 30 тыс. дополнительных рабочих мест, увеличение поступлений в государственный бюджет и внебюджетных фондов - на 10 млрд. грн., а также ежегодное поступление дополнительных 10 млрд. грн. от экспорта продукции программной индустрии", - сказал премьер-министр. (РБК-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ПАО «ЛУГАНСКТЕПЛОВОЗ» В 2013 ГОДУ ПОТРАТИТ 119,9 МЛН. ГРН. НА ИНВЕСТИЦИИ

В ПАО "Лугансктепловоз" продолжается процесс реализации инвестиционной программы 2012-2013 гг. Общая сумма капитальных инвестиций в этом году запланирована в 119,9 млн. грн., в том числе на приобретение и поддержание существующего оборудования - 99,9 млн. грн. О том, какое оборудование уже приобретено и введено в эксплуатацию, рассказали главный технолог Александр Тришун и его заместитель Виктор Григоров.

Александр Тришун: "При изготовлении сварных металлоконструкций локомотивов на нашем заводе используется технология термической резки металлов. К ней относятся технологические процессы, при которых отделение частей разрезаемых заготовок производят посредством использования концентрированного нагрева, создаваемого различными источниками теплоты. Наиболее широко на "Лугансктепловозе" используется газокислородная, плазменная и микроплазменная резка. Газокислородная резка используется для изготовления деталей из углеродистых и низколегированных сталей толщиной от 20,0 мм до 100 мм. Резка деталей газокислородным пламенем осуществляется в заготовительно-сварочном тремя широкопортальными машинами японского производства КТ-720.

Микроплазменная и воздушно-плазменная резки предназначены для вырезки деталей из конструкционных сталей всех марок, коррозионно-стойких сталей, алюминия, меди и латуни. Микроплазменная резка обеспечивает вырезку деталей толщиной от 1,5 мм до 6,0 мм, а воздушно-плазменная - от 4,0 мм до 22 мм. Технология плазменной резки внедрена в тепловозорамном (2 машины), и в заготовительно-сборочном (3 машины) цехах.

В настоящее время, при помощи газокислородной резки изготавливается до 120 наименований, а с использованием плазменной резки до 360 наименований деталей тепловоза типа 2ТЭ116У. Практически, все машины КТ-720 и 5 машин "Кристалл" и "Енисей" прошли полную модернизацию на предприятии "Технолазер", где был выполнен капитальный ремонт механических частей.

Также было полностью заменено и модернизировано устаревшее программное обеспечение, установлены промышленные компьютеры управления типа CNC-4000. Проведенная модернизация позволила в значительной степени повысить качество и производительность изготавливаемых деталей. С целью дальнейшего внедрения передовых прогрессивных технологий, позволяющих снизить затраты и себестоимость при изготовлении локомотивов, согласно инвестиционной программе 2012 г., был приобретен и введен в эксплуатацию в тепловозорамном цехе станок лазерной резки LazerCut-3015 производства Беларуси с раскройным столом длиной 3 м.

Технология лазерной резки основана на тепловом действии лазерного излучения и происходит при непрерывном или периодическом перемещении источника теплоты, сфокусированного в пятно с высокой плотностью мощности, с помощью специальной оптической системы. Основными преимуществами технологии лазерной резки являются высокая точность, малая ширина реза, минимальные деформации, возможность вырезки сложных контуров, а также резки твердых и хрупких материалов. Лазерная резка дает возможность для резки конструкционных сталей всех марок, коррозионных сталей, титана, меди, латуни и др. Станок лазерной резки позволит высвободить из эксплуатации морально устаревшее и физически изношенное оборудование: координатно-револьверные вырубные прессы типа "Беренс" в количестве 2 единиц, установленные в заготовительно-сборочном цехе.

Кроме того, данная технология улучшит качество резки деталей, что позволит исключить последующую механическую обработку, обеспечить экономию металлопроката, уменьшить цикл изготовления деталей, сэкономить энергоресурсы, что приведет к снижению себестоимости изготовления продукции. При этом номенклатура изготовления деталей на станке лазерной резки составит более 400 наименования. Согласно инвестиционной программе 2013 г. планируется установка еще одного станка лазерной резки с раскройным столом длиной 6 м."

Виктор Григоров: "Существующая технология производства упругих элементов на 11-м пролете в механосборочном цехе на базе многошпиндельных станков-полуавтоматов является затратной с точки зрения потребления электроэнергии и материалов. Кроме того, оборудование это физически изношено и морально устарело.

По проекту технического перевооружения механосборочного производства получены и пущены четыре токарных станка с ЧПУ KIT400 (Республика Корея) и ленточно-пильный агрегат Ergonomik 290.250.ANC-F (Республика Чехия). Это высокопроизводительное оборудование с ЧПУ на базе современных технологий обеспечит производство втулок упругих элементов и даст возможность избавиться от устаревших изношенных станков.

Парк металлорежущих станков на заводе не обновлялся с 1986 г. KIT400 и Ergonomik - первые ласточки.

Современные системы ЧПУ и привода фирмы Siemens (Германия), оригинальная компоновка с линейными сменщиками инструмента, режущий инструмент фирмы Seco (Швеция) - все эти новейшие достижения современной технологии обеспечат высокую производительность, качество и надежность. Мы получили станки нового поколения с современными электронными системами, высокоточной механикой и гидравликой. Для организации эксплуатации и ремонта требуется четкая система и обученный персонал. В 2013 г. и последующие годы парк металлорежущих станков будет обновляться достаточно высокими темпами, и в этом плане первые современные станки должны стать базой для организации эффективной, надежной системы их обслуживания.

В планах 2013 г. - продолжение обновления морально устаревшего, физически изношенного оборудования, что позволит обеспечить высокое качество выпускаемых изделий и снизить затраты на капитальные и текущие ремонты, обеспечить экономию материальных и энергетических ресурсов". (Trans-Port.com.ua/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ОАО «КОЛОМЕНСКИЙ ЗАВОД» ПЕРЕДАЛО ЗАКАЗЧИКАМ ДВУХСОТЫЙ ТЕПЛОВОЗ МОДЕЛИ ТЭП70БС

"Коломенский завод" (входит в состав ЗАО "Трансмашхолдинг") передал в депо Барнаул Западносибирской железной дороги магистральный пассажирский тепловоз модели ТЭП70БС №200.

Локомотивный парк пассажирских тепловозов депо Барнаул, начиная с 2012 г., пополняется коломенскими тепловозами ТЭП70БС, которые работают на маршрутах "Барнаул - Бийск", "Барнаул - Карасук", "Барнаул - Рубцов - Локоть".

Все тепловозы ТЭП70БС, эксплуатирующиеся в депо Барнаул, находятся на гарантийном обслуживании, которое обеспечивают специалисты ОАО "Коломенский завод".

"БС" в названии означает "Борис Саламбеков". Модели тепловоза присвоено имя выдающегося железнодорожника, Героя Социалистического Труда Бориса Саламбекова.

Серийное производство ТЭП70БС и его модификации ТЭП70У (без энергоснабжения вагонов поезда) было начато в марте 2006 г. Тепловозы ТЭП70БС и ТЭП70У имеют сертификат соответствия Регистра сертификации на Федеральном железнодорожном транспорте. В соответствии с сертификатом, локомотивы в зависимости от требований заказчика и района эксплуатации могут производиться в двух модификациях с разной конструкционной скоростью - 120 и 160 км/ч. В процессе производства конструкция тепловоза ТЭП70БС совершенствуется, вносятся изменения, направленные на повышение надежности и качества. В последние годы внедрены технические решения по совершенствованию технологии электромонтажа, термоэлектрический кондиционер с системой климатконтроля, введена связь системы пожаротушения с радиостанцией и т. д.

Тепловозы ТЭП70БС эксплуатируются в России на Дальневосточной, Октябрьской, Горьковской, Северной, Северо-Кавказской, Юго-Восточной, Приволжской, Куйбышевской, Западносибирской, Южно-Уральской, Свердловской железных дорогах. Также тепловозы ТЭП70БС работают в странах ближнего зарубежья - Литве, Беларуси, Узбекистане. В 2013 г. "Коломенский завод" изготовит 43 тепловоза ТЭП70БС. (ТМХ/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ALSTOM TRANSPORT И ЗАО «ТРАНСМАШХОЛДИНГ» (ТМХ) ОТКРЫЛИ ПРОИЗВОДСТВО АСИНХРОННЫХ ТЯГОВЫХ ПРИВОДОВ

Alstom и ЗАО "Трансмашхолдинг" открыли в России предприятие по производству ключевых компонентов для новых электропоездов - асинхронных тяговых приводов и систем управления. Приводы будут поставляться для электропоездов, совместно разработанных партнерами для России и Казахстана.

В торжественной церемонии открытия приняли участие старший вице-президент ОАО "Российские железные дороги" Валентин Гапанович, генеральный директор "Трансмашхолдинга" Андрей Андреев, президент Alstom Transport Анри Пупар-Лафарж.

"Alstom не просто сотрудничает с "Трансмашхолдингом" в области технологий, - сказал А. Пупар-Лафарж. - Мы также способствуем развитию местной экономики, предлагая высококонкурентную продукцию нового поколения, которая характеризуется большей производительностью и полностью соответствует местным условиям".

"Освоение производства асинхронных тяговых приводов электропоездов является важной вехой в развитии российской промышленности, - заявил А. Андреев. - Мы начинаем выпускать один из наиболее высокотехнологичных элементов современного электропоезда, который существенно сокращает затраты на эксплуатацию и обслуживание локомотива. Это позволит продукции холдинга выйти на новый уровень конкурентоспособности". Асинхронный тяговый привод - это современный высокотехнологичный продукт, который значительно влияет на показатели двигателя, позволяя увеличивать мощность электропоезда при низком весе. Он также облегчает мониторинг работы двигателя. Тяговые приводы и системы управления предназначены для комплектования электропоездов ЭП20 и 2ЭС5, которые являются совместной разработкой партнеров для России, а также для электропоездов КЗ8А и КЗ4А, которые будут производиться и эксплуатироваться в Казахстане.

В настоящее время численность производственного персонала составляет около 60 человек; при полной загрузке производственной мощности возрастет до более чем 160 человек. Производственная мощность предприятия составит 17 комплектов электрооборудования в месяц. Общая сумма инвестиций в проект составит почти 40 млн. евро.

Предприятие располагается на территории Новочеркасского электропоездостроительного завода (НЭВЗ), принадлежащем ТМХ. Для реализации проекта Alstom и "Трансмашхолдинг" на паритетных условиях учредили совместное предприятие (СП) "РейлКомп". СП создано 3 мая 2012 г. с целью организации на территории России производства высокотехнологичных компонентов пассажирских и грузовых электропоездов.

Производство позволит создать экспортный потенциал для тягового преобразовательного оборудования российской промышленности.

Консорциум Alstom и "Трансмашхолдинга" разрабатывает современные пассажирские и грузовые электропоезды, которые являются одними из наиболее мощных в мире. Локомотивы рассчитаны на эксплуатацию при температурах от - 50 до +50 град. С. Согласно действующим контрактам, 400 электропоездов (200 пассажирских и 200 грузовых) будут построены для нужд ОАО "Российские железные дороги", еще 295 (95 пассажирских и 200 грузовых) - для нужд "Казахстанских железных дорог".

В 2010 г. Alstom и ТМХ заключили ключевые соглашения о стратегическом партнерстве и разработке нового подвижного состава для колеи 1520. Alstom также стал акционером ТМХ с долей участия 25% в капитале компании. В самом начале сотрудничества партнеры учредили совместное предприятие ТРТранс - инженеринговый центр для разработки нового подвижного состава, включая пассажирские и грузовые локомотивы для России и Казахстана.

В настоящее время Alstom и "Трансмашхолдинг" производят двухсистемные пассажирские электропоезды ЭП20 и грузовые магистральные электропоезды 2ЭС5, оснащенные асинхронными тяговыми приводами. В ноябре 2012 г. первый электропоезд ЭП20 был передан РЖД в присутствии председателя правительства России Дмитрия Медведева. (ТМХ/[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?

МАШИНОСТРОЕНИЕ ДЛЯ ЛЕГКОЙ, ПИЩЕВОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ, БЫТОВЫХ ПРИБОРОВ

США: ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ WHIRLPOOL CORP. ЗА ТРИ МЕСЯЦА 2013 ГОДА ВЫРОСЛА

Чистая прибыль американского производителя бытовой электротехники Whirlpool (доступная для распределения среди акционеров компании) по итогам января-марта выросла в 2,7 раза и составила \$252 млн. по сравнению с аналогичным показателем годовой давности на уровне \$92 млн. Об этом говорится в финансовом отчете компании.

Чистый объем продаж компании за отчетный период 2013 г. составил \$4,248 млрд. - на 2,3% меньше показателя годовой давности в \$4,348 млрд. При этом операционная прибыль компании выросла на 24,6% до \$254 млн. против \$204 млн. за январь-март 2012 г.

Аналитики, опрошенные Thomson Reuters, ожидали выручки на уровне \$4,39 млрд.

Компания отмечает, что положительное влияние на показатели компании оказали инициативы правительства США в энергетическом секторе, а также возросший спрос со стороны потребителей на холодильники, стиральные машины и оборудование для приготовления пищи.

Whirlpool Corporation - один из крупнейших в мире производителей бытовой электротехники. Штат компании насчитывает около 67 тыс. сотрудников. Whirlpool Corporation владеет такими брендами, как Whirlpool, Maytag, KitchenAid, Jenn-Air, Amana, Brastemp, Consul и Bauknecht. (РБК-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

Читайте на эту тему в «Машиностроении Украины, СНГ, мира»

(<http://ukrmach.dp.ua/>)

ОБОРОННАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

УКРАИНА: ЗАМЕСТИТЕЛЕМ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА ГК «УКРОБОРОНПРОМ» НАЗНАЧЕН МАКСИМ ГЛУЩЕНКО

Государственный концерн "Укроборонпром" 12 апреля назначил заместителем генерального директора Максима Глущенко. Об этом говорится в сообщении концерна. В то же время Павел Букин освобожден с должности замгендиректора "Укроборонпрома" в связи с переходом на должность советника гендиректора государственной компании по экспорту и импорту продукции и услуг военного и специального назначения "Укрспецэкспорт".

Глущенко будет заниматься вопросами коммерции и внешнеэкономической деятельности концерна. Ранее он работал советником министра экономического развития и торговли, занимался вопросами контроля поставок украинской военной техники и вооружений на международные рынки. В 2012 г. занимал должность заместителя гендиректора концерна.

9 декабря 2010 г. постановлением №1221 Кабинет министров создал госконцерн "Укроборонпром" и отнес к нему 7 предприятий, затем в январе 2011 г. правительство включило в состав госконцерна еще 6 предприятий, а в апреле 2011г. - еще 111 предприятий, расширив перечень включенных в его состав предприятий до 124.

"Укрспецэкспорт" входит в состав государственного концерна "Укроборонпром", куда также входят предприятия по производству военной техники, в том числе танкостроительные предприятия. (Українськи новини/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

РОССИЯ: ТАНКИ ПРИСПОСОБЯТ К БОЮ В ГОРОДЕ

Министерство обороны России заказало разработку комплектов модернизации, которые позволят подготовить основные боевые танки Т-72 и Т-90 к ведению боя в городских условиях. Как пишет газета "Известия" со ссылкой на источник в военном ведомстве, такая модернизация защитит танки от обстрелов на городских улицах и позволит им преодолевать завалы и баррикады. В настоящее время Главное автобронетанковое управление занимается подготовкой тактико-технического задания для нового комплекта. Формирование задания завершится летом.

Как ожидается, модернизированные танки получат бульдозерный отвал. Днище машин будет усилено бронеплитами для защиты от мин и фугасов, а вокруг корпуса разместят специальную металлическую решетку для защиты от реактивных гранат и динамической защите. Согласно предварительным требованиям, улучшенная машина должна выдерживать попадания из РПГ-7 и РПГ-29, подрыв на фугасе мощностью в несколько десятков килограммов тротила. Монтаж комплектов на строевые танки должен производиться в короткие сроки.

Конкурс на разработку новых комплектов модернизации будет объявлен в конце лета - осенью. Предположительно, его финалистом станет НИИ стали, который уже разрабатывает некоторые элементы комплекта, включая динамическую защиту и решетчатые экраны. По предварительной оценке, стоимость одного комплекта для приспособления танка к условиям городского боя составит не менее \$200-250 тыс. Окончательная стоимость будет определена после того, как Министерство обороны России сформирует требование к новым комплектam.

Работы по приспособлению танков к городскому бою велись в СССР с 1970-х годов. В частности, для танков Т-62 в Афганистане были созданы комплекты с дополнительной броней и защитными экранами. С распадом СССР такие работы были приостановлены. Сколько всего комплектов модернизации планируется закупить для нужд Министерства обороны в настоящее время, пока неизвестно. (Lenta.ru/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

РОССИЯ: В 2013-2016 ГОДАХ РАСХОДЫ НА ВОЕННЫЕ НИОКР УВЕЛИЧАТ

Россия увеличит в 2013-2016 гг. расходы на военные НИОКР на 40% доведя их с \$4 млрд. до \$5 млрд. Об этом сообщает лондонский еженедельник "Джейнс дифенс уикли".

Издание отмечает рост расходов на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы в России в рамках Государственной программы вооружений (ГПВ-2020), направленной на модернизацию Вооруженных сил страны.

Согласно прогнозу "Джейнс", основная часть расходов на НИОКР в этот период будет направлена на военноморскую технику, поскольку в настоящее время ведется поиск путей улучшения технического обслуживания и ремонта российских судостроительных заводов и модернизации корабельного состава флота. (APMC-TACC/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

РОССИЯ: МВД УВЯЗАЛО ЗАКУПКИ НОВОЙ СНАЙПЕРСКОЙ ВИНТОВКИ С ПРОИЗВОДСТВОМ ПАТРОНОВ К НЕЙ

Закупка новой российской снайперской винтовки ORSIS T-5000 внутренними войсками МВД РФ возможна только после появления в РФ производства боеприпасов для этого оружия, заявил начальник управления управления артвооружения и госзаказа главного командования внутренних войск МВД РФ генерал-майор Валентин Сорокин. "Пока не будет российского боеприпаса для этой винтовки, покупать никто ничего не будет", - сказал он на выставке стрелкового вооружения в группе компаний "Промтехнологии".

Генерал напомнил, что в минувшем году прошли войсковые испытания этого оружия, которые оценили его положительно. "Потребность в таком оружии (во внутренних войсках) есть, но все зависит от производителей боеприпасов", - отметил Сорокин.

ORSIS T-5000 - разработка оружейного завода "Промтехнологий". Как заявляет разработчик, это принципиально новое снайперское оружие, которое соответствует всем современным требованиям и по утверждению производителя не имеет зарубежных аналогов. Характеристики винтовки позволяют поразить цель в любое время суток и при любых погодных условиях без предварительной пристрелки и технической подготовки на дистанции до 1,5 км, указывает разработчик. Снайперская винтовка выпускается в двух калибрах: 308 Winchester и 338 Lapua Magnum. Винтовка предназначена для антитеррористических и специализированных снайперских подразделений. (РИА "Новости"/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ГЕРМАНИЯ: КОМПАНИЯ «КРАУСС-МАФФЕЙ ВЕГМАН» ПОСТАВИТ КАТАРУ ТАНКИ И САМОХОДНЫЕ АРТИЛЛЕРИЙСКИЕ УСТАНОВКИ

Германская компания "Краусс-Маффей Вегман" подтвердила информацию о том, что заключила соглашение с Катаром о поставке в эту страну 62 танков "Леопард-2А7" (Leopard 2A7) и 24 самоходных артиллерийских установок (САУ) PzH 2000 (Panzerhaubitze 2000). Об этом говорится в распространенном сообщении компании.

Кроме того, германская сторона предоставит катарской армии различное сопутствующее оборудование, вспомогательные и учебные средства.

Общая сумма сделки, которая готовилась почти 5 лет, составляет 1,9 млрд. евро (\$2,48 млрд.). Катар намерен постепенно модернизировать Вооруженные силы и заменить устаревшие орудия и танки, в том числе французского и южноафриканского производства.

Как отмечает катарская сторона, одной из причин заключения контракта с германской компанией, является осложнение обстановки в Персидском заливе и возрастание угрозы со стороны Ирана. (APMC-TACC/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

США: ЗА I КВАРТАЛ 2013 ГОДА ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ КОНЦЕРНА LOCKHEED MARTIN ВЫРОСЛА

Чистая прибыль концерна Lockheed Martin в соответствии с US GAAP за I квартал выросла на 14% до \$761 млн. против \$668 млн. за I квартал 2012 г., говорится в отчете компании. Чистый объем продаж концерна в отчетном периоде снизился на 2% и составил \$11,070 млрд. против прошлогоднего показателя в \$11,293 млрд. Консолидированная операционная прибыль компании увеличилась на 7,2% до \$1,119 млрд. против \$1,044 млрд. за I квартал 2012 г.

При этом прибыль на акцию компании возросла на 15% до \$2,33 против \$2,03 в I квартале 2012 г.

Результаты компании оказались выше прогнозов экспертов. Чистая прибыль на акцию ожидалась на уровне \$2,04. В то же время компания снизила собственный прогноз по продажам на 2013 г., сообщив, что ожидает показателя на уровне \$44,5 млрд., что соответствует нижней границе изначального диапазона (\$44,5-46 млрд.). (Аех.ру/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

США: КОМПАНИИ RAYTHEON РАЗРЕШИЛИ ПРОДЛИТЬ СРОК ЭКСПЛУАТАЦИИ РАКЕТ ДЛЯ ЗЕНИТНЫХ КОМПЛЕКСОВ PATRIOT

Армия США разрешила компании Raytheon продлить срок эксплуатации ракет для зенитных комплексов Patriot с 30 до 45 лет, говорится в сообщении компании Raytheon. Ракеты для ЗРК Patriot, прошедшие повторную сертификацию, обойдутся на 80-90% дешевле новых. Кроме того, удастся сэкономить и на модернизации зенитных ракет.

Ранее армия США присудила Raytheon контракт стоимостью \$46,7 млн. на повторную сертификацию и модернизацию зенитных ракет для комплексов Patriot. Ракеты планируется улучшить до уровня GEM-T (Guidance-Enhanced Missile - Tactical). В ходе модернизации американские комплексы Patriot, среди прочего, получают новые сверхкомпактные вычислительные микросхемы и новые компьютеры с большими сенсорными дисплеями.

Наиболее современной из стоящих на вооружении США является версия Patriot PAC-3 (Patriot Advanced Capability-3). Кроме того, американскими ЗРК вооружены ряд стран, среди которых Япония, Израиль, Нидерланды и Германия. (Аех.ру/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

Статистика

США: ОБЪЕМ ЭКСПОРТА ОРУЖИЯ В 2012 ГОДУ СОСТАВИЛ \$70 МЛРД.

Объем экспорта оружия и военной техники из США составил в 2012 г. рекордные \$70 млрд. Об этом сообщила встрече с иностранными журналистами помощник госсекретаря США по военно-политическим делам Эндрю Шапиро.

Как он подчеркнул, 2012 г. стал США "крупнейшим в истории (по объемам) продаж вооружений за рубеж". "В 2012 г. (сумма поставок американского оружия другим странам) составила почти \$70 млрд.", - заявил сотрудник внешнеполитического ведомства США. Для сравнения добавил он, в 2011 г. экспорт американского оружия оценивался примерно в \$30 млрд.

По словам Шапиро, за минувший год власти США выдали более 85 тыс. лицензий на "прямые коммерческие продажи" оружия - "больше, чем когда бы то ни было". Кроме того, в ходе работы по реформированию режима экспортного контроля США существенно сократили время рассмотрения запросов о выдаче лицензий на экспорт оружия - с 40-60 до приблизительно 17 дней. (APMC-TACC/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

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

«Машиностроение Украины, СНГ, мира» – <http://ukrmach.dp.ua/>

УКРАИНА: АККРЕДИТОВАНА НОВАЯ ИСПЫТАТЕЛЬНАЯ СТАНЦИЯ ПАО «ХАРЬКОВСКИЙ ПОДШИПНИКОВЫЙ ЗАВОД» (ХАРП)

Харьковский подшипниковый завод, один из крупнейших в СНГ производителей подшипниковой продукции, входящий в Индустриальную группу "УПЭК", в марте провел работы по аккредитации в соответствии с требованиями российских стандартов уникальной лаборатории для проведения сертификационных испытаний железнодорожных подшипников. Аттестат аккредитации в расширенной области согласно требованиям НБ ЖТ ЦТ-ЦВ-ЦЛ 014-2003 "Подшипники качения буксовые для подвижного состава железных дорог. Нормы безопасности" будет выдан "Росаккредитацией" (РФ), экспертная группа которой работала на ХАРПе 25-28 марта.

Для создания испытательной станции были изготовлены специальные стенды, позволяющие проводить стендовые испытания по определению гамма-процентной наработки подшипников до отказа в соответствии с требованиями СТ ССФЖТ ЦТ ЦЛ ЦВ-137-2002 "Подвижной состав магистральных железных дорог. Буксовые подшипники качения. Типовая методика испытаний". В настоящее время на стендах мод. М0154С, оборудованных электромеханическими узлами нагружения, ведется подготовка к началу ресурсных испытаний подшипников качения буксовых радиальных с короткими цилиндрическими роликами сдвоенных Н6-882726Е2К1МУС44. В дальнейшем планируется проводить испытания и конических двухрядных подшипников кассетного типа для подвижного состава железных дорог для определения гамма-процентной наработки.

Заместитель гендиректора ИГ "УПЭК" по исследованию и разработкам докт.техн.наук Эдуард Симсон отметил: "Испытательная станция создавалась не только для нужд ХАРПа. При его создании была предусмотрена возможность проведения квалификационных испытаний по заказу других компаний, производителей железнодорожных подшипников. В системе управления и регистрации параметров имеется возможность on-line доступа через Интернет для контроля и получения информации в течение всего процесса испытаний. Учитывая, что подобные стенды имеются только у самых крупных компаний мирового уровня, мы ожидаем большой интерес к проведению квалификационных испытаний на условиях аутсорсинга со стороны других производителей".

Проведение обязательных квалификационных испытаний новой подшипниковой продукции ИГ "УПЭК" на специализированных стендах - позволит сократить время на проверку их надежности в сравнении с натурными испытаниями в 3-5 раз. Это даст возможность повысить эксплуатационную надежность разрабатываемых буксовых подшипников и снизить расходы потребителей - железных дорог - на их ремонт и техническое обслуживание. А также сократит расходы на квалификационные испытания для ХАРПа и даст возможность быстрее выводить на рынок новые продукты.

Данная испытательная станция, создание которой началось в 2011 г., входит в состав Испытательного центра ХАРПа, уже аккредитованного для проведения сертификационных испытаний подшипников. Станция оснащена уникальным оборудованием.

Три испытательных стенда, оборудованные электромеханическими узлами нагружения - это совместная разработка отдела нестандартного оборудования и автоматизации производственных процессов Украинского конструкторско-технологического бюро подшипниковой промышленности (УКТБПП), входящего в ИГ "УПЭК", и Объединенного инженерного центра УПЭК. Системы управления и регистрации параметров для этих стендов разработаны фирмой Beckhoff (Германия), система смазки и охлаждения изготовлена фирмой Hydroma (Чехия). Данные стенды предназначены для определения гамма-процентной наработки буксовых подшипников до отказа, согласно сертификационным методикам СТ ССФЖТ ЦТ ЦЛ ЦВ-137-2002 и европейским нормам безопасности EN 12082:2007, в скоростных диапазонах до 250 км/ч для всего подвижного состава (грузовые и пассажирские вагоны, локомотивы, электропоезда), эксплуатирующегося на железных дорогах СНГ и ЕС. Еще два стенда, оборудованных гидравлическими узлами нагружения и системой управления фирмы Blumenbecker (Германия), будут использоваться для проведения исследовательских работ по повышению надежности и увеличению ресурса подшипников, а также для проведения сертификационных испытаний по тем же методикам. (Пресс-служба ИГ "УПЭК"/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

МИРОВОЙ РЫНОК: НОВЫЕ ТИПОРАЗМЕРЫ ПОДШИПНИКОВ X-LIFE

Расширена премиальная серия X-life цилиндрических роликовых подшипников производства Schaeffler Group, владельца марок INA и FAG. Теперь маркировкой X-life обозначаются и подшипники большего диаметра до 1600 мм. Изначально в серии выпускались только подшипники до 320 мм, но с использованием специального программного обеспечения для оптимизации внутренней геометрии и современных производственных технологий, в том числе специального процесса закалки, стало возможным производить и более крупные подшипники популярной серии, воспринимающие на 20% больше нагрузки, чем стандартные, служащие дольше и, благодаря своим эксплуатационным качествам, дающие возможность минимизировать размеры машинных компонентов без потери нагрузочной способности.

Для использования в условиях высоких радиальных нагрузок цилиндрические подшипники являются оптимальным решением, так как нагрузка воспринимается телами качения подшипника не точно, как в случае шарообразной формы, а вдоль линии цилиндра. Трение в новых подшипниках X-life минимизировано, что означает меньший нагрев подшипника при эксплуатации, соответственно, удлиняется и срок службы. В серии X-life под маркой FAG выпускаются цилиндрические роликоподшипники, воспринимающие на 18% больше нагрузки и служащие на 70% дольше диаметром от 32 до 320 мм, цилиндрические роликовые подшипники INA с оптимизированным контактом, воспринимающие на 60% больше нагрузки, при моменте трения сниженном на 50%, конические роликовые подшипники FAG T7FC для гидравлических насосов или трансмиссий, малозумные и требующие более редкого обслуживания, двухрядные и однорядные радиально-упорные подшипники FAG для коробки передач, трансмиссий вентиляторов, служащие дольше, при более высоких скоростях, удобные к парной установке. Также в серию входят игольчатые подшипники INA, подшипниковые узлы и сферические роликовые подшипники, элементы систем линейного перемещения. Нагрузка в подшипниках и компонентах X-life благодаря оптимизированной геометрии воспринимается более однородно, гомогенно, поэтому воздействие на элементы не так разрушительно. Всего в производственной номенклатуре Schaeffler Group насчитывается около 40000 компонентов для 60 отраслей промышленности и в серии X-life отражены самые сильные стороны брендов INA и FAG. (www.podshipnik.ru/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

США: THE TIMKEN COMPANY ПРОДОЛЖАЕТ НАСТУПЛЕНИЕ НА СЕРВИСНОМ РЫНКЕ

Число поглощаемых компаний американским производителем подшипников и стали The Timken Company продолжает увеличиваться. Сервисная компания по ремонту электромоторов Smith Services, Inc. из Принстона, вместе со всеми активами приобретена The Timken Company. Теперь 140 сотрудников Smith Services, работающие в 7 штатах, приносящие прибыль \$17 млн. в год, обслуживающие конечных пользователей энергетики, нефтехимии, целлюлозно-бумажной промышленности, сталелитейной добывающей и даже ядерной отрасли станут членами команды Timken. Их работа усилит позиции производителя подшипников в части ремонта и восстановления передаточных механизмов и подшипников.

С 1981 г., с 9 человек Smith Services, Inc. расширилась до 140 сотрудников, приобрела и укомплектовала помещения площадью 180000 кв. м. В сферу обслуживания компании входят двигатели мощностью от 200 до 3500 л. с., компетенции по диагностике, ремонту и восстановлению различного механического оборудования.

В прошлом году The Timken Company уже приобрела похожую компанию Wazee Companies, LLC., обслуживающего двигатели, генераторы, ветроэнергетические установки и промышленные краны в нефтегазовом и энергетическом секторе, строительстве и в обрабатывающей промышленности. За короткий срок номенклатура продуктов и сервисов под маркой Timken была существенно расширена.

Ранее было объявлено о приобретении производителем автоматических смазочных систем и компонентов Interlube Systems Ltd. Стратегия последнего времени The Timken Company, направленная в сторону формирования многостороннего предложения промышленному рынку расширяет прежнее позиционирование компании на рынке как производителя комплектующих и подшипников до поставщика целого комплекса услуг по обслуживанию, сопровождению, ремонту и восстановлению оборудования. ([www.podshipnik.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://www.podshipnik.ru/Машиностроение_Украины,_СНГ,_мира))

ШВЕЦИЯ: ДАТЧИКИ И ЭЛЕКТРОННЫЕ УСТРОЙСТВА БУДУТ ВСТРАИВАТЬСЯ В ПОДШИПНИКИ SKF

Датчики и электронные устройства для сбора данных, не требующие внешнего источника питания, будут теперь встраиваться в подшипники SKF. Продукты на основе инновационной интеллектуальной технологии SKF Insight™ теперь будут поставляться на рынок одним из ведущих мировых производителей подшипников. Теперь можно будет в режиме реального времени непрерывно получать данные о состоянии компонентов отдельных узлов и механизмов. По заверениям Тома Джонстона, президента и главного исполнительного директора Группы SKF, пользователи подшипников получат еще больший контроль за жизненным циклом своего оборудования и смогут уменьшить общие затраты благодаря повышению надежности и времени безотказной работы машин.

Разработка встроенных датчиков с автономным питанием, которые с помощью беспроводных технологий могут постоянно передавать данные о состоянии подшипника и сигнализировать о его неисправности, началась три года назад. В ходе научно-исследовательских работ необходимо было решить множество проблем, в том числе по минимизации размеров, решению подвода энергии к датчикам. Но результат долгой работы оказался прекрасным: теперь возможно измерять нагрузки, фактически действующие на подшипник, и определять нагрузки, на которые он не был рассчитан, диагностировать изменение в состоянии подшипника не только непосредственно в момент самой поломки, но уже на этапе возникновения микроскопического повреждения и немедленно добавить смазочный материал, уменьшить динамические перегрузки, т. е. провести мероприятия, направленные на устранение причин повреждения подшипника, запланировать обслуживание или смену подшипника. Датчики позволяют измерять частоту вращения, температуру, скорость, вибрацию, нагрузку и т. д. Подшипники могут образовывать самоорганизующуюся сеть, где обмен данными осуществляется с помощью беспроводных технологий.

Новые подшипники SKF уже обслуживают ветроэнергетику, железнодорожную отрасль и металлургию. Несомненная выгода, которую с внедрением новой технологии SKF Insight™ получают клиенты SKF позволит обеспечить предприятиям более высокую экономическую устойчивость и прибыль. ([www.podshipnik.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://www.podshipnik.ru/Машиностроение_Украины,_СНГ,_мира))

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

ПРИБОРОСТРОЕНИЕ

УКРАИНА: ГП «ИЗЮМСКИЙ ПРИБОРОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД» НАЧАЛО ВЫПУСК НОВОЙ ПРОДУКЦИИ

С января госпредприятие "Изюмский приборостроительный завод" начало выпуск нового современного прибора наведения управляемых ракет ПН-90М, сообщает пресс-служба завода.

Согласно информации, собственная разработка специалистов ИПЗ была создана и успешно прошла испытания в 2012 г.

ПН-90М является составной частью современных систем управления огнем, которые устанавливаются на бронетехнике. Прибор обеспечивает наведение управляемых ракет для стрельбы как из артиллерийских систем, так и с контейнера.

Новая изюмская разработка характеризуется повышенной точностью наведения управляемых ракет, имеет возможность работы в режиме стрельбы с превышением, оборудована встроенной высокоточной системой выверки лазерного канала наведения ракеты и прицельным ТВ-каналом.

Первая партия ПН-90М будет направлена для комплектов систем управления огнем управляемых ракет в рамках сотрудничества с ГП "ГККБ "Луч".

ПН-90М - прибор наведения, предназначенный для визуального теленаблюдения, выбора и сопровождения цели наводчика, формирования поля управления в луче лазера в диапазоне программных расстояний от 50 до 5000 м. (Metalmonitor/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://www.podshipnik.ru/Машиностроение_Украины,_СНГ,_мира))

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

ПРОГНОЗ: МИРОВОЙ РЫНОК СМАРТФОНОВ С ПОДДЕРЖКОЙ LTE В 2013 ГОДУ ВЫРАСТЕТ

Технология Long Term Evolution (LTE) является основным направлением развития сетей сотовой связи; она идет на смену технологиям третьего поколения CDMA и UMTS, предоставляя абонентам возможность мобильного подключения к Интернету на скорости до 100 Мбит/с. По сравнению со стандартами предыдущего поколения LTE предлагает качественно новые возможности, такие как передача HD-видео в режиме реального времени, видеоконференцсвязь, поддержка мультимедийного режима в мобильных играх и т. д. Потребности в услугах подобного рода среди потребителей открывают новые перспективы поставщикам устройств и операторам связи, прогнозируют аналитики IHS.

Первая LTE-сеть была пущена в 2010 г., тогда число абонентов LTE в мире достигло 610 тыс., однако уже в 2011 г. возросло в 22 раза - до 13,2 млн. пользователей. В 2012 г. количество LTE-абонентов в мире возросло еще в 7 раз по сравнению с предыдущим годом.

По прогнозу аналитиков компании IHS iSuppli, в 2013 г. число абонентов во всем мире, пользующихся мобильной связью четвертого поколения, впервые преодолеет отметку в 100 млн. и достигнет 198,1 млн. человек. В 2013 г. число LTE-абонентов вырастет на 115% по сравнению с 2012 г., по итогам которого абонентская база достигла 92,3 млн. пользователей.

Прогноз IHS на 2013 г. совпадает с оценкой Yankee Group, опубликованной в конце 2012 г. По прогнозу этого агентства, в 2013 г. число абонентов LTE достигнет 114 млн., а к концу 2014 г. - 258 млн.

Как прогнозируют эксперты исследовательской компании Strategy Analytics, 2013 г. станет "годом LTE". Они прогнозируют, что объем поставок LTE-смартфонов на мировой рынок в 2013 г. вырастет более чем в 3 раза (на 202,5%) и достигнет рекордного значения в 275 млн. устройств по сравнению с 90,9 млн. в 2012 г.

В 2013 г. технология LTE будет наиболее активно внедряться в США, Великобритании, Японии, КНР и Республике Корея.

Множество операторов и производителей мобильных телефонов пустят десятки моделей LTE-смартфонов по всему миру. LTE вскоре станет емким быстрорастущим рынком, который не сможет игнорировать ни один оператор, поставщик услуг, производитель деталей и устройств, считают в Strategy Analytics.

Наибольшую выгоду от роста спроса на LTE-смартфоны смогут извлечь Apple, Samsung Electronics, LG Electronics и другие компании, включая Nokia, HTC, Motorola, Research In Motion, Huawei и ZTE. Наиболее популярными смартфонами с поддержкой LTE в текущем году названы Apple iPhone 5 и LTE-модификация Samsung Galaxy S III.

Значительный рост спроса на смартфоны с поддержкой LTE в 2013 г. приведет к появлению на рынке новых игроков, которым предстоит побороться за покупателя за счет устройств с абсолютно новыми возможностями. В числе этих игроков могут оказаться такие структуры, как компания Amazon (планирует выпустить LTE-смартфон с функциями мобильного терминала для покупок в середине 2013 г.) и некоммерческая организация Mozilla.

В 2012-2016 гг. среднегодовой прирост мировой абонентской базы LTE составит 139%. К концу рассматриваемого периода в мире будет насчитываться более 1 млрд. абонентов LTE. (БИКИ/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

КАНАДА: КОМПАНИЯ BLACKBERRY ТЕРЯЕТ ПОЗИЦИИ НА МИРОВОМ РЫНКЕ ГАДЖЕТОВ

Как сообщает Electronista, Министерство обороны США отказалось от планшетных устройств производства канадской компании BlackBerry (прежнее название Research In Motion - RIM) и заказало 650 тыс. устройств Apple iOS для своих сотрудников, включая 120 тыс. iPad, 100 тыс. iPad mini, 200 тыс. iPod touch и 210 тыс. iPhone различных поколений.

Новые устройства заменят смартфоны и планшеты BlackBerry, которыми сотрудники пользуются в настоящее время. В министерстве решили, что закупка и обслуживание iPad, iPod touch и iPhone обойдется дешевле, чем переход на устройства BlackBerry нового поколения, созданные на платформе BlackBerry 10. Более половины новых гаджетов пойдет на вооружение сухопутных войск, Военно-морских сил и сопутствующих командований. Остальные устройства будут использоваться в Пентагоне.

В настоящее время сотрудниками Министерства обороны США используются около 470 тыс. устройств BlackBerry предыдущих поколений, модернизировать которые с целью достижения соответствия современным требованиям надежности и защиты информации нецелесообразно, поскольку в результате окончательная стоимость устройств возрастет вчетверо.

Между тем Research In Motion представила в начале 2012 г. новую операционную систему BlackBerry 10 (BB10). Она является первой у компании и ориентирована на сенсорные экраны, такие как iOS. BlackBerry связывает с ней большие надежды, рассчитывая, что она поможет остановить сокращающуюся долю на мировом рынке смартфонов и укрепить позиции.

К продажам первой модели смартфона на базе BB10 - BlackBerry Z10 компания приступила в январе. В ближайшее время производитель планирует приступить к продажам QWERTY-моноблока BlackBerry Q10, экран в котором будет сенсорным, как в BlackBerry Bold 9900.

Однако, несмотря на позитивные отзывы экспертов о BB10, компания теряет важных заказчиков. В конце 2012 г. от платформы BlackBerry отказались другие американские ведомства, включая Национальный комитет США по транспортной безопасности, который также сделал выбор в пользу iPhone.

Стало известно, что платформа BB10 не прошла сертификацию в правительстве Великобритании, включая систему здравоохранения государства, где заняты десятки тысяч человек. В BlackBerry указывают, что BB10 не прошла проверку из-за смены процедуры сертификации органами Великобритании, и рассчитывают на дальнейшее сотрудничество.

Сложившаяся ситуация привела к задержкам в процессе одобрения платформы BlackBerry 10, однако в компании уверены в том, что BlackBerry 10, тем не менее, укрепит ее позиции, как поставщика технологических решений для нужд правительства Великобритании. (БИКИ/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

Читайте на эту тему в «Машиностроении Украины, СНГ, мира»

(<http://ukrmach.dp.ua/>)

УКРАИНА ПРЕДЛОЖИЛА БЕЛАРУСИ СОВМЕСТНО ПРОИЗВОДИТЬ СЕЛЬХОЗТЕХНИКУ

Украина предложила Беларуси совместно производить сельхозтехнику. Такое предложение первому заму премьер-министра Беларуси Владимиру Семашко сделал украинский премьер Николай Азаров, сообщает пресс-служба Азарова. "Давайте реанимируем те наши договоренности о создании совместных предприятий по производству сельскохозяйственной техники", - сказал Азаров в ходе встречи.

Стороны также обсудили сотрудничество в сфере торговых отношений. Николай Азаров напомнил, что Украина заинтересована в получении статуса наблюдателя при Таможенном союзе, чтобы заранее знать новые решения, которые принимаются в рамках союза. (РБК-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ПРЕДПРИЯТИЯ СПОСОБНЫ ПРОИЗВОДИТЬ ВЕСЬ СПЕКТР СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЙ ТЕХНИКИ

Отечественные предприятия способны производить весь спектр сельскохозяйственной техники для того, чтобы полностью обеспечить потребности аграрной отрасли. Об этом заявил премьер-министр Николай Азаров на совещании по вопросам обеспечения сельхозпроизводителей современной техникой украинского производства. "Наши предприятия сумели достичь определенных результатов. Они сейчас выпускают конкурентоспособную продукцию. Однако при детальном анализе оказалось, что 80% техники, которую используют наши крестьяне, - это техника импортного производства. Также значительный уровень импортной составляющей находится в производстве отечественной сельскохозяйственной техники. Мы ставим задачу полностью обеспечить свое село надежной сельскохозяйственной техникой и для этого у нас есть все возможности", - сказал глава правительства.

Премьер-министр считает необходимым создание аграрного банка, а также активизировать систему аграрного лизинга. "Мы намерены в этом году создать аграрный банк, который должен стать активным участником рынка и активно способствовать развитию сельскохозяйственного машиностроения. У нас есть все возможности для его развития", - сказал Н. Азаров.

Государственная программа активизации развития экономики на 2013-2014 гг. предусматривает стимулирование производства продукции агропромышленного комплекса. (МинПром/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

КАЗАХСТАН: В ЕВРАЗИЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ (ЕЭК)

ОТКАЗАЛИ В СПЕЦИАЛЬНОЙ КВОТЕ НА ВВОЗ КОМБАЙНОВ ПО СТАРЫМ ТАМОЖЕННЫМ СТАВКАМ

В Евразийской экономической комиссии отказали Казахстану во введении для этой страны специальной квоты на ввоз комбайнов по старым таможенным ставкам. Директор Департамента промышленной политики ЕЭК Владимир Мальцев прокомментировал соответствующую просьбу Министерства сельского хозяйства Казахстана, сообщили в пресс-службе комиссии. "Введение тарифных квот на импорт Казахстаном зерноуборочных комбайнов и модулей зерноуборочных комбайнов нецелесообразно, поскольку производители сельскохозяйственной техники Таможенного союза обладают достаточными производственными мощностями для удовлетворения потребностей сельхозпредприятий Беларуси, Казахстана и России", - сказал Владимир Мальцев.

Решением коллегии ЕЭК с 25 февраля увеличена пошлина на импорт зерноуборочных комбайнов и модулей, ввозимых на территорию Таможенного союза, с 5% до 32,5%.

По информации ЕЭК, предприятия стран ЕЭП, в число которых входят ООО "Клаас", ПО "Гомельский завод сельскохозяйственного машиностроения "Гомсельмаш", ОАО "Лидагропроммаш", ООО "Комбайновый завод "Ростсельмаш", ОАО "Производственное объединение "Красноярский завод комбайнов", выпускают сельхозтехнику, не уступающую по своим характеристикам аналогичными образцами производства предприятий Китая и других стран.

По словам Владимира Мальцева, в Казахстане сегодня уже существуют собственные предприятия по сборке комбайнов из поставляемых машинокомплектов, а также есть планы по организации на территории Казахстана производства ряда крупных компаний - производителей сельхозтехники из дальнего зарубежья.

По данным Евразийской экономической комиссии, импорт зерноуборочных комбайнов на территорию Таможенного союза рос в последние годы значительными темпами, в связи с чем произошло снижение объема производства соответствующей продукции. В 2009-2011 гг. был отмечен рост объемов импорта зерноуборочных комбайнов и модулей зерноуборочных комбайнов на таможенную территорию Таможенного союза в абсолютных показателях на 19,9%, объем импорта товара в I полугодии 2012 г. вырос по сравнению с объемом импорта в I полугодии 2011 г. на 92,3%.

Ущерб отрасли экономики государств - членов ТС за 2009-2011 гг. выразился в снижении объема производства зерноуборочных комбайнов на 14,4% и падении объемов их продаж на территории Таможенного союза на 43,4%. В I полугодии 2012 г. (по сравнению с I полугодием 2011 г.) ситуация в отрасли Таможенного союза вновь ухудшилась: объем производства зерноуборочных комбайнов сократился на 10%. (БЕЛТА/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

КАЗАХСТАН ОТКРОЕТ СОВМЕСТНОЕ С РОССИЕЙ ПРОИЗВОДСТВО КОМБАЙНОВ

В Казахстане совместно с российскими партнерами планируется наладить производство комбайнов, сообщила пресс-служба АО "КазАгроФинанс". Руководство АО "КазАгроФинанс" посетило с рабочей поездкой завод крупнейшего российского производителя сельскохозяйственных машин и оборудования "Ростсельмаш" (Ростов-на-Дону). Главной целью визита стало обсуждение перспектив совместного строительства комбайнового завода "Вектор" на территории нашей страны", - говорится в сообщении. По предварительным данным, казахстанская составляющая в проекте сборочного производства комбайнов составит более 20%, что поможет не только снизить стоимость готовой продукции, но и существенно обновить парк комбайнов в Казахстане.

В ходе поездки казахстанская делегация могла ознакомиться с модельным рядом техники "Ростсельмаш", конвейером по выпуску техники, технологическими мощностями и общей технологией производства сельхозмашин, отмечается в сообщении.

Компания "Ростсельмаш" и АО "КазАгроФинанс" сотрудничают в области закупа техники более 10 лет. Доля комбайнов "Ростсельмаш" в парке зерноуборочной техники РК составляет 42%. В уборочной кампании 2012 г. были задействованы более 20 тыс. комбайнов этого российского производителя. С 2000 г. АО "КазАгроФинанс" для дальнейшей передачи в сельскохозяйственный лизинг было приобретено 2,9 тыс. единиц техники производства "Ростсельмаш", что составляет 52% от общих продаж "Ростсельмаша" в Казахстане. (Forbes.kz/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ОАО «КРАСНОЯРСКИЙ ЗАВОД КОМБАЙНОВ» ПЕРЕЕДЕТ В ЧУВАШИЮ

Мощности Красноярского завода комбайнов до конца переместят на чувашский "Промтрактор". Об этом говорится в сообщении пресс-службы концерна "Тракторные заводы", в который входит красноярское предприятие.

Таким образом, комбайны "АГРОМАШ-Енисей" будут производиться в Чувашии. Как сообщается, сейчас группа чувашских инженеров и рабочих знакомится и осваивает технологии на рабочих местах в Красноярске.

В пресс-службе пояснили, что на принятие такого решения повлияло, во-первых, выгодное географическое расположение Чебоксар, где располагается "Промтрактор". "Столица Чувашии равноудалена от основных регионов страны по выращиванию кормов, зерновых и зернобобовых культур, где сегодня сосредоточена основная масса потребителей комбайнов марки "АГРОМАШ-Енисей", - отметили там.

Еще одной причиной переноса мощностей в концерне назвали градостроительную политику Красноярска, "являющегося крупнейшим экономическим и культурным городом Восточной Сибири, претендующего на статус мегаполиса с европейским уровнем".

"Краевые власти озабочены высвобождением красивейших зон столицы региона от предприятий, построенных в годы Великой Отечественной войны: комбайнового и судостроительного завода (сейчас на месте этого завода воздвигнут жилой район "Южный берег"), нефтебазы. Поэтому перенос оборудования КЗК и ликвидация промзоны в центре Красноярска соответствует концепции, обозначенной в Генеральном плане Красноярска до 2020 г. Городские власти на месте высвобожденных площадей города планируют возвести жилые микрорайоны, центры культурной и деловой жизни Сибири", - утверждает в сообщении пресс-службы концерна.

О грядущем закрытии Красноярского завода комбайнов стало известно в феврале. Вместе с ним закроется и "Краслесмаш", также входящий в концерн "Тракторные заводы".

Сборка комбайнов в Красноярске будет производиться до осени. В мае и июне комбайновый завод ждут массовые увольнения - под сокращение попадут почти 700 человек. ([Metalmonitor/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: В ОАО «РОСАГРОМАШ» ВСТУПИЛИ НОВЫЕ КОМПАНИИ

Совет директоров Российской ассоциации производителей сельхозтехники "Росагромаш" единогласно проголосовал за принятие в члены ассоциированных организации трех компаний. Это ЗАО "СП "Брянсксельмаш"; ООО "ПМТО "Континет Агро" и ООО "Валмонт Евразия". Также из состава ассоциированных членов, в связи с проведением процедуры добровольной ликвидации, исключена компания "Агро-Союз-Технологии".

Таким образом, число действительных членов осталось прежним - 54 компании, ассоциированных - 50, общее число организаций, входящих в Ассоциацию "Росагромаш" составило 104.

ЗАО "СП "Брянсксельмаш" - сборочное производство кормо- и зерноуборочных комбайнов, выпускаемых белорусским предприятием "Гомсельмаш".

ООО "ПМТО "Континет Агро" осуществляет продажу и сервисное обслуживание почвообрабатывающей техники производства ПП "Агро-Союз" (Украина).

ООО "Валмонт Евразия" - российская дочка американской компания Valmont, которая является лидером в производстве оросительных систем. Компания зарегистрирована в пос. Каменоломни (Октябрьского р-на Ростовской обл.). ([Трактор.ру/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

Предприятие на рынке

РОССИЯ: ОАО «НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ТРАКТОРНЫЙ ИНСТИТУТ НАТИ»

Коррупция в России, словно жук-древоточец, ради владения землей и недвижимостью "пожирает" самые лакомые государственные объекты. Перед чиновничьим произволом самыми беззащитными оказались научные учреждения. Возьмем, к примеру, исчезнувший на гребне первого десятилетия XXI века ОАО "Научно-исследовательский тракторный институт НАТИ".

Уникальный институт за 85 лет деятельности спроектировал десятки эффективных для своего времени гусеничных и колесных машин для строителей, нефте- и газодобытчиков, аграриев и коммунальных служб.

После распада СССР кому-то из власти предрержавших приглянулись три гектара "золотых метров" в престижном районе Москвы. Так был ему вынесен "смертельный приговор". Банально просто прошло "отторжение" ученых и инженеров ОАО "НАТИ" от недвижимости в виде лабораторных и административных зданий.

Запоздалые новости о возбуждении уголовных дел против мошенников не греют душу обманутым ученым и инженерам разоренного ОАО "НАТИ". Со временем общественность узнала, что в правлении муниципального "Банка Москвы" процветали мошенники, которых сегодня призвали к ответу. Что генеральный директор принадлежащего департаменту Москвы ОАО "Управляющая компания "Покровские ворота" Андрей Бордунов арестован. Но это произошло спустя два года после аферы с недвижимостью научно-исследовательского тракторного института. Однако все по порядку.

Этап первых-"прихватация". Государство в лице чиновников Росимущества выставило институт на торги. Летом 2010 г. ЗАО "ИнжМонтажКомплект" приобрело за 1278

млн. руб. 100% госпакета акций ОАО "НАТИ". За броским названием фирмы-покупателя скрывался классический финансовый "пузырь". Извольте доказательства. ЗАО регистрируют с уставным капиталом 20 тыс. руб. Спустя полгода "ИнжМонтажКомплект" получает астрономический заем в ОАО "Банк Москвы" для покупки института тракторного машиностроения с землей и всей недвижимостью. Покупают ОАО "НАТИ" на ничем не обеспеченный денежными средствами кредит.

Все напоминает сценарий скандального "Оборонсервиса" Министерства обороны России. Там также наладили распродажу "своим людям" дорогих на рынке земель и имущества. Итак, новоиспеченный собственник в лице директора ЗАО Татьяны Смотровой сразу же "поставил на место" ученых-"вольнодумцев". Она провела первоначальную "зачистку" уволив институтское руководство, затем функции исполнительного органа передала ныне скандально известному в стране ОАО "Управляющая компания "Покровские ворота". Институтом стал "рулить" непосредственно генеральный директор УК "Покровские ворота" Андрей Бордунов. С ним и деятельностью арбитражного управляющего Владимира Добрышкина связаны финансово-имущественные скандалы, в частности причинение госкорпорации "Ростехнология" материального ущерба на 113,17 млн. руб. По информации Главного следственного управления ГУ МВД РФ по Москве, при активном участии Бордунова "уплыли" в частные руки (причем по заниженной цене) четыре принадлежащих государству здания на Ленинском проспекте. А в них располагались лаборатории, аудитория ФГУП "Институт горючих ископаемых". Нашумевшая в обществе афера с распро-

даже четырех институтских особняков копирует печальную участь разгромленного лихоимцами ОАО "НАТИ". Жаль, что трагическая гибель ведущего института тракторного машиностроения не стала поводом публичного обсуждения и осуждения нечистоплотных персон.

Никто не подсчитал экономический и моральный вред, нанесенный российской тракторостроительной отрасли "реформаторами" в лице Бордунова. Можно, конечно, подсчитать финансовые потери государства и отраслевой науки после распродажи институтского имущества и уникального оборудования. Но во сколько оценить репутационные потери?

Фактически, новый собственник с ОАО "Управляющей компанией "Покровские ворота" преднамеренно и умышленно довел институт до состояния банкротства, с целью получения недвижимости и крупного земельного участка (около 3 га) в центре Москвы.

Этап второй - перепродажа. С немецкого языка "зондеркоманда" переводится как специальный отряд. Так вот, люди из окружения Бордунова наплевали на материальные и интеллектуальные ценности института и, словно утиль, избавлялись от уникальных испытательных стендов, демонтировали станочный парк. "Временщикам" оказались не нужны уникальные программные обеспечения для научных исследований и конструкторских поисков. Между тем за 85 лет научных поисков институт накопил уникальную проектную и информационную базу в области тракторостроения. Инженеры-конструкторы буквально по винтику собрали уникальные испытательные стенды, мастерские и исследовательские лаборатории. На последующем этапе "зачистки" ученых и инженеров попросили "с вещами на выход".

Новые собственники отдали опустевшие институтские здания арендаторам и только с сентября 2010 г. по апрель 2011 г. выручили 140 млн. руб. арендной платы. Правда деньги так и не пошли на погашение требований кредиторов, а "рассосались" по карманам коррумпированных чиновников. Этим ныне интересуются правоохранительные органы.

Закономерен финал ускоренного разорения ОАО "НАТИ". Весной 2011 г. некогда принадлежащие ученым три гектара земли и институтские здания "переоформляет на себя" компания подконтрольная Бордунову - ООО "Альянс Компании ЛТД".

Примечателен факт, что Бордунов руководил институтом через доверенное лицо - некоего Юрия Канишевского (официальная должность в НАТИ - исполнительный директор). Он одновременно являлся исполнительным директором ООО "Альянс Компании ЛТД", собственником имущества НАТИ.

В ходе процедуры банкротства становится известным, что денежные средства покупатель так и не оплатил, тогда как рыночная стоимость всего имущества и земли

превышало 10000000000 руб. Злые языки поговаривали, что государство, только на этой сделке, недополучило 2 млрд. руб. в виде налоговых отчислений. Так ли это? Ответ могут дать компетентные органы.

Понятно что, распродав все ценное, гендиректор ОАО "Управляющая компания "Покровские ворота" Бордунов потерял интерес к разоренному объекту. Группа юристов во главе с Ириной Каликиной оказывала новому руководству НАТИ юридические и консультационные услуги. Она же по поручению ООО "Авиа-Маркет" обратилась в Арбитражный суд Москвы с заявлением о возбуждении дела о банкротстве ОАО "Научно-исследовательский тракторный институт НАТИ". Вскоре в Арбитражном суде Москвы инициировали дело об его банкротстве.

Руководила этим процессом команда арбитражного управляющего Владимира Добрышкина. Юридическим кругам столицы известен как член НП "Саморегулируемая организация арбитражных управляющих Центрального федерального округа".

Получается, что коррумпированные лица распродали институтское имущество и недвижимость. А что же с научной элитой российского тракторостроения, оставшейся никому не нужной в стране?

Вопросов больше, чем ответов. Например, до сих пор никому не ясно на каком основании была осуществлена сделка по купле-продаже 100% акций НАТИ, ранее принадлежащих государству? Как удалось покупателю этих акций безнаказанно увести из государственной казны миллиарды рублей?

Тогда напрашивается мысль о рассмотрении в арбитражном суде искового заявления о пересмотре сомнительной коммерческой сделки по приобретению институтского имущества и земельного участка. Если выкуп госпакета акций НАТИ произвели на многомиллиардный заем у "Банка Москвы", так и не возвращенного кредитной организации, пора бы и пересмотреть итоги "грабительской прихватизации" единственного в стране отраслевого института в области тракторного машиностроения?

Лучшие ученые и конструкторы, целая плеяда докторов и кандидат наук тракторостроения России, потерявшие свой институт, продолжают надеяться, что справедливость восторжествует и государство вернет стране награбленное. То есть, вернут техническую базу для новых научных и конструкторских поисков в области российского тракторостроения и не позволят уничтожить интеллектуальный ресурс страны.

Конкуренция в мире, как отметил президент России, за ресурсы ужесточается. Причем, не только за металлы, нефть и газ, а прежде всего за человеческие ресурсы, за интеллект. И очень жалко, что научный потенциал страны уничтожается в борьбе за "золотые метры", лишая Россию главного преимущества... (МинПром/ [Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

Анализ

УРУГВАЙ: РЫНОК САДОВОГО ОБОРУДОВАНИЯ В 2012 ГОДУ ОСТАЛСЯ НА ПРЕЖНЕМ УРОВНЕ

В Уругвае практически отсутствует собственное производство садового оборудования, за исключением садовой мебели и таких принадлежностей, как горшки и декоративные изделия. Главными иностранными поставщиками этого оборудования являются КНР (ее доля в общем уругвайском импорте в 2011 г. составила 49%), Бразилия (13%) и США (10%); меньшие по объему закупки осуществляются в Германии (9%), Швеции (3%), Аргентине (2%) и Японии (1,3%). Бразилия и КНР доминируют в сегментах ручного инструмента и принадлежностей, а США - механизированного инструмента, такого как газонокосилки, цепные пилы и кромкообрезные ножницы.

Импортеры садового оборудования, которое может использоваться в сельском и лесном хозяйстве, освобож-

даются от уплаты пошлин, ибо такое оборудование входит в категорию средств производства. Они также не платят 23%-ный налог на добавленную стоимость, который не применяется в отношении "товаров для сельского хозяйства". Указанные льготы распространяются, в частности, на бензиновые триммеры для газонной и сорной травы и кусторезы.

Рост продаж рассматриваемого оборудования в Уругвае обусловлен в основном ростом популярности садоводства среди домовладельцев, которым они стали все чаще заниматься в свободное от работы время, рассматривая работы в саду не только как способ украшения внешнего вида последнего, но и как приятное времяпрепровождение.

Потребители все чаще рассматривают сады как дополнительные помещения их домов и покупают для них мебель, растения и декоративные изделия. Если восприятие сада в качестве "наружной комнаты" уже стало привычным, то использование растений для обозначения разного в различные сезоны года декоративного стиля является новой тенденцией.

Современный потребитель заинтересован в простом для эксплуатации оборудовании и быстрых результатах и потому предпочитает механизированный садовый инструмент, такой как газонокосилки, машины для подрезки живой изгороди и воздуходувки для листьев. Ключевыми факторами при принятии решения о покупке являются надежность, качество и цена оборудования, а также обеспечиваемый им комфорт.

В спросе на садовое оборудование в Уругвае доминируют домашние хозяйства, но растут продажи и владельцам площадок для гольфа, а также профессиональным садоводам-декораторам. Весной и летом приобретаются в основном газонокосилки, триммеры и садовая мебель, а зимой - моторные пилы для резки дерева.

Примерно 40% всех продаж садового оборудования на уругвайском рынке в 2012 г. пришлось на газонокосилки, 35% - механизированный инструмент (пилы, триммеры для лужаек), 15% - ручной инструмент (вилы, лопаты, триммеры, топоры, секачи, секаторы, косы, ножницы и т. п.) и 15% - принадлежности (пластиковые шланги, декоративные изделия).

По оценке Министерства торговли США, импорт садового оборудования Уругваем в 2012 г. превысил \$23 млн.

В закупках инструмента с пневматическим, гидравлическим или с встроенным неэлектрическим двигателем преобладала продукция из КНР (на нее пришлось 52%), США (11,4%) и Бразилии (11%), газонокосилок - из КНР (33%), Аргентины (31%) и США (29%) и ручного инструмента - из Бразилии (44%), КНР (19%) и Аргентины (11%). В абсолютном выражении ввоз названных трех видов садового оборудования составил соответственно \$20,4 млн., \$1,9 млн. и \$1,4 млн. (примерно таким же он был и в предыдущие два года).

Из представленных на уругвайском рынке известных марок рассматриваемого оборудования можно выделить Stihl, Karcher, Bosch и Dremel (Германия), Trapp и Bristol (Бразилия), MTD, Briggs & Stratton, John Deere, Tecumseh и Black & Decker (США). Спросом пользуется как новое, так и отремонтированное оборудование.

Садовое оборудование продается в Уругвае в садовых центрах, супермаркетах и магазинах бытовой техники. Спрос носит сезонный характер и приходится в основном на весну и лето (сентябрь-март). Вся импортная продукция поступает на рынок через агентов, дистрибуторов, импортеров, торговые компании и дочерние подразделения иностранных фирм. (БИКИ/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

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

СТАНКОСТРОИТЕЛЬНАЯ И ИНСТРУМЕНТАЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

СНГ: СТАНКОСТРОИТЕЛИ СТРАН ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА ПЛАНИРУЮТ СОВМЕСТНЫЕ ПРОЕКТЫ ПО РАЗВИТИЮ ОТРАСЛИ

Станкостроители стран Таможенного союза консолидируют усилия по развитию отрасли. О путях развития станкостроения, интеграции, создании совместных производств, развитии лизинга, новых разработках шел разговор сегодня на семинаре в ОАО "МЗОР" - управляющая компания холдинга "Белстанкоинструмент".

Мероприятие проходило в рамках открывшейся в Минске международной специализированной выставки "Металлообработка". В семинаре приняли участие наряду с представителями предприятий машиностроения Беларуси, также и станкостроители России, Казахстана, Украины.

Как отметил генеральный директор холдинга "Белстанкоинструмент" Виктор Бутко, проводимая в Беларуси широкомасштабная модернизация предприятий потребовала новых высокоэффективных видов оборудования. "Мы можем предложить заказчикам такую продукцию, а также квалифицированные услуги по техническому сопровождению и решению технических вопросов при модернизации предприятий", - сказал генеральный директор.

Проведен анализ потребности в станкостроительной продукции 109 предприятий Минпрома, в том числе валопроизводящих предприятий - ОАО "БелАЗ", ОАО "МАЗ", РУП "МТЗ", РУП "Гомсельмаш", ОАО "Амкорд". Специалисты предприятий холдинга "Белстанкоинструмент" проанализировали всю номенклатуру предполагаемого к закупке металлообрабатывающего оборудования и определили, что может быть изготовлено. Таким образом, определена программа работ до 2015 г. В 2013 г. будет изготовлено около 400 единиц оборудования на \$140,9 млн., в 2014 г. - 428 единиц на \$154,8 млн., в 2015 г. - 469 единиц на \$173,3 млн.

В прошлом году создан холдинг "Белстанкоинструмент", в который вошли 16 предприятий Беларуси, он объединил возможности станкостроителей и повысил их производственный, технологический и экспортный потен-

циал, подчеркнул Виктор Бутко. Около 50% выпускаемых станков экспортируется. Основной рынок сбыта - Россия, также идут поставки в Казахстан и Украину. А такие предприятия холдинга, как ОАО "Станкозавод "Красный борец" (Орша) и ОАО "СтанкоГомель", экспортируют свою продукцию в Турцию и Германию.

О необходимости консолидации усилий по развитию отрасли говорил на семинаре и президент Российской ассоциации "Станкоинструмент" Георгий Самодуров. "Мы должны сформировать свою идеологию поведения на российском рынке с государственными структурами таким образом, чтобы создавать экономические условия для более динамичного развития отрасли", - отметил он.

Эта российская ассоциация и холдинг "Белстанкоинструмент" в ноябре 2012 г. заключили соглашение о сотрудничестве и интеграции. "Согласно этому соглашению, а также при реализации поручения президента России по развитию станкостроения прописан отдельно вопрос, который обязывает госструктуры заниматься вопросами выстраивания отношений между белорусскими и российскими станкостроителями через механизм формирования программ в Союзного государства и ЕЭП", - сказал Георгий Самодуров.

По его мнению, создание в Беларуси холдинга в станкостроении - первый шаг на пути к интеграции, который свидетельствует о том, что реформирование подходов к формированию политики в станкостроении уже началось. Российская ассоциация сейчас вносит коррективы в программу развития станкостроения до 2015 г. добивается увеличения финансирования на техперевооружение предприятий станкостроения. Проведена перепись и инвентаризация парка металлообрабатывающего оборудования военно-промышленного комплекса России, которой не было с 1991 г. Георгий Самодуров назвал крупные мировые станкостроительные компании, которые поставля-

ют оборудование для ВПК России. "К сожалению, среди них нет компаний из Беларуси и Украины, - констатировал он. - Надо над этим серьезно поработать, чтобы начать поставки белорусского оборудования для военно-промышленного комплекса России". При этом он подчеркнул, что рынок станков России очень емкий. К 2015 г. объем производства станков в России должен увеличиться в пять раз к уровню 2011 г., страна выйдет на шестое место в мире по потреблению этой продукции. Но все равно быстрое развитие внутреннего рынка России не сможет обеспечить эту потребность в оборудовании. Поэтому станкостроители заинтересованы в консолидации усилий с партнерами по Таможенному союзу. "Без консолидации усилий с Беларусью трудно будет это осуществить", - сказал глава ассоциации.

Выступивший на семинаре директор ТОО "Карагандинский машиностроительный консорциум" Болат Кенжин также подчеркнул высокую заинтересованность в сотрудничестве с белорусскими станкостроителями. Тем более что в Казахстане, уточнил он, как такового станкостроения нет. А между тем горно-шахтное машиностроение остро

нуждается в обновлении, также идет большая модернизация других промышленных отраслей страны. Для этого в Казахстане предусмотрены определенные налоговые преференции, что позволит привлечь поставщиков станков в страну. В этой связи карагандинские партнеры приехали в Беларусь с предложением создать совместное производство станков. Эту тему они обсудили на семинаре, также она рассматривалась на состоявшейся недавно встрече в Министерстве промышленности.

Большой интерес к сотрудничеству с Беларусью, другими странами Таможенного союза проявляет и Украина. Это подчеркнул на семинаре президент УКН "Укрстанкоинструмент" Владислав Романченко. По его словам, "пока Украина находится в негативном тренде по развитию станкостроения, зависит от мирового рынка". "В этой связи мы видим большие перспективы в сотрудничестве с Беларусью, особенно если заработают лизинговые схемы продаж оборудования, - сказал он. - Надо работать вместе, другого выхода как сотрудничество у нас нет". (БЕЛТА/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

БЕЛАРУСЬ: БЕЛОРУССКО-ЧЕШСКОЕ ПРОИЗВОДСТВО СТАНКОВ СОЗДАДУТ В МИНСКЕ

Чешская компания Fermat и холдинг "Белстанкоинструмент" создадут в Минске совместное производство станков. Об этом сообщил пресс-секретарь Государственного комитета по науке и технологиям Юрий Лукашевич.

Детали и условия создания совместного производства планируется обсудить, когда белорусская делегация посетит Прагу и Брно. Об этом говорилось во время встречи председателя ГКНТ Игоря Войтова и директора компании Fermat Юрия Ференца.

Генеральный директор ОАО "МЗОР" - управляющая компания холдинга "Белстанкоинструмент" Виктор Бутко, который присутствовал на переговорах, отметил, что уже сейчас предприятие готово предоставить имеющиеся площади на заводе и рассмотреть вопросы закупки отдельных элементов станков и оборудования. "Нам нужно решать не только юридические вопросы по созданию совместного производства, но и практические - по локализации и совместной работе над конкретными проектами", - подчеркнул он.

Игорь Войтов отметил, что если этот проект будет реализован, то это будет хороший вклад в экономику как Беларуси, так и Чехии. "У нас есть взаимный интерес в этом вопросе: Чехия, несмотря на финансовый кризис, увеличила объемы производства высококачественных и высокотехнологичных станков, а Беларусь проводит масштабную программу модернизации промышленного комплекса - практически 2 тыс. белорусских предприятий имеют бизнес-планы по развитию. Поэтому, создав совместное производство по выпуску станкоинструментального оборудования, мы можем рассматривать модернизацию как комплексное решение", - уточнил он.

Во встрече принимал участие коммерческий директор Чешского экспортного банка Мартин Фрелих, который сообщил, что Беларусь для Чехии находится в списке приоритетных государств для ведения бизнеса. "Мы хотели бы более активно работать в вашей стране и готовы поддержать все начинания чешских производителей и экспортеров. Для нас нет проблем профинансировать проекты на 100-150 млн. евро", - заверил он. (БЕЛТА/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

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

СТРОИТЕЛЬНО-ДОРОЖНОЕ И ПОДЪЕМНО-ТРАНСПОРТНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ

БЕЛАРУСЬ: ОКОЛО ВР40 МЛРД. БУДЕТ НАПРАВЛЕНО В 2013 ГОДУ НА РАЗВИТИЕ ОАО «АМКОДОР-УНИМОД»

Около Вр40 млрд. планируется инвестировать в развитие ОАО "Амкодор-Унимод" в 2013 г. Об этом сообщили в пресс-службе ОАО "Амкодор" - управляющая компания холдинга.

За последние 3 года в развитие предприятия инвестировано около Вр35 млрд. Вместе с тем, в ближайшие годы "Амкодор-Унимод" ожидают серьезные перемены: практически завершена разработка проекта реконструкции завода, предусмотрено строительство 12,3 тыс. кв. м новых производственных площадей, уже закладывается фундамент нового цеха площадью 2,4 тыс. кв. м. Кроме того, проходят испытания мосты нового поколения.

Выработка на одного работающего в 2012 г. на предприятии составила Вр565 млн. (\$66 тыс.), среднемесячная заработная плата - Вр6 млн. (\$700). Это подтверждает правильность выбранного стратегического курса развития завода, считают в акционерном обществе.

История ОАО "Амкодор-Унимод" началась в апреле 1993 г., когда было создано ООО под названием "Унимод". В мае 2008 г. в соответствии с указом ОАО "Амкодор" выкупило у государства контрольный пакет акций ОАО "Экспериментальный завод им. Н. Гастелло" - предприятия с общими убытками от производственной деятельности более Вр1 млрд. Тогда "Унимод" с его производством ведущих мостов перенесли на новую территорию, не останавливая производственный процесс. В ОАО "Экспериментальный завод им. Н. Гастелло" было организовано производство современной импортозамещающей и экспортоориентированной продукции, в апреле 2011 г. предприятие было переименовано в ОАО "Амкодор-Унимод".

Сегодня это единственное предприятие на территории Беларуси, специализирующееся на производстве ведущих неуправляемых мостов для специальной техники. В декабре 2012 г. на заводе выпущен 30-тысячный мост. "Амкодор-Унимод" обеспечивает продукцией заводы холдинга "Амкодор". (БЕЛТА/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

**РОССИЯ: ОАО «АЛТАЙСКИЙ МОТОРНЫЙ ЗАВОД» (АМЗ)
В I КВАРТАЛЕ 2013 ГОДА УВЕЛИЧИЛО ПРОИЗВОДСТВО ПРОДУКЦИИ**

В первом квартале объем производства на Алтайском моторном заводе составил 106,1 млн. руб., что на 26,4% больше чем за аналогичный период прошлого года. Об этом сообщают в региональном управлении по промышленности и энергетике.

За январь-март завод выпустил 297 двигателей, семь ДГУ и восемь тракторов. При этом всего в текущего году завод планирует собрать 115 колесных и 50 гусеничных тракторов, а также выпустить более 1300 дизельных двигателей различных модификаций, что составит в общем объеме производства порядка 570 млн. руб.

"В настоящее время сборка тракторов проводится на площадке механосборочного производства, в котором сегодня завершается монтаж конвейера и в последующем планируется проводить промышленную сборку тракторов. Уровень локализации сборочного производства тракторов с двигателем АМЗ составит ориентировочно до 30%", - поясняют в ведомстве. (ПолитСиб.ру/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

**РОССИЯ: ЦЕНТР МАШИНОСТРОЕНИЯ НА БАЗЕ ОАО «САРЭКС»
ПЛАНИРУЕТ ВЫЙТИ НА РЫНКИ СНГ И ЛАТИНСКОЙ АМЕРИКИ**

В Мордовии на базе ОАО "Сарэкс" создается крупнейший в Приволжье центр машиностроения, который будет выпускать технику и оборудование для сельского хозяйства, строительной и жилищно-коммунальной сферы. Республика не случайно выбрана базовым регионом для реализации этого проекта. В ее пользу говорит выгодное географическое положение, развитая инфраструктура, благоприятный инвестиционный климат, ряд других преимуществ. Важно отметить и тот факт, что в Приволжском федеральном округе сосредоточено почти 30% общего парка тракторов России.

"Мы учитывали все эти факторы и приняли решение, что будет правильно создать машиностроительный центр именно в Мордовии. Одной из ключевых задач проекта является расширение модельного ряда колесных тракторов и оборудования к ним, отвечающих современным требованиям агротехнологий и коммунального хозяйства. Необходимо также отметить, что концентрация выпуска различных видов техники на одной площадке позволит обеспечить оптимальную загрузку производственных мощностей, а также сокращение затрат и логистических издержек. В Саранск переносится сборка колесных тракторов из Владимира и многоцелевых коммунально-строительных машин из Кургана", - комментирует вице-президент ООО "Компания корпоративного управления "Концерн "Тракторные заводы" Н. Партасова.

Концерн "Тракторные заводы", в состав которого входит и ОАО "Сарэкс", в ближайшие три года планирует значительно увеличить долю присутствия колесных тракторов Центра на российском рынке, а также выйти на рынки зарубежных стран. "К базовым предпосылкам роста, которые обеспечат спрос продукции Центра в основных сегментах потребления, можно отнести соотношение "цена-качество", унификацию применяемых узлов и агрегатов, создание высокотехнологичных разработок, развитие товаропроводящей и сервисной сети. Программой стратегического развития концерна также предусмотрены поставки тракторов, сошедших с конвейера саранского центра, на рынки стран СНГ и Латинской Америки", - продолжает Н. Партасова.

Выход на рынки зарубежных стран будет тесно сопряжен с участием РФ во Всемирной торговой организации и Таможенном союзе. Однако, по мнению вице-президента концерна, организацию Центра машиностроения не стоит напрямую связывать с глобальным участием России в международных торгово-экономических структурах. Реализация специализированного проекта концерна по созданию в Саранске центра по производству конкурентоспособной техники для нужд агропромышленного комплекса и жилищно-коммунального хозяйства нацелена, прежде всего, на обеспечение потребностей внутреннего российского рынка.

Сотрудничество же со странами-участницами Таможенного союза - будь то производство на саранском предприятии тракторов из машинокомплектов, поставляемых белорусским Минским тракторным заводом, или реализация новых проектов концерна на территории других государств - является позитивным фактором, который работает в том числе и на развитие "Сарэкса".

Оснований для оптимистичных прогнозов у Саранского экскаваторного завода достаточно. По итогам прошлого года ОАО "Сарэкс" увеличило объемы производства на 10%, а общий объем выпуска продукции приблизился к 1 млрд. руб. Для пуска проекта машиностроительного центра концерном принята программа технического перевооружения предприятия с объемом финансирования в несколько десятков миллионов рублей, что позволит создать более 80 новых рабочих мест (сейчас на "Сарэксе" трудится 360 человек). "Необходимо также отметить, - подчеркнула Н. Партасова, - что в реализации проекта будут участвовать не только производственные площадки концерна. К выпуску новой продукции планируется привлечь и предприятия профильных и смежных отраслей Республики Мордовия и других регионов Приволжского федерального округа".

Проект Концерна "Тракторные заводы" по созданию центра по производству техники и оборудования для нужд АПК и ЖКХ (Саранск) предполагает концентрацию на площадке ОАО "Сарэкс" следующих производств:

- по выпуску полной линейки колесных тракторов тяговых классов 0,6-3,0 мощностью 35-180 л. с. с улучшенными эксплуатационными характеристиками (до 5 тыс. тракторов и машинокомплектов ежегодно);
- по выпуску новых моделей семейства многоцелевых коммунально-строительных машин (МКСМ) - 800А/1000А и 1200А/1400А;
- по выпуску современного импортзамещающего навесного и прицепного оборудования (создание в кооперации с австрийской компанией Vogel&Noot сборочного производства с частичной локализацией). (ОАО "Сарэкс"/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

ГЕРМАНИЯ: КОНЦЕРН JUNGHEINRICH AG ОЗВУЧИЛ ФИНАНСОВЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ 2012 ГОДА

В 2012 г. немецкий концерн Jungheinrich продемонстрировал устойчивую положительную динамику развития и стабильный рост объемов заказов, чистых продаж и прибыли в рыночных условиях, характеризующихся циклической нестабильностью. Jungheinrich продолжает расширять зону своего присутствия на мировом рынке складского оборудования при сокращении доли ключевого для компании европейского рынка на 6%.

Объем заказов по всем направлениям - продажи новой техники, краткосрочная аренда, продажи б/у техники и оборудования и послепродажное обслуживание - увеличился на 3% по сравнению с прошлым годом и составил 2251 млн. евро (в предыдущем году этот показатель составил 2178 млн. евро). В основном данный прирост был обеспечен за

счет продаж логистических систем и техники с двигателями внутреннего сгорания. Объем заказовой техники сократился на 7% и составил 73.2 тыс. единиц по сравнению с 78.7 тыс. единиц в прошлом году. Объемы производства новых заказов с учетом времени ожидания составили 73.2 тыс. ед. в 2012 г., что ниже аналогичного показателя за предыдущий год на 3%, составившего 75.7 тыс. ед. Таким образом, производственные объемы не достигли своего рекордного уровня 2007 г., когда было произведено 82.4 тыс. погрузчиков. На конец 2012 г. общая сумма заказов на новую технику составила 298 млн. евро (в предыдущем году - 305 млн. евро).

В отчетном периоде общие чистые продажи увеличились на 5% и составили 2229 млн. евро (в предыдущем году - 2116 млн. евро), главным образом, за счет реализации новой техники, прирост которой составил около 8%, причем прирост чистых продаж наблюдался практически во всех регионах. Продажи на внутреннем рынке увеличились на 5% по сравнению с прошлым годом и составили 598 млн. евро (в предыдущем году - 571 млн. евро). Продажи на зарубежных рынках показали более высокий 6% прирост и составили 1631 млн. евро (предыдущий год - 1545 млн. евро). Аналогично прошлому году соотношение продаж на зарубежном рынке к продажам на внутреннем рынке составило 73%. Доля продаж за пределами европейского рынка незначительно возросла с 7% до 8%.

"В довольно непростых рыночных условиях наша компания продемонстрировала новый небывалый рост чистых продаж и показателя EBIT (прибыли до уплаты процентов и налогов)", - заявил Ханс-Георг Фрай, председатель совета директоров, на ежегодной пресс-конференции, прошедшей 26 марта в Гамбурге. Достигнув величины операционной прибыли до уплаты налогов и процентов (EBIT) в 150 млн. евро, компания Jungheinrich тем самым превысила рекордное значение предыдущего года в 146 млн. евро. Рентабельность EBIT составила 6.7% (в предыдущем году - 6.9%). Соответствующая прибыль на вложенный капитал (ROCE) составила 24.1% (предыдущий год - 26.2%). Чистая прибыль увеличилась на 4% и составила 110 млн. евро (предыдущий год - 106 млн. евро), превысив рекордные показатели предыдущего года. Соответственно доход на привилегированную акцию увеличился до 3.27 евро (предыдущий год - 3.13 евро).

Принимая во внимание данную динамику, совет директоров концерна Jungheinrich AG на ежегодном собрании директоров 11 июня собирается представить Наблюдательному совету проект решения о выплате дивидендов в 0.80 евро (прошлый год - 0.70 евро) за каждую обычную акцию и 0.86 евро (прошлый год - 0.76 евро) за каждую привилегированную акцию.

На 31.12.2012 г. штат группы компаний Jungheinrich насчитывал 11261 сотрудника (предыдущий год - 10711 чел.), 6094 из которых работают в зарубежных филиалах (предыдущий год - 5786 чел.), а 5167 - в Германии (предыдущий год - 4925 чел.). За последний финансовый год основной штат сотрудников увеличился на 550 человек, 242 из которых работают в Германии. Более 80% роста персонала пришлось на офисы продаж, в основном, в зарубежных филиалах. Численность сотрудников на предприятии в Нордерштете выросла на 45 человек, а на заводе Мосбурга - на 21, таким образом, штат завода составил 966 человек. На 31.12.2012 г. общая численность сотрудников компании Jungheinrich, работающих в районе Гамбурга, составила 2411 человек (предыдущий год - 2303 сотрудников), из которых 1362 человек работают в Нордерштете.

Группа компаний Jungheinrich значительно увеличила инвестиции на развитие и разработку, сумма которых в отчетном финансовом году составила 45 млн. евро (предыдущий год - 38 млн. евро). В 2012 г. капиталовложения на материальные и нематериальные активы увеличились на 26 млн. евро или на 50%, составив 78 млн. евро (2011 г. - 52 млн. евро). Как заявляет Ханс-Джордж Фрей, продуманная инвестиционная политика позволяет Jungheinrich подготовиться к будущему росту. Проекты, требующие крупных капиталовложений, включают центр запасных частей в Кальтенкирхене (стоимость проекта составляет примерно 35 млн. евро), завод по производству складского оборудования и техники в Дегернпойнте, недалеко от Мосбурга (примерно 40 млн. евро), и строительство завода в Квингпу (Шанхай, Китай, примерно 18 млн. евро). Все три проекта запланированы на 2013 г. Помимо этого, крупные инвестиции были использованы на развитие собственного производства, в частности, завода в Нордерштете. Коэффициент окупаемости инвестиций увеличился до 3.5% (прошлый год - 2.5%).

В текущем году компания Jungheinrich прогнозирует умеренный рост. За первые два месяца сумма заказов по всем направлениям составила 371 млн. евро, что на 2% ниже прошлогоднего показателя в 380 млн. евро. На конец февраля объем заказов на новую технику составил 343 млн. евро, что на 15% выше соответствующего показателя на 31.12.2012 (298 млн. евро). В конце февраля общие чистые продажи составили 326 млн. евро (предыдущий год - 335 млн. евро).

На фоне прогнозируемого мирового экономического роста и более оптимистических оценок развития экономики Евросоюза в сравнении с 2012 г., компания Jungheinrich ожидает, что объемы рынка складского оборудования и техники останутся примерно на том же уровне с возможным незначительным приростом. Продолжится неравномерное развитие регионов. На европейском рынке, вероятнее всего, будет наблюдаться незначительный, но устойчивый прирост. Азиатский рынок продолжит свое развитие, а китайский рынок, скорее всего, начнет активно развиваться не ранее второй половины года. На североамериканском рынке также прогнозируется стабильный рост. "При содержанном росте в начале года и таком же умеренном последующем развитии и удержании доли продаж на европейском рынке в 2013 г., мы ожидаем, что объем наших заказов составит 2.1-2.3 млрд. евро с соответствующим приростом чистой прибыли. По нашим расчетам, EBIT может составить 140-150 млн. евро", - заявляет Ханс-Георг Фрай.

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. По объему продаж складской техники Jungheinrich является одним из лидеров в Европе. (Трактор.ру/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

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

США: ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ CATERPILLAR INC. ЗА ТРИ МЕСЯЦА 2013 ГОДА СНИЗИЛАСЬ

Чистая прибыль американской машиностроительной корпорации Caterpillar Inc. доступная для распределения среди акционеров компании, за январь-март уменьшилась в 1,8 раза и составила \$880 млн. против \$1,59 млрд. за аналогичный период годом ранее. Такие данные приводятся в отчете Caterpillar.

Совокупная выручка Caterpillar за отчетный период уменьшилась на 17,3% и достигла \$13,21 млрд. по сравнению с аналогичным показателем годовой давности на уровне \$15,98 млрд. Операционная прибыль компании составила \$1,218 млрд., тогда как за январь-март 2012 г. операционная прибыль Caterpillar составляла \$2,323 млрд. (снижение показателя на 47,5%).

По результатам января-марта компания сократила собственный прогноз по выручке на весь 2013 г., сообщив, что ожидает объема продаж по итогам года на уровне \$57-61 млрд. Предыдущий прогноз по выручке компании находился на уровне \$60-68 млрд. Снижению прогноза способствовала нестабильная ситуация в США и КНР, пояснили в компании.

Caterpillar - одна из крупнейших американских машиностроительных компаний, ее акции входят в расчет индекса Dow Jones Industrial Average, а финансовые показатели служат индикатором общего состояния американской промышленности. Корпорация является мировым лидером в производстве строительного и горного оборудования, двигателей, работающих на природном газе и дизельном топливе, а также промышленных газовых турбин. (РБК-Украина/ [Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ШВЕЙЦАРИЯ: ОБОРОТ LIEBHERR AG В 2012 ФИНАНСОВОМ ГОДУ ДОСТИГ САМОГО ВЫСОКОГО УРОВНЯ В ИСТОРИИ ГРУППЫ КОМПАНИЙ

Для группы компаний Liebherr 2012 ф. г. завершился положительно. Несмотря на то, что падающая в последние месяцы года динамика мировой экономики заметно отразилась на поступлении заказов, это не оказало существенного влияния на оборот. В целом, в прошедшем финансовом году группа компаний Liebherr увеличила оборот более чем на 760 млн. евро или на 9% достигнув тем самым отметки 9,1 млрд. евро.

Рост оборота группы компаний Liebherr в области производства и поставок строительных машин и горнодобывающей техники составила порядка 490 млн. евро или 9%. Таким образом, объем поступлений от продаж оборудования в этих областях достиг 5870 млн. евро. В результате доля данных производственных направлений составила две трети от совокупного оборота группы компаний, что соответствует показателям прошлого года. Оборот департамента горнодобывающего оборудования Liebherr вырос почти на 280 млн. евро или 28%, слегка превысив показатели предыдущего года. В общей сложности поступления от продажи горного оборудования составили 1290 млн. евро.

Департамент мобильных кранов Liebherr в этом году продемонстрировал уверенный рост, несмотря на некоторое уменьшение оборота в прошлом году. Оборот департамента вырос более чем на 200 млн. евро или 12%, составив 1940 млн. евро.

Поступления от продаж землеройных машин, строительных кранов и бетоносмесительной техники остались на уровне прошлого года. Оборот департамента землеройной техники Liebherr составил около 2060 млн. евро. Оборот департаментов башенных кранов и бетоносмесительной техники составил 580 млн. евро. Без учета департаментов строительного и горнодобывающего оборудования оборот Liebherr составил в целом 3220 млн. евро, что соответствует росту около 280 млн. евро или 9%. Также, отмечен рост всех других департаментов. А именно, департамента морских и портовых кранов, департамента аэрокосмической и транспортной техники, департамента металлообрабатывающих станков и систем автоматизации, а также в департамента бытовой техники. Оборот департамента морских и портовых кранов увеличился более чем на 20 млн. евро или 3%, составив 830 млн. евро. В департаменте аэрокосмической и транспортной техники отмечено увеличение оборота выше среднего. В сравнении с 2011 г. оборот департамента вырос почти на 120 млн. евро или 13%, составив порядка 1030 млн. евро. Наиболее благоприятно развивался департамент металлообрабатывающих станков и систем автоматизации достигнув оборота около 260 млн. евро, что соответствует росту более чем на 70 млн. евро или 39% в сравнении с предыдущим годом. Оборот департамента бытовой техники составил 890 млн. евро и, вместе с тем, увеличился на 45 млн. евро или 5% по отношению к предыдущему году. Также отмечен рост в сфере специализированных изделий и услуг Liebherr. В этой области оборот группы компаний составил более 210 млн. евро и увеличился почти на 20 млн. евро или 9%.

В 2012 ф. г. общие инвестиции группы компаний Liebherr составили порядка 840 млн. евро. Это соответствует увеличению на более чем 170 млн. евро или свыше 25%. Данные средства были вложены как в модернизацию и расширение глобальной сети производственных предприятий, так и в дальнейшее укрепление организации сбыта и сервиса.

В соответствии с развитием группы компаний в 2012 г. вновь значительно увеличилось число сотрудников. В подразделениях Liebherr по всему миру на конец года работало 37800 сотрудников, что соответствует увеличению на 2470 человек.

В соответствии с актуальными прогнозами совокупный оборот группы компаний Liebherr в 2013 г. будет сопоставим с оборотом 2012 г. При этом ожидается незначительный рост в сфере продаж строительного и горнодобывающего оборудования.

Объем инвестиций в 2013 ф. г. останется на уровне предыдущего года. В связи с дальнейшим расширением сети сбыта и сервиса, а также из-за увеличения производственных мощностей заводов-изготовителей, в 2013 г. планируется дополнительное расширение штата сотрудников. (Портал машиностроения/ [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!

УКРАИНА: ЗАКОН «О МОРСКИХ ПОРТАХ» ПОМОЖЕТ ВОЗРОДИТЬ СУДОРЕМОНТ В СЕВАСТОПОЛЕ

Закон "О морских портах", который вступит в силу в июне должен способствовать возрождению судоремонта в Севастополе, заявил после аппаратного совещания первый заместитель главы Севастопольской городской государственной администрации Сергей Савенков.

"Закон "О морских портах" придаст вторую жизнь нашим портам, будет способствовать развитию морских перевозок, судостроению, а, следовательно, и возрождению судоремонта в Севастополе", - сказал С. Савенков.

Он считает, что в Севастополе совместно с руководством города, предприятиями, которые занимаются судоремонтом и владельцами судоремонтных предприятий должна быть отработана "дорожная карта" возрождения и становления этой отрасли. "Мы должны четко представлять развитие судоремонта и, что для этого должна сделать власть, какая дальнейшая дерегуляция нужна для упрощения всех процедур, связанных с организацией судоремонта", - отметил С. Савенков.

"На сегодняшний день, одной из первоочередных задач администрации является оказание помощи судоремонтным предприятиям в выплате долгов заказчиками, потому что без этого судоремонт развиваться дальше не может", - объяснил задачу С. Савенков.

Необходимость такой помощи подтвердил во время аппаратного совещания директор ОАО "Севморзавод" Константин Картошкин. "Первый раз, после длительного перерыва, взяли в ремонт боевой корабль. Несмотря на наше желание сделать быстро, столкнулись с главной проблемой долги за выполненные работы. Результат - за первые 3 месяца у нас падение объемов на 20%. Поэтому просьба - помочь получить деньги от заказчиков", - посетовал К. Картошкин.

Временным выходом из ситуации, по словам директора, является разрешение собственника (Петр Порошенко) на получение возможности кредитоваться. "Это даст нам возможность оживить работы, потому что потеряно 4 месяца. Тем не менее, с начала года мы отремонтировали 6 судов, при этом средняя зарплата рабочих составила 3100 грн.", - дополнил К. Картошкин.

По его утверждению, уже принято решение о вложении средств в гидротехнические сооружения. "Сейчас начинаем строительство своими силами батопорта. Кроме этого, начата работа по набережным и докам. Объем инвестиций на этот год - 9 млн. грн.", - уточнил директор.

Он также считает, что для того, чтобы принять решение об инвестировании восстановления существующих мощностей завода и введении новых, нужна Программа заказов на ремонт судов. "Модернизация связана в первую очередь с программой, которая должна присутствовать. Есть несколько проектов, если мы в них входим, то тогда будет модернизация производства", - пообещал К. Картошкин.

Такая же проблема с возвращением долгов, как отметил директор ООО "Южный Севастополь" Николай Антипенко, существует и на предприятии, которым он руководит. "Попробовали работать с "Укрречфлотом", сделали ремонт 3 судов, но расчет идет по сегодняшний день", - сказал Н. Антипенко.

Вместе с тем, он сообщил, что судоремонт на предприятии постепенно оживает. "В прошлом году мы отремонтировали 26 судов, в общей сложности на 32 млн. грн. Из 6 заказов этого года уже отремонтировано 4 единицы, что даст заработать порядка \$ 3,5 млн. Сегодня на предприятии работает 270 чел. За прошлый год создали 46 рабочих мест", - доложил Н. Антипенко.

Наиболее успешно судоремонтная отрасль развивается в АО "Стивидорная компания "Авлита" (100% акций АО "СК "Авлита" принадлежит SCM Holdings limited. Стратегическое управление АО "СК "Авлита" осуществляет холдинг "Портивест", объединяющий портовые активы Группы "СКМ").

"С начала 2013 г. мы уже отремонтировали 18 судов, получили на счет предприятия 18 млн. грн. До конца года у нас прописана программа. Мы в этом году должны отремонтировать порядка 40 судов", - отметил директор АО "Стивидорная компания "Авлита" Юрий Фуртатов.

По его данным, предприятие по судоремонту в феврале вышло на рентабельность в 15%. "В марте же мы вышли на рентабельность 18%: отремонтировали за месяц 6 судов. Мы объявили о дополнительном наборе около 40 докеров и в общей сложности набираем 50 человек. Средняя заработная плата на предприятии 4,5 тыс. грн.", - заключил Ю. Фуртатов. (Trans-Port.com.ua/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА: ПАО «СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД «ЗАЛИВ»**НАПРАВИТ ПРИБЫЛЬ ЗА 2012 ГОД НА ПОГАШЕНИЕ УБЫТКОВ ПРОШЛЫХ ЛЕТ**

Общее собрание акционеров ПАО "Судостроительный завод "Залив" на собрании 15 апреля приняло решение направить полученную за 2012 г. прибыль на погашение убытков прошлых лет, дивиденды за 2012 г. не начислять. Об этом сообщает пресс-служба судостроительного предприятия.

Акционеры компании заслушали и утвердили отчет генерального директора о результатах финансово-хозяйственной деятельности компании в 2012 г., отчет и выводы Ревизионной комиссии о финансово-хозяйственной деятельности, годовую финансовую отчетность, отчет Наблюдательного совета.

Также были рассмотрены и утверждены финансовые результаты общества, утверждена годовая отчетность.

Собрание акционеров утвердило в должности генерального директора ПАО "Судостроительный завод "Залив" Александра Ларина, который с сентября 2012 г. исполнял обязанности генерального директора.

ОАО "Судостроительный завод "Залив" специализируется на ремонте и строительстве различных типов судов. 37,94% акций "Залива" владеет компания Private Limited Company Forth Asset (Великобритания). (PortNews/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА: АКЦИОНЕРЫ ПАО «СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД «ЗАЛИВ»**НАЗНАЧИЛИ ГЕНЕРАЛЬНЫМ ДИРЕКТОРОМ АЛЕКСАНДРА ЛАРИНА**

Акционеры судостроительного завода "Залив" (Керчь, Крым) на общем собрании 15 апреля назначили генеральным директором Александра Ларина. Об этом говорится в сообщении завода. Ранее он занимал должность исполняющего обязанности гендиректора. Ларин назначен директором сроком на 3 года.

2012 г. "Залив", по предварительным данным, закончил с чистой прибылью 5,584 млн. грн. (Украински новины/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА: ПАО «СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД «ЛИМАН» ЗА 2012 ГОД НАРАСТИЛО ПРИБЫЛЬ

ПАО "Судостроительный завод "Лиман" (Николаев) в 2012 г. увеличило чистую прибыль по стандартам международной финансовой отчетности (МСФО) в 12,2 раза по сравнению с 2011 г. до 34,1 млн. грн.

Согласно сообщению компании в системе раскрытия информации НКЦБФР, ее чистый доход в 2012 г. сократился на 88,26% до 4,55 млн. грн. Валовая прибыль уменьшилась на 92,36% до 0,65 млн. грн., операционная возросла в 14,3 раза до 43,18 млн. грн.

ПАО "Судостроительный завод "Лиман" (до августа 2000 г. - Черноморский судомеханический завод), кроме непосредственно судоремонта, специализируется на строительстве несамоходных барж, плавучих причалов, лихтеров, парусно-моторных яхт и катеров различного назначения.

С сентября 2012 г. собственником судозавода выступает ООО "Сельхозпредприятие "Нибулон" (Николаев) - один из крупнейших производителей и экспортеров зерна в Украине. (Интерфакс-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ОАО «ФЕОДОСИЙСКАЯ СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ КОМПАНИЯ «МОРЕ» ПЕРЕДАЛО ВМС КИТАЯ ПЕРВЫЙ ДЕСАНТНЫЙ КОРАБЛЬ НА ВОЗДУШНОЙ ПОДУШКЕ

ОАО "Феодосийская судостроительная компания "Море" передало ВМС Китая первый десантный корабль на воздушной подушке проекта 958 "Бизон". Официальный акт приема был подписан 12 апреля в Феодосии представителями Государственного концерна "Укроборонпром" и ВМС Китая.

В настоящее время ФСК "Море" осуществляет строительство второго корабля проекта 958 для китайского заказчика.

Согласно заключенному в 2008 г. контракту ФСК "Море" построит для ВМС Китая два десантных корабля на воздушной подушке проекта 958. Еще два таких корабля будут построены при участии украинских специалистов с использованием местных комплектующих в Китае. (и-Маш/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ГЕНЕРАЛЬНЫМ ДИРЕКТОРОМ ПАО «ХЕРСОНСКИЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД» (ХСЗ) НАЗНАЧЕН ОЛЕГ ФЕДАК

Наблюдательный совет ПАО "Херсонский судостроительный завод" с 18 апреля назначил генеральным директором предприятия Олега Федака, ранее занимавшего должность первого заместителя генерального директора. Об этом сообщает пресс-служба судостроительного предприятия.

Василий Федин, занимавший должность генерального директора ХСЗ, назначен исполнительным директором Smart Maritime Group, судостроительного направления "Смарт-холдинга".

Олег Федак начал трудовую деятельность в марте 1982 г. после окончания Херсонского судомеханического техникума в должности слесаря-монтажника судового цеха №17 Херсонского судостроительного завода. Работал мастером монтажного участка, начальником бюро цен ПЭО, начальником планово-экономического отдела. В 2005-2011 гг. занимал должность директора по экономике и финансам предприятия, с сентября 2011 г. по настоящее время - первого заместителя генерального директора - директора по реализации и маркетингу Херсонского судостроительного завода.

ПАО "Херсонский судостроительный завод" входит в состав Smart Maritime Group, судостроительного субхолдинга компании "Смарт-Холдинг". (PortNews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: СУДОСТРОЕНИЕ ДОЛЖНО ОБЕСПЕЧИВАТЬ ПОТРЕБНОСТИ ТОРГОВОГО ФЛОТА

Российское судостроение должно полностью обеспечивать потребности торгового флота, заявил вице-премьер РФ Дмитрий Рогозин на отраслевом совещании в Астрахани. "Хватит покупать суда на стороне. Мы для этого сейчас в промышленность больше деньги вкладываем, чтобы она могла реализовывать эти потребности", - сказал Рогозин.

Кроме того, вице-премьер поднял вопрос о способности российского судостроения обеспечить потребности нефтегазовой отрасли в новых буровых платформах и вспомогательных судах. По его словам, представители нефтяных и газовых компаний "поднимают вой до самых небес о неспособности промышленности, в том числе "Объединенной судостроительной корпорации", реализовать эти планы". При этом Рогозин отметил, что у представителей нефтегазового сектора нет конкретного плана. "Давайте перейдем от эмоций к нормальной организации дела. Просто потребуйте от всех наших нефтяных компаний представить перспективный план их производственных appetitов до 2020 г.", - сказал Рогозин промышленникам, потребовав, чтобы эта информация была и у него. "Я буду этот план анализировать", - пояснил вице-премьер. (и-Маш/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОЕ МОРСКОЕ БЮРО МАШИНОСТРОЕНИЯ «МАЛАХИТ» ЗАНЯЛОСЬ РАЗРАБОТКОЙ ПРОЕКТА СВЕРХМАЛЫХ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК И «БЕСПИЛОТНОГО» КАТЕРА

Санкт-Петербургское морское бюро машиностроения "Малахит" занялось разработкой проекта сверхмалых подводных лодок. Об этом заявил вице-президент "Объединенной судостроительной корпорации" Игорь Захаров. По его словам, планируется также создать "беспилотный" катер с противоминным автономным необитаемым подводным аппаратом. По оценке ОСК, сверхмалые подводные лодки востребованы на региональном рынке вооружений; они способны действовать в мелководных морях юго-восточного региона. По словам советника генерального директора "Малахита" Александра Теренова, сверхмалые подлодки понадобятся и российскому флоту для охраны пунктов базирования и выполнения различных задач в Балтийском и Черном морях.

В 1980-х годах в СССР были разработаны сверхмалые подлодки проекта 865 "Пиранья", стоявшие на вооружении ВМФ в 1990-1999 гг. По словам Теренова, такие корабли ошибочно воспринимаются исключительно диверсионными, поскольку "имеют широкий спектр действия и способны использовать полноценное ракетное и торпедное вооружение". Другие подробности перспективного проекта подводных кораблей не уточняются.

По проекту "Пиранья" были построены две подлодки: МС-520 и МС-521. Их водоизмещение составляло 319 т при длине 28,3 м, ширине 4,7 м и высоте 5,1 м. Корабли были способны развивать скорость до семи узлов и погружаться на глубину до 200 м. Подлодки были вооружены двумя устройствами минной постановки с боезапасом из четырех мин или двух торпед калибра 400 мм. В состав экипажа подлодок могли входить до десяти человек.

Рассказывая о перспективном "беспилотном" катере вице-президент ОСК отметил, что корпорация намерена приобрести у французской компании "Эхо" комплект автономного катера "Инспектор" и подводного аппарата. "Если программа будет продвигаться, то, скорее всего, мы приступим к разработке своего беспилотного катера", - отметил Захаров. Другие подробности об этом проекте также не уточняются. (Lenta.ru/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ ЛИШАТСЯ ГЕРБОВ И НОМЕРОВ

Главкомат ВМФ России решил убрать гербы и бортовые номера с подводных лодок, находящихся на боевой службе или проходящих испытания вооружений. Как пишет газета "Известия", такое решение было утверждено в марте. Военные посчитали, что лишив подлодки опознавательных знаков, они усложнят идентификацию кораблей вероятным противником. Подобная практика действовала в 1980-х годах в СССР и действует в США в настоящее время.

На флоте подлодки имеют по сути два номера: бортовой и тактический. Бортовой номер состоит из трех цифр, которые должны меняться каждые два года. Тактический номер присваивается кораблю сразу после постройки и обычно остается неизменным на протяжении всего срока его службы. Тактический номер, например, К-18 или К-114, выбивают на медной табличке и крепят на центральном посту. Такие обозначения используются в секретной документации, хотя сами номера не засекречиваются.

Идентификация подводных лодок на поверхности может производиться как визуально, так и по ее физическим полям. В подводном положении - только по таким полям. При идентификации корабля изучаются акустические особенности подлодки противника, работа двигателя и магнитные поля. Для каждого корабля такие параметры практически индивидуальны, и противник, потратив время, в любом случае узнает подлодку.

В настоящее время на вооружении России стоят около 70 подводных лодок различных типов. На них бортовые номера нанесены белой краской, а герб России выполняется на красном щите. Некоторые корабли имеют индивидуальные эмблемы, например, герб города, имя которого носит подлодка. ([Lenta.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://lenta.ru/Машиностроение_Украины_СНГ_мира))

РОССИЯ: ООО «БАЛТИЙСКИЙ ЗАВОД - СУДОСТРОЕНИЕ»

ДО 2017 ГОДА ИЗГОТОВИТ ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ЭСМИНЦЕВ

ООО "Балтийский завод - судостроение", одно из крупнейших судостроительных предприятий России до 2017 г. изготавит оборудование для эсминцев стоимостью более 2,5 млрд. руб. Контракт на изготовление оборудования заключен между ООО "Балтийский завод - судостроение", ОАО "Рособоронэкспорт" и иностранным заказчиком, название которого не раскрывается. "Балтийский завод" приступил к реализации крупного машиностроительного контракта на изготовление оборудования для новейших эсминцев одного из инозаказчиков. Стоимость контракта превышает 2,5 млрд. руб. По условиям контракта "Балтзавод" должен изготовить четыре комплекта валопроводов к 2017 г. Первый комплект будет поставлен заказчику в 2014 г., второй - в 2015 г., третий - в 2016 г.", - говорится в сообщении.

"Балтийский завод", одно из крупнейших судостроительных предприятий России, основан в 1856 г. Завод специализируется на строительстве ледоколов и судов ледового класса, крупнотоннажных судов для перевозки различных грузов, а также военных кораблей, выпускает широкий спектр изделий машиностроения, энергетического оборудования. (РИА "Новости"/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Машиностроение_Украины_СНГ_мира))

РОССИЯ: ФГУП «КРЫЛОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НАУЧНЫЙ ЦЕНТР»

ГОТОВО СПРОЕКТИРОВАТЬ ПАССАЖИРСКИЕ СУДА ДЛЯ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

Крыловский государственный научный центр (ГНЦ) предложил комитету по промышленной политике и инновациям Санкт-Петербурга проектирование маломерных пассажирских судов для городских водных магистралей. Об этом рассказал заместитель генерального директора Крыловского ГНЦ Евгений Апполонов. "После проработки транспортной системы совместно с правительством Санкт-Петербурга, мы в Крыловском центре готовы сделать проекты транспортных средств, условно говоря - речных трамвайчиков", - сказал Апполонов. "Будет разработано некое типовое судно для передвижения по каналам, вплоть до Фонтанки, следующее судно - для передвижения по Неве, и третье судно, которое сможет выходить в Финский залив", - пояснил он. Говоря о сроках проекта, Евгений Апполонов отметил, что "потребуется около 9 месяцев от момента начала работ". "Дальше мы передадим работу правительству, чтобы проекты размещались на заинтересованных верфях", - добавил он.

Среди проектов центра было предложено выявление оптимального соотношения транспортных средств, ориентированных на пассажирские перевозки и дальнейшие шаги, связанные с проектированием для города конкретных пассажирских судов, а также реализация на этих судах инновационных решений, которыми располагает центр, отметил Апполонов. "Мы обозначали одну из самых интересных для комитета задач - это оптимизация речной транспортной инфраструктуры города, в которую наш Крыловский центр может внести достаточно серьезный вклад. Мы полностью пришли к взаимопониманию, и будем двигаться в этом направлении", - сказал он. "Создание системы пассажирских судов, которые будут окупаться, надежно эксплуатироваться и пользоваться популярностью у населения города - это тоже очень серьезная и сложная задача. При этом на нее нельзя потратить несколько миллиардов долларов, которые тратятся на суда для Арктики", - подчеркнул Апполонов. Кроме того, для нужд города центром были предложены такие проекты, как применение композиционных материалов для городского хозяйства, неразрушающий контроль конструкций в виде мостов, трубопроводов, сосудов высокого давления и другие, подытожил замдиректора центра.

Крыловский государственный научный центр создан в 1894 г. как первый в России опытовый бассейн в центральной части Санкт-Петербурга на о. Новая Голландия. В 1900 г. руководителем опытового бассейна был назначен А. Крылов, имя которого институт носит с 1944 г. Институт является научно-исследовательской организацией судостроительной отрасли страны, обеспечивающей: концептуальное обоснование развития военного и торгового флотов, проектирование и строительство кораблей, судов и морских сооружений, их эксплуатацию и утилизацию, то есть, полный жизненный цикл. (PortNews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Машиностроение_Украины_СНГ_мира))

РОССИЯ: ООО «ОЗЕРНАЯ ВЕРФЬ» ОТПРАВИЛО НА ХОДОВЫЕ ИСПЫТАНИЯ КАТЕР «КАПИТАН ПУЗИЧЕВ»

ООО "Озерная верфь" (Ленинградская обл.) спустило на воду и отправило на ходовые испытания катер проекта 14М "Капитан Пузичев", построенный для Госморречнадзора. Об этом сообщили на верфи.

Всего в 2013 г. верфь построит 8 аналогичных катеров (6 - проекта 14М и 2 - проекта 13М). Заказчиками выступают МВД России, МЧС России, Госморречнадзор, Федеральная таможенная служба.

"Озерная верфь" (Laky Verf) располагается на территории Невского судостроительно-судоремонтного завода (Ленинградская обл., Шлиссельбург) и имеет собственные производственные площади. Верфь с 2005 г. занимается строительством моторных яхт премиум-класса. В разработке проектов яхт участвуют известные в яхтенном мире дизайнеры - голландцы Гвидо де Груд и Франк Лаупман. С момента основания компании по коммерческим контрактам было построено 6 яхт проекта 23М (длиной 23,5 м), каждая из которых успешно прошла навигационные испытания. Надзор за строительством осуществляется Российским морским регистром судоходства. (PortNews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Машиностроение_Украины_СНГ_мира))

РОССИЯ: ОАО «ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ «СЕВЕРНОЕ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ» («СЕВМАШ») ПРИСТУПИЛО К МАСШТАБНОМУ ТЕХПЕРЕООРУЖЕНИЮ

Производственную базу предприятия планируется кардинально обновить до 2020 г. Это стало возможным благодаря поддержке государства, сообщает пресс-служба предприятия.

Технических перевооружений в таких масштабах не проводилось с 1970-х годов. В рамках действующих федеральных целевых программ уже переоснастили машиностроительное и трубообрабатывающие производства, частично заменили крановое хозяйство. Появились высокопроизводительные универсальные станки с цикловой системой управления, фрезерные обрабатывающие центры, новые трубогибочные станки, уже действует универсальный стенд для испытаний изделий на надежность и соответствие виброшумовым характеристикам. "Севмаш" также будет совершенствовать логистику за счет закупки транспортных систем и замены кранового оборудования в основных производствах. Разрабатывается проектная документация для переоснащения испытательно-сдаточного, вспомогательного и неметаллического производств.

В рамках федеральной программы развития гражданской морской техники в 2013-2014 гг. планируется обновить лабораторно-испытательную базу и акустический комплекс, начать переоснащение корпусно-сварочного производства, поскольку в процессе постройки кораблей трудоемкость корпусных работ составляет до 40%. Одновременно с этим "Севмаш" готовится к монтажу новейших прессогибочных, сварочных, газорезательных станков и оборудования. В планах предприятия также подготовка дополнительных стапельных мест, расширение технических возможностей спусковых устройств и гидротехнических сооружений. (и-Маш/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ОАО «ОБЪЕДИНЕННАЯ СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ» (ОСК)

НЕ МОЖЕТ ГАРАНТИРОВАТЬ ГОТОВНОСТЬ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ ВСЕЙ ТЕХНИКИ ДЛЯ ОАО «РОСНЕФТЬ»

"Объединенная судостроительная корпорация" (ОСК) в данный момент не может гарантировать готовность по строительству всей техники, сообщил президент "Роснефти" Игорь Сечин в ходе телемоста с президентом РФ Владимиром Путиным. По словам Сечина, "Роснефть" проводит переговоры с компаниями "ЭксонМобил девелопмент", корейской STX и ОСК по развитию сотрудничества в Дальневосточном регионе. "Мы проинформировали партнеров о своей потребности в морской технике, которая в целом составляет 394 единицы, - сказал Сечин. - Из них 15 разведочных платформ, 106 добычных платформ, 16 судов сейсморазведки и более 200 судов обеспечения".

Вместе с тем Сечин отметил, что в связи со сдвигом по срокам ввода в эксплуатацию судостроительных предприятий "Звезда" и "Восток Раффл" производственные мощности ОСК не в состоянии обеспечить потребности "Роснефти". "ОСК на данном этапе не может гарантировать готовность по строительству всей номенклатуры этой техники", - констатировал президент "Роснефти". Он напомнил, что поручение о строительстве верфи "Восток Раффл" и "Звезда" было дано еще в 2009 г. "В отношении верфи "Звезда" последние полгода темпы строительства снизились в связи с недостаточными объемами финансирования, - уточнил он. - А в отношении верфи "Восток Раффл" надо отметить, что проект потребовал переноса, что привело к полному перепроектированию объекта на новом участке в бухте "Пяти охотников".

Как пояснил директор департамента гражданского судостроения ОСК Дмитрий Сапов, в проекте по строительству верфи "Звезда" бюджетное финансирование в рамках программы по развитию судостроения предусмотрено только в 2016 г. "Если финансирование не начнем раньше, то суда под ключ мы не сможем сдавать ранее 2020 г.", - уточнил он. (и-Маш/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ОАО «СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ ФИРМА «АЛМАЗ» ПОСТРОИТ ДЕВЯТЬ МОРСКИХ ПЛАВУЧИХ КРАНОВ

ОАО "Судостроительная фирма "Алмаз" (Санкт-Петербург) получило государственный заказ на строительство девяти морских самоходных плавучих кранов грузоподъемностью 35-150 т. Как сообщает пресс-служба предприятия, заказ позволит загрузить предприятие работой до 2017 г. Морские самоходные плавучие краны будут строиться на двух площадках: ОАО "Судостроительная фирма "Алмаз" и ОАО "Морской завод "Алмаз".

ОАО "Судостроительная фирма "Алмаз" совместно с ОАО "Морской завод "Алмаз" продолжает строительство серии пограничных сторожевых кораблей проекта 22460 (корабль территориального моря), пограничных катеров проекта 12200 "Соболь" и судна ледового класса проекта 22120 для Пограничной службы ФСБ Российской Федерации.

ОАО "Судостроительная фирма "Алмаз" расположено в центральной части Санкт-Петербурга, на Петровском острове, в непосредственной близости к Финскому заливу. Современные эллинги фирмы позволяют производить полный цикл строительства кораблей в цеховых условиях до спуска корабля на воду. Предприятие также располагает ресурсами для ремонта и модернизации кораблей. (PortNews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ВЬЕТНАМ: ВЕРФЬ BA SON LIMITED СПУСТИЛА НА ВОДУ ВТОРОЙ РАКЕТНЫЙ КАТЕР «МОЛНИЯ»

Во вьетнамском Хошимине в начале апреля спущен на воду ракетный катер проекта 12418 ("Молния").

Ракетные катера "Молния" оснащаются силовыми установками производства украинского ГП "Зоря-Машпроект".

Это второй корабль проекта, построенный на вьетнамской верфи. Первый был спущен на воду в марте. Оба корабля находятся в фазе достройки.

ГП "Зоря-Машпроект" поставит силовые установки еще для четырех ракетных катеров проекта 12418 на вьетнамское судостроительное предприятие Ba Son Limited (совместное предприятие с норвежской группой Ulrik Qvale & Partners AS) в Хошимине, где ведется строительство катеров.

Катера строятся для ВМС Вьетнама и предназначены для охраны водных рубежей государства. (и-Маш/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ГЕРМАНИЯ: NORDIC YARDS ПРИСТУПИЛА К ПОСТРОЙКЕ ИННОВАЦИОННОГО СУДНА

Компания Nordic Yards провела церемонию резки металла для нового судна обслуживания ветряных турбин. Заказчиком судна выступает компания DBB Jack-Up Services (Дания).

Судно будет комплектоваться подъемным механизмом нового поколения. Оно предназначено для обслуживания оффшорных ветряных турбин. Судно сможет подплывать к турбинам, даже в те места, где глубина достигает 45 м, и закрепляться рядом с ними с помощью четырех самоподъемных "ног". Таким образом, судну будет обеспечена устойчивость, которая необходима для осуществления ремонтных работ. С помощью бортового крана, установленного на этом судне, можно будет заменить крупногабаритные элементы турбины на высоте 100 м даже в самых сложных погодных условиях.

Габариты судна: длина - 80 м; ширина - 32 м.

Контракт на постройку такого судна Nordic Yards и DBB Jack-Up Services заключили в 2012 г.

Немецкие судостроители планируют осуществить закладку корпуса судна осенью. Передать же судно заказчику Nordic Yards ожидает во втором квартале 2014 г. (и-Маш/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ИНДИЯ: СПУЩЕН НА ВОДУ НОВЕЙШИЙ ПРОТИВОЛОДОЧНЫЙ КОРВЕТ «КИЛТАН»

Индийские ВМС скоро пополнятся третьим новейшим противолодочным корветом. Этот боевой корабль был спущен на воду в Калькутте на судостроительном заводе компании "Гарден Рич Шипбилдерс энд Инжиниринг Лимитед". По названию одного из Лакшадвипских островов корвет получил наименование "Килтан".

Корабль - третий в серии, относящейся к проекту 28, и первый с вооружением, которое на 90% местной разработки. Он сможет развивать скорость в 25 узлов, на нем будут установлены артиллерийское орудие средней дальности, ракетное вооружение, торпедный аппарат, средства обнаружения подводных лодок и другое оборудование. Первый корвет этого типа "Каморта" войдет в состав индийского военного флота к концу года. Он был заложен в апреле 2010 г. и строился дольше запланированного времени. Четвертый корвет проекта 28 будет заложен в 2014 г. и через 20 месяцев подлежит передаче ВМС.

Выступая на церемонии спуска "Килтана" на воду, начальник штаба индийских ВМС адмирал Д. Джоши подчеркнул, что это событие свидетельствует об успехах Индии в строительстве современных боевых кораблей собственными силами. Проект 28 предусматривает использование системы стелс для придания кораблям малозаметности, а также применение композитных материалов. По словам Джоши, из 42 кораблей, заказанных ВМС, 40 предназначены для строительства на индийских государственных и частных судостроительных предприятиях. "Нам необходимы самые современные корабли, и для их постройки промышленность должна располагать новейшими технологиями", - подчеркнул главнокомандующий ВМС. (SKNews.ru/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

КИТАЙ ЗАИНТЕРЕСОВАН В ПОЛУЧЕНИИ ТЕХНОЛОГИЙ ПО НОВЫМ РОССИЙСКИМ ПОДВОДНЫМ ЛОДКАМ

Китай заинтересован только в получении технологий по новым российским подводным лодкам проекта 677 (шифр "Лада"), но не в приобретении самих лодок.

Китай ведет переговоры с Россией о возможности приобретения четырех не атомных подводных лодок (НАПЛ) "Лада", две из которых будут построены в России, а две других - в Китае в рамках передачи производственных технологий.

В то же время издание сомневается в том, что ВМС НОАК заинтересованы в импорте российских лодок, поскольку китайская кораблестроительная промышленность осваивает выпуск собственных НАПЛ проекта 041 (шифр "Юань") созданных на основе технологий российских НАПЛ проекта 636, ранее импортированных в Китай в количестве 8 единиц.

На основе всестороннего анализа разведывательных спутниковых фотографий отмечается, что начиная с сентября 2004 г. в Китае было построено 7 или 8 НАПЛ проекта 041 ("Юань"), что несколько меньше, чем объем производства лодок "Сонг" (проект 039) в пиковый период ее строительства.

Что касается технологий активного шумоподавления подводных лодок ВМС НОАК, то, несмотря на утверждения китайских Интернет-СМИ о том, что в отношении "Юань" они постоянно совершенствуются, на самом деле, общеизвестным является тот факт, что уровень шума на китайских подводных лодках пока не может достичь стандартов НАТО.

Россия начала активно продвигать экспортный вариант проекта 677 на мировой рынок военно-морской техники, но до настоящего времени ни одна страна не импортировала эту подлодку из России. В этой связи, если предположить, что ВМС НОАК действительно заинтересованы в российских не атомных подводных лодках, тогда теоретически получается, что они должны быть более заинтересованы в модернизации лодок проекта 636, которые в настоящее время состоят на вооружении ВМС НОАК, а не в приобретении лодок проекта 677, которые к настоящему времени не пошли в серию для ВМФ России.

В частности, для ВМС НОАК большую привлекательность составляет серийный многоцелевой сверхзвуковой ракетный комплекс Club-S подводного базирования.

Кроме того, ВМС НОАК очень заинтересованы в некоторых российских подводных технологиях. Существует технологический разрыв между лодками "Юань", "Лада" или "Кило", в частности, в области активного шумоподавления и боевых систем. Поэтому ВМС НОАК заинтересованы в совместной разработке или модернизации неатомных подводных лодок на базе проекта "Лада". Другими словами, китайцы заинтересованы только в получении технологических достижений в проекте "Лада". Вероятно, Китай намерен использовать их для модернизации подводных лодок "Юань", которые будут строиться в интересах ВМС НОАК после 2013 г. (ВПК.name/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

КИТАЙ: БАТИСКАФ «ЦЗЯОЛУН» ГОТОВ К ПРАКТИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

В июне китайский глубоководный батискаф "Цзяолун" официально вступит в стадию практической эксплуатации. Об этом заявил главный конструктор этого подводного аппарата, старший сотрудник Института 702 при Китайской корпорации судостроительной промышленности (ККСП) Сюй Цинань.

Согласно плану на ближайшее пятилетие, ежегодно примерно 5 месяцев обитаемый батискаф "Цзяолун" будет заниматься морскими работами, включая разведку ресурсов на больших глубинах, проводить экологические экспедиции и исследования биоресурсов морского дна. Собственно в нынешнем году с его участием будут осуществляться научно-измерительные работы в северо-восточной части Тихого океана в зоне полиметаллической минерализации, находящейся на глубине 5300 м и занимающей площадь в 75 тыс. кв. км, а также в юго-западной части Индийского океана в зоне сульфидной минерализации с целью получения необходимой информации для начала экспериментальной разработки, проинформировал Сюй Цинань. Кроме того, отметил главный конструктор, планируется начать поиск новых месторождений и подготовку технических материалов, необходимых для подачи заявки в Международное управление по морскому дну (ООН) на утверждение контракта о проведении разведочных работ.

В 2012 г. спроектированный и созданный Китаем собственными силами "Цзяолун", погрузившись на глубину 7062 м, установил новый национальный рекорд в области глубоководных исследований. Тогда была проведена серия погружений на глубину 7000 м и более, последнее из них состоялось 30 июня, создав условия для вступления батискафа в стадию опытной эксплуатации. ("Научная Россия"/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

США: ПРЕДСТАВЛЕН АВТОНОМНЫЙ РОБОТ-МЕДУЗА

Инженеры и ученые из Virginia Tech College of Engineering представили автономного робота-медузу, удивительно похожего на живого прототипа. удивительная машина имеет размер и вес взрослого человека: 1,6 м в длину и вес 77 кг.

Прототип большого робота-медузы назвали Суго - в честь похожей живой медузы *Syanea capillata*. Суго является более крупным вариантом довольно известного робота-медузы RoboJelly, размером примерно с ладонь. Оба робота - это совместные проекты нескольких университетов, финансируемые ВМС США.

Большой размер Суго означает большую дальность плавания, большую полезную нагрузку и повышенную надежность. В перспективе подобные роботы смогут в автономном режиме патрулировать океан, проводить мониторинг окружающей среды и заниматься картографированием морского дна и океанических течений.

В отличие от небольшого RoboJelly, Суго питается не через провод, а от никель-метал-гидридного аккумулятора. В настоящее время проводятся эксперименты по питанию робота водородом, но пока в данном направлении предстоит преодолеть много технологических барьеров. Тем не менее, водород - это очень перспективный источник энергии для Суго, поскольку океан является по-сути бесконечным источником этого вида топлива.

В любом случае, робот-медуза должен будет иметь автономность в несколько месяцев. Пока что робота-медузу в океан не выпускают, но он успешно работает на мелководье и практически идеально имитирует движение и внешность живой медузы.

Конструкция Суго в целом аналогична RoboJelly. Робот имеет жесткий внутренний каркас, оснащенный электродвигателями, которые сжимают и расправляют "капюшон" из мягкого силикона. Робот Суго удивительно похож на живое существо, поэтому у некоторых биологов даже возникли опасения, что на робота могут напасть хищники. Например, некоторые черепахи питаются медузами и могут спутать робота с живым существом. (Сnews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ФИНЛЯНДИЯ: AKER ARCTIC TECHNOLOGY OY ПОСТРОИТ ЛЕДОКОЛ

Aker Arctic Technology Oy совместно с ILS Oy спроектирует новый ледокол для Финляндии.

В соответствии с контрактом компании также подготовят необходимую техническую документацию для конкурсного предложения на его постройку, а также будут отвечать за его эксплуатационные характеристики.

На строительство ледокола выделено 125 млн. евро. Срок эксплуатации проектируемого судна - 50 лет.

Ледокольная способность нового судна должна быть не ниже, чем у ледокола типа Urho: осуществлять непрерывное движение при помощи дизель-электрической установки в ровном льду толщиной 1,6 м, прокладывать канал шириной 25 м со скоростью 6 узлов во льду толщиной 1,2 м достигать средней скорости 9-11 узлов во время буксировки вплотную. Максимальная осадка судна 8 м при заполненных топливных танках обеспечит работу и помощь ледокола на всех основных путях. В открытой воде судно сможет передвигаться со скоростью минимум 16 узлов.

Новый ледокол будет оснащен средствами для ликвидации аварийных разливов нефти. Судно может быть задействовано в операциях по аварийной буксировке в 95% времени сложных погодных условий, как на открытой воде, так и во льдах. Операции по сбору нефти возможны в условиях как минимум 2-метровых волн и в 95% времени штормовых условий Балтийского моря. Объем емкостей для сбора и нагрева нефти предназначен для сбора не менее 1500 куб. м. Ледокол способен разместить 24 человека с учетом персонала по ликвидации аварийных разливов нефти.

Сроки готовности проектной документации позволяют провести конкурс на строительство и принять решение в течение 2013 г. (и-Маш/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ФИНЛЯНДИЯ: ПРАВИТЕЛЬСТВО ГОТОВИТСЯ

К ПРЕКРАЩЕНИЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ КОМПАНИИ STX FINLAND OY

Правительство Финляндии готовится к прекращению деятельности судостроительной компании STX Finland. Как передает Yle, правительство обратилось к канцлеру юстиции с просьбой выяснить вопрос об ответственности министров в случае прекращения деятельности судоверфей.

Ранее власти проанализировали положение судостроительных верфей компании STX Finland. По оценке правительства, весьма возможно, что судоверфи STX в Турку и Раума не смогут продолжить деятельность без принятия дополнительных мер.

Материнская компания STX не выполняла обязанностей по договору об обеспечении финансирования деятельности судоверфи в Турку, отмечается в сообщении. STX Finland может прекратить работу, если не получит дофинансирование в течение примерно 2 недель. Иначе компании угрожает прекращение деятельности. Три финских чиновника выясняют ситуацию в Корее.

STX Finland Oy - финское подразделение международной судостроительной компании STX. Специализируется на строительстве пассажирских судов. STX Finland входит в группу STX Europe. Основным акционером в STX Europe является международная промышленная корпорация STX Business Group (Республика Корея). (PortNews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ФИНЛЯНДИЯ: WARTSILA OYJ АВР ПОСТАВИТ КОМПЛЕКСНУЮ СИСТЕМУ ДЛЯ МОРСКОЙ ПЛАТФОРМЫ В КИТАЙ

В январе Wartsila подписала контракт с судостроительной компанией Cosco (Qidong) Offshore Co Ltd. на поставку комплексной системы, включающей энергетическую и пропульсивную установки, а также систему позиционирования для морской жилой платформы, говорится в сообщении финской компании.

Морская платформа в настоящее время строится на китайской судоверфи для Axis Offshore (Сингапур).

Платформа, оснащенная системой динамического позиционирования DP3, установкой для производства электроэнергии, движительной установкой, системой автоматизации и безопасности производства Wartsila, будет введена в эксплуатацию в феврале 2015 г.

Wartsila будет отвечать за проектирование, поставку и ввод в эксплуатацию данного пакета и будет оказывать помощь на месте при монтаже оборудования.

Корпорация Wartsila является мировым лидером в проектировании и производстве двигателей и других систем для судоходной индустрии, нефтедобывающей, электрической и других отраслей промышленности. В 2012 г. чистый доход от продаж Wartsila составил 4,7 млрд. евро. В корпорации работают около 18,9 тыс. сотрудников. Компания, головной офис которой находится в Хельсинки, имеет представительства в 70 странах. (PortNews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ФРАНЦИЯ: DCNS ИСПЫТЫВАЕТ ФРЕГАТ ТИПА FREMM ДЛЯ ВМС МАРОККО

Французская судостроительная компания DCNS приступила к ходовым испытаниям первого экспортного многоцелевого фрегата (ФР) типа FREMM для ВМС Марокко.

Фрегат получил название "Мохаммед VI". DCNS проведет испытания в течение нескольких недель у побережья Бретани. В ходе испытаний будет проведена работы по тестированию главной энергетической установки (ГЭУ) корабля и навигационной системы. ГЭУ обеспечивает кораблю максимальную скорость 27 узлов.

В качестве ГЭУ на фрегате применена гибридная двухвальная дизель-газотурбозлектрическая установка (ДГТЭУ) CODLOG (COmbined Diesel eLeetric Or Gas), в состав которой входит: 1 газотурбинный двигатель (ГТД) Fiat/GE LM2500 (работает через редуктор на оба вала); 2 главных электродвигателя (ГЭД) (по одному на каждый вал).

После завершения ходовых испытаний начнутся испытания боевых систем корабля. Одновременно с испытаниями фрегата ведется обучение экипажа из состава марокканских ВМС. В ходе испытаний на борту корабля будет находиться экипаж в составе 150 человек: специалисты DCNS, 60 военных моряков ВМС Франции и представители заказчика.

Согласно условиям контракта, поставка фрегата заказчику запланирована на конец 2013 г.

Вместо планируемых 17 ФР (до 2022 г.) ВМС Франции заказали 11 (на 7 млрд. евро): 9 в варианте ASM, 2 в варианте AVT, один ФР заказан ВМС Марокко, закладка в 2012 г., сдача в 2013 г.

Стоимость серийного ФР превышает 500 млн. евро (в ценах 2009 г.), он имеет характеристику: длина фрегата - 142 м, водоизмещение - 6000 т, максимальная скорость - 27 узлов, экипаж - 108 чел. (включая авиационную группу), на борту возможно размещение 145 человек, дальность плавания - 6 тыс. морских миль при скорости 15 узлов. (и-Маш/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

ФРАНЦИЯ: STX LORIENT ПОСТРОИТ ЧЕТЫРЕ КАТЕРА ДЛЯ РОССИЙСКИХ КОРАБЛЕЙ ТИПА «МИСТРАЛЬ»

Французская компания STX Lorient, входящая в группу STX France, построит четыре десантных катера "баржеподобного" типа и в 2014 г. передаст их Министерству обороны России.

Эти катера будут использоваться на десантных вертолетоносных кораблях-доках "Владивосток" и "Севастополь" типа "Мистраль", которые также строятся во Франции компанией DCNS по заказу российской стороны.

Министерство обороны России планировало закупить для российских "Мистралей" французские десантные тримараны проекта L-CAT (EDA-R), однако после смены руководства ведомства без объяснения причин отказалось от покупки таких катеров. В сентябре 2012 г. также сообщалось, что российское оборонное ведомство не смогло найти подходящих катеров для "Мистралей".

Позднее в ОГК заявили, что "Владивосток" и "Севастополь" могут быть оснащены танко-десантными катерами проектов 11770 "Серна" и 21280 "Дюгонь".

Россия и Франция подписали контракт на строительства двух вертолетоносцев типа "Мистраль" в июне 2011 г. Сумма сделки составила 1,2 млрд. евро. (и-Маш/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

ЮЖНАЯ КОРЕЯ: STX OFFSHORE & SHIPBUILDING CO LTD. (STX) ПОЛУЧИЛА ЗАКАЗ НА ТАНКЕРЫ-ПРОДУКТОВОЗЫ

Teekay Tankers Ltd. заключила соглашение с южнокорейской STX Offshore & Shipbuilding Co Ltd. (STX) о строительстве четырех энергоэффективных танкеров-продуктовозов (типоразмер Long Range 2) дедвейтом 113 тыс. т, говорится в сообщении Teekay Tankers. Полная стоимость каждого танкера составляет около \$47 млн.

Соглашение с STX также включает опцион на строительство еще 12 танкеров LR2, который будет подтвержден в течение ближайших 18 месяцев.

После поставки в конце 2015 г. - начале 2016 г., эти суда поступят в состав флота LR2 танкеров-продуктовозов серии Taurus корпорации Teeкау, одного из крупнейших флотов из 20 танкеров LR2 (типоразмер Aframax - Suezmax). (PortNews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

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

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: ГП «НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ КОМПЛЕКС ГАЗОТУРБИНОСТРОЕНИЯ (НПКГ) «ЗОРЯ-МАШПРОЕКТ» ПОСТАВИТ МОРСКИЕ СИЛОВЫЕ УСТАНОВКИ В ИНДИЮ

ГП "Зоря-Машпроект" подписало контракт с индийским заказчиком на поставку силовых газотурбинных установок для кораблей, которые будут построены на верфи в Мумбаи. Контракт заключен сторонами по итогам тендера 2012 г. По условиям контракта всего в 2016-2019 гг. предприятие оснастит четыре новых корабля проекта 15В.

Предприятие оснащает уже третью серию таких кораблей. В 1993-1995 гг. в Индию были поставлены установки для трех кораблей проекта 15 (тип Delhi), в 2005-2006 гг. - также для трех кораблей проекта 15А (тип Kolkata).

Для проекта 15В предприятие выпустит модернизированную силовую газотурбинную установку с микропроцессорной системой управления. (Портал машиностроения/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ОАО «ТУРБОАТОМ» ИЗГОТОВИЛО ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ КУРАХОВСКОЙ ТЭС

ОАО "Турбоатом" завершило изготовление узлов модернизации цилиндра низкого давления (ЦНД) для энергоблока №9 Кураховской ТЭС (ООО "ДТЭК Востокэнерго") - ротора, обойм, диафрагм и подшипников ЦНД. Оборудование передано для упаковки, после чего будет отгружено на станцию. Отгрузку узлов модернизации цилиндра высокого давления планируется осуществить в июне, цилиндра среднего давления - в июле.

Согласно подписанному в августе 2012 г. контракту, ОАО "Турбоатом" выполняет на энергоблоке №9 Кураховской ТЭС реконструкцию паровой турбины К-200-130-3 мощностью 200 МВт производства Ленинградского металлического завода (РФ) с полной заменой цилиндров высокого, среднего и низкого давления. В результате модернизации мощность турбины увеличится на 10 МВт, удельные затраты условного топлива сократятся на 40 г/кВтч. (Metalmonitor/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ОАО «АТОМЭНЕРГОМАШ» ПОСТАВИТ РЕАКТОРНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ БЕЛОРУССКОЙ АЭС

Дочерняя компания ОАО "Атомэнергомаш" ЗАО "АЭМ-технологии" признана победителем конкурса на поставку оборудования реакторной установки и устройства локализации расплава активной зоны для блоков №1 и №2 Белорусской АЭС. В состав реакторной установки, размещаемой к изготовлению на производственных предприятиях ЗАО "АЭМ - технологии", входит такое уникальное оборудование как корпус реактора, верхний блок, шахта, выгородка, блок защитных труб и другие изделия. Всего ЗАО "АЭМ-технологии" планирует поставить в 2013-2017 гг. на строящуюся станцию в Беларуси около 4000 т оборудования.

"С учетом опережающих темпов строительства Белорусской атомной станции, мы уже приступили к выполнению этого ключевого для нас заказа. Оборудование будет изготовлено волгодонским филиалом "АЭМ-технологии" - крупнейшим заводом атомного машиностроения в России и одним из крупнейших в мире, - сказал генеральный директор ОАО "Атомэнергомаш" Андрей Никипелов. - Хотелось бы также отметить, что недавно наши специалисты посетили площадку строительства Белорусской АЭС и были впечатлены высочайшим уровнем организации работ и профессионализмом белорусских коллег".

"Сегодня волгодонский филиал ЗАО "АЭМ-технологии" располагает всеми необходимыми возможностями для качественного и своевременного изготовления оборудования реакторного острова Белорусской АЭС. Предприятие оснащено уникальным оборудованием, здесь работают квалифицированные специалисты и, что немаловажно, - завод имеет уникальный опыт изготовления ответственного оборудования для АЭС", - заявил генеральный директор ЗАО "АЭМ-технологии" Евгений Пакерманов.

Реактор типа ВВЭР-1200 - это серийный проект реакторной установки единичной установленной мощностью 1200 МВт. По своим характеристикам и технико-экономическим показателям и принятым международным энергетическим сообществом критериям безопасности российский проект является конкурентоспособным как на внутреннем, так и внешнем рынках. По аналогичному проекту строятся Балтийская АЭС, Нововоронежская АЭС-2 и Ленинградская АЭС-2. Этот проект признан экспертами МАГАТЭ одним из лучших в мире по параметрам безопасности.

В настоящее время ЗАО "АЭМ-технологии" осуществляет комплектное изготовление реактора для Балтийской АЭС, включая внутрикорпусные устройства, блок защитных труб и верхний блок. Поставка оборудования реакторной установки намечена на 2014 г. Также филиал имеет весомый опыт изготовления устройств локализации расплава активной зоны, так называемых "ловушек". Заводом поставлены две ловушки на Нововоронежскую АЭС-2 и одна на Балтийскую АЭС. (Metalmonitor/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ОАО «МОТОВИЛИХИНСКИЕ ЗАВОДЫ» ПОДТВЕРЖДАЕТ СТАТУС ИННОВАЦИОННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

За последние три года ОАО "Мотовилихинские заводы" выиграло уже третий грант Минобрнауки по программе господдержки высокотехнологичных предприятий.

Новый совместный проект "Мотовилихи" и ПНИПУ стал победителем очередного конкурса в рамках программы государственной поддержки развития кооперации российских ВУЗов и предприятий, развивающих высокотехнологичное производство. Он получит государственную субсидию в 190 млн. руб., еще 190 млн. руб. составят собственные инвестиции ОАО "Мотовилихинские заводы".

Это уже второй грант Минобрнауки на совместные научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы завод и ВУЗа. Первый проект, победивший в конкурсе в 2010 г., был успешно завершен в конце 2012 г. Размер государственной субсидии на его реализацию составил 280 млн. руб.

Цель нового проекта - создание комплекса технологий двойного назначения, востребованных как в оборонном, так и в гражданском производстве. Он включает разработки в сфере технологий управления, параллельного проектирования, инновационных материалов, а также создание нового оборудования для нефтедобычи. Соисполнителем работ станет Институт механики сплошных сред Уральского отделения Российской академии наук (Пермь).

Новый совместный проект "Мотовилихи" и ПНИПУ уникален тем, что в нем будут задействованы ведущие зарубежные научные лаборатории - Техасский университет в Остине (США), Институт механики и инженерии Бордо (Франция) и Университетский центр Ариэль в Самарии (Израиль). Они будут проводить международную экспертизу разработок. (Пресс-служба ОАО "Мотовилихинские заводы"/ [Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ОАО «ОПЫТНОЕ КОНСТРУКТОРСКОЕ БЮРО МАШИНОСТРОЕНИЯ (ОКБМ) ИМ. И. АФРИКАНТОВА» ПРОШЛО АУДИТ СИСТЕМЫ МЕНЕДЖМЕНТА КАЧЕСТВА

В ОАО "ОКБМ Африкантов" состоялся ресертификационный аудит системы менеджмента качества (СМК) на соответствие требованиям международного стандарта EN ISO 9001:2008.

По заключению аудиторов СМК организации соответствует требованиям ISO 9001. Отклонений от требований стандарта не зафиксировано, имеющиеся замечания являются областью для улучшения действующей в организации СМК. Членами аудиторской команды было решено рекомендовать органу по сертификации TUV Thuringen e.V. выдать ОАО "ОКБМ Африкантов" новый сертификат соответствия.

"Любая сделка на выполнение работ и услуг для заказчика предполагает, что при прочих равных условиях организация, имеющая сертификат соответствия СМК, полученный в авторитетном международном органе по сертификации, будет находиться при проведении конкурентных процедур в более выгодных условиях, - сообщил начальник службы качества ОАО "ОКБМ Африкантов" Станислав Уфимцев. - Такой сертификат является для потребителей убедительным свидетельством гарантии выполнения их требований к продукции, снижает риски заказчика. В этой связи получение сертификата соответствия СМК ОАО "ОКБМ Африкантов" требованиям стандарта ISO 9001 является важным этапом для расширения возможностей организации во взаимоотношениях с потенциальными потребителями нашей продукции как на внутреннем, так и на внешнем рынках".

Ресертификационный аудит проводится раз в три года, по его итогам выдается новый сертификат соответствия. Ресертификационный аудит осуществила команда аудиторов "Интерсертифика-ТЮФ" совместно с TUV Thuringen e.V. (и-Маш/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: В ОАО «ПЕТРОЗАВОДСКАШ» ПОДВЕЛИ ИТОГИ 2012 И I КВАРТАЛА 2013 ГОДА

В ходе прошедшего в ОАО "Петрозаводскмаш" (входит в машиностроительный дивизион "Росатома" - "Атомэнергомаш") дня информирования исполнительный директор "Петрозаводскмаша" Николай Шаколин рассказал об итогах работы предприятия в 2012 г. и планах на 2013 г.

Николай Шаколин поблагодарил коллектив завода за ответственное отношение к работе и отметил, что завод - полноценный член Госкорпорации "Росатом", который изготавливает ответственное оборудование реакторного отделения АЭС, оборудование для нефтехимической промышленности и имеет огромный производственный потенциал. Николай Шаколин также подчеркнул, что "Петрозаводскмаш" намерен исполнять все полученные заказы для атомной энергетики и будет иметь производственную загрузку с учетом всей освоенной номенклатуры оборудования. "На волгодонскую площадку мы передали заказы, которые не можем изготовить из-за отсутствия у нас необходимого технологического оборудования, подчеркнул исполнительный директор. - Более того, мы находимся в тесной кооперации с волгодонскими коллегами, изготавливая для них четыре направляющих аппарата ГЦН. Также совместно мы будем выполнять заказ по изготовлению свай для морских платформ. Работы хватает всем".

Говоря о знаковых событиях, которые произошли на "Петрозаводскмаше" в первом квартале, Николай Шаколин напомнил, что "Петрозаводскмаш" первым в России освоил импортозамещающую технологию электрошлаковой наплавки труб ГЦТ и провел их успешные гидротесты. "На завод пришла вторая установка для наплавки труб. В ближайшее время мы ее пустим, и у предприятия появятся большие мощности по наплавке труб, заказ на которые расписан на несколько лет", - сказал Николай Шаколин.

Еще одно знаковое событие - сдача в 2012 г. заказчику первого корпуса парогенератора. Сегодня он готовится к отгрузке на "ЗиО-Подольск". "В этом году мы изготовим еще семь корпусов парогенераторов. Эта амбициозная задача вполне по силам заводу", - отметил исполнительный директор. Знаковым событием для завода исполнительный директор назвал и реконструкцию рентген-камеры №2, которая позволит эффективно просвечивать толстостенные изделия, в том числе и корпус парогенератора. (Пресс-служба ОАО "Атомэнергомаш"/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ООО «УРАЛЬСКИЙ ДИЗЕЛЬ-МОТОРНЫЙ ЗАВОД» (УДМЗ) ПОЛУЧИЛО ЛИЦЕНЗИИ НА КОНСТРУИРОВАНИЕ И ПРОИЗВОДСТВО ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ ЯДЕРНЫХ УСТАНОВОК

ООО "Уральский дизель-моторный завод" (УДМЗ, входит в дивизиональный холдинг ОАО "Синара - Транспортные машины") получил лицензии на конструирование и производство оборудования для ядерных установок. Лицензии выданы Уральским межрегиональным территориальным управлением по надзору за ядерной и радиационной безопасностью Ростехнадзора. Срок действия лицензий - пять лет.

Полученные лицензии позволят УДМЗ освоить выпуск дизельных электростанций (ДЭС) по всем требованиям, которые заказчики выдвигают к проектированию и производству данного вида оборудования. В планах завода - проектирование и изготовление ДЭС как для атомной, так и для предприятий других отраслей российской промышленности. (Портал машиностроения/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ЗАО «УРАЛЬСКИЙ ТУРБИННЫЙ ЗАВОД» (УТЗ) ПРОДОЛЖАЕТ МОДЕРНИЗИРОВАТЬ ОБОРУДОВАНИЕ

В рамках реализации инвестиционной программы по техническому перевооружению, на Уральском турбинном заводе после проведенной глубокой модернизации введен в эксплуатацию токарно-карусельный станок 1580Л.

Данный станок с планшайбой диаметром 7 м задействован в основном производственном цикле предприятия. На нем будет производиться чистовая обработка тяжелых корпусных деталей весом до 125 т. Это позволит значительно разгрузить существующее оборудование и тем самым, сократить производственный цикл.

Модернизация станка осуществлялась на Коломенском заводе тяжелого станкостроения. По договору с заводом - производителем был проведен полный капитальный ремонт оборудования: заменены планшайбы, гидростанции, суппорты, поперечина, полностью заменена вся электрика и электроника.

Модернизация токарно-карусельного станка 1580Л является одной из основных позиций инвестиционной программы ЗАО "УТЗ" по техническому перевооружению производства, рассчитанной на три года. Ее объем превысит 800 млн. руб. На сегодняшний день большая часть программы выполнена. (Пресс-служба ЗАО "РОТЕК"/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

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

УКРАИНА: КАБИНЕТ МИНИСТРОВ ПРЕДОСТАВИЛ ПОЛНОМОЧИЯ НА ЭКСПОРТ ТОВАРОВ ВОЕННОГО НАЗНАЧЕНИЯ ПАО «ДНЕПРОПЕТРОВСКИЙ АГРЕГАТНЫЙ ЗАВОД»

Кабинет министров предоставил Днепропетровскому агрегатному заводу полномочия на экспорт и импорт товаров военного назначения в рамках соглашения с Беларусью. Об этом говорится в постановлении Кабмина №289 от 17 апреля. В частности Кабмин внес Днепропетровский агрегатный завод в перечень субъектов внешнеэкономической деятельности, которым предоставляются полномочия на экспорт товаров военного назначения собственного производства и импорт товаров военного назначения для использования в собственном производстве, утвержденного постановлением Кабмина от 26 сентября 2005 г. №984 "О порядке поставок продукции в рамках Соглашения между Кабинетом министров и правительством Республики Беларусь о производственной и научно-технической кооперации предприятий и организаций оборонных отраслей промышленности".

Днепропетровский агрегатный завод, основанный в 1996 г. на базе государственного предприятия "Авиаагрегат" и являющийся публичным акционерным обществом, производит агрегаты для военной и гражданской авиации (насосы, электродвигатели, клапаны, вентиляторы, терморегуляторы и другие агрегаты), гидро-шахтное оборудование. (Metalmonitor/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ПАО «НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ (НПО) ИМ. М. ФРУНЗЕ» ПОСТАВИТ ВАКУУМНЫЕ ВОДОКОЛЬЦЕВЫЕ НАСОСЫ В РОССИЮ

ПАО "Сумское НПО им. М. Фрунзе" завершает работы над вакуумными водокольцевыми насосами (ВВН) для ООО "Казцинк" (Усть-Каменогорск, Казахстан) и ЗАО "Белмашэнерго" (Белгород, РФ), сообщает пресс-служба производителя. Согласно контрактам, подписанным в прошлом году, сумские машиностроители спроектировали и завершают производство двух насосов ВВН1-12ТМ для ООО "Казцинк" и одного - типа ВВН1-50ТМ для ЗАО "Белмашэнерго".

Насосы предназначены для откачивания воздуха, пара, инертных и агрессивных газов, нерастворимых в воде, с целью создания и поддержки вакуума. В связи с тем, что оборудование будет эксплуатироваться в агрессивной среде, насосы торговой марки FRUNZE изготавливаются из титанового сплава. Отгрузка оборудования запланирована на второй квартал.

Как сообщает ведущий менеджер управления по продажам НПО им.Фрунзе Олег Семесенко, ООО "Казцинк" является крупным производителем цинка с большой долей выпуска меди, драгоценных металлов и свинца. Данное общество принадлежит к числу постоянных заказчиков насосного оборудования торговой марки Frunze. С компанией ЗАО "Белмашэнерго" сумские машиностроители сотрудничают впервые. (Metalmonitor/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ОАО «УРАЛХИММАШ» ПОЛНОСТЬЮ ОТГРУЗИЛО ЭЛЕМЕНТЫ ШЕСТИ ШАРОВЫХ РЕЗЕРВУАРОВ БОЛЬШОЙ ЕДИНИЧНОЙ ЕМКОСТИ ДЛЯ ООО «БАЛАКОВСКИЕ МИНЕРАЛЬНЫЕ УДОБРЕНИЯ»

ОАО "Уралхиммаш" полностью отгрузило в адрес ООО "Балаковские минеральные удобрения" (Балаково, Саратовской обл.) элементы шести шаровых резервуаров объемом 3000 куб. м каждый.

В декабре прошлого года уральский завод выиграл тендер на поставку шаровых резервуаров. Условия тендера включали в себя изготовление элементов шаровых резервуаров, поставку на монтажную площадку, сборку и монтаж оборудования, проведение гидротестов, покраску и установку теплоизоляции.

Специально для выполнения этого заказа была проведена модернизация прокатного стана ОАО "Уралхиммаш" производства Новокузнецкого машиностроительного завода, на котором методом холодной вальцовки проводится изготовление элементов шаровой оболочки. Был изготовлен комплект новых валков, что позволило расширить номенклатуру и внедрить в производство новый типоразмер шарового резервуара.

Ранее до модернизации, на высокопроизводительном стане НКМЗ вальцевали элементы шаровых резервуаров фиксированных объемов 600, 1000, 1400 и 2000 куб. м. В результате проведенной модернизации ОАО "Уралхиммаш" получило возможность выпускать шаровые резервуары повышенной единичной емкости - объемом 3000 куб. м и с толщиной стенки до 34 мм. Элементы шаровых резервуаров с толщиной оболочки выше 34 мм и любым заявленным объемом 100-6600 куб. м ОАО "Уралхиммаш" может изготавливать на прессе Schleifstein с применением технологии холодной точечной деформации.

В течение января-марта были изготовлены все элементы шаровых резервуаров 3000 куб. м и отгружены в адрес заказчика. Доставка элементов на монтажную площадку заказчика завершилась в первых числах апреля.

В настоящее время идет монтаж шаровых резервуаров. Шеф-монтажные работы проводятся специалистами производственно-монтажного управления ОАО "Уралхиммаш".

ОАО "Уралхиммаш" изготавливает оборудование для предприятий нефтехимической, нефте и газоперерабатывающей отраслей промышленности, для химической отрасли, предприятий черной и цветной металлургии, предприятий традиционной и атомной энергетики, для предприятий строительной промышленности.

В мае 2011 г. на предприятии прошел ресертификационный аудит, который подтвердил соответствие Системы менеджмента качества предприятия требованиям ISO 9001. По итогам аудита ОАО "Уралхиммаш" рекомендовано к продлению сертификата ISO 9001 версии 2008 г. сроком на три года.

ОАО "Уралхиммаш" имеет сертификат на право изготовления сосудов под давлением по требованиям кода ASME (Секция VIII Раздел 1 Клеймо "U"). В апреле 2011 г. ОАО "Уралхиммаш" успешно прошло аудит на расширение области сертификации по коду ASME (Секция VIII Раздел 2 Клеймо "U2"). (Пресс-релиз ОАО "Уралхиммаш"/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

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

ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ, что стоимость месячной подписки на электронный вариант журнала «Машиностроение Украины» дешевле, чем на печатный?

УКРАИНА: ПАО «ЗАПОРОЖТРАНСФОРМАТОР» ПОСТАВИТ ОБОРУДОВАНИЕ В КАЗАХСТАН

ПАО "Запорожтрансформатор" заключило контракт на поставку трех трансформаторов для ТЭЦ-2 в Астане (Казахстан). Предприятие изготовит автотрансформатор 125 МВА, 220 кВ, трансформаторы мощностью 160 МВА и 32 МВА на напряжение соответственно 110 кВ и 35 кВ. Заказчиком выступает АО "Астана-Энергия". Отгрузка оборудования запланирована на II полугодие.

Генеральным подрядчиком проекта по реконструкции и расширению электроснабжения Астаны является АО "ЦентрКазЭнергоМонтаж", с которым ПАО "ЗТР" работает более пяти лет. С 2005 г. ПАО "ЗТР" совместно с "ЦКЭМ" поставило шесть трансформаторов различных мощностей для энергообъектов Казахстана.

ПАО "Запорожтрансформатор" является одним из крупнейших в мире производителей силовых специальных трансформаторов, электрических реакторов для электростанций, подстанций промышленных предприятий и других потребителей. Заказчиками предприятия являются компании из 86 стран. Предприятие имеет более 120 патентов, сертификат на соответствие систем качества предприятия международному стандарту ISO 9001:1994, выданный международной сертификационной организацией SGS (Германия). ([Metalmonitor/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ПАО «ЗАПОРОЖСКИЙ ЗАВОД «ПРЕОБРАЗОВАТЕЛЬ» ЗАВЕРШИЛО 2012 ГОД С УБЫТКОМ

ПАО "Запорожский завод "Преобразователь", по предварительным данным, завершил 2012 г. с чистым убытком в 2,23 млн. грн., тогда как в 2011 г. чистая прибыль составляла 0,72 млн. грн.

На начало 2013 г. непокрытый убыток компании составлял 72,6 млн. грн. За минувший год "Преобразователь" нарастил текущие обязательства на 13,3% до 56,88 млн. грн., долгосрочные обязательства не возникли. Активы ПАО на 1 января составляли 92,73 млн. грн., в том числе остаточная стоимость основных средств - около 44 млн. грн. Суммарная дебиторская задолженность сократилась на 12% до 10,12 млн. грн. Собственный капитал завода на начало текущего года составляет 35,85 млн. грн., уставный - 0,14 млн. грн. Численность работников предприятия за год сократилась с 780 до 617 чел.

Завод "Преобразователь" введен в эксплуатацию в 1965 г. В настоящее время это предприятие с полным технологическим циклом изготовления изделий силовой электроники для различных отраслей промышленности. (Интерфакс-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ALSTOM GRID И ХОЛДИНГ «СОЮЗ» ОБЪЕДИНЯЮТ УСИЛИЯ ДЛЯ ПРОИЗВОДСТВА ВЫСОКОВОЛЬТНОГО ОБОРУДОВАНИЯ

Alstom Grid и Холдинг "СОЮЗ" подписали соглашение о создании совместного предприятия с целью производства и ввода в коммерческое обращение высоковольтных распределительных устройств в рамках содействия модернизации российской электросети. 51% совместного предприятия будет принадлежать Alstom Grid, а 49% - Холдингу "СОЮЗ". Будучи частью мирового Alstom, СП сможет воспользоваться преимуществами производственного опыта и технических ноу-хау концерна. Данное соглашение заключено в продолжение Меморандума о намерениях по созданию СП, подписанного в 2011 г.

Это событие стало ключевым этапом на пути Alstom Grid к выходу на российский рынок, на котором наблюдается постепенная локализация производства оборудования для передачи электроэнергии. Договоренность в области производства подразумевает продолжение выпуска продукции напряжением 110-220 кВ и расширение гаммы продукции до напряжения 500 кВ, включая разъединители и элегазовые комплектные распределительные устройства (КРУЭ). Это оборудование будет производиться на действующем предприятии Холдинга "СОЮЗ" (ЗАО "ЗВО "Союз", Можайск Московской обл.).

Данные продукты, приспособленные для эксплуатации в экстремальных климатических условиях, будут способствовать модернизации российской сети передачи и распределения электроэнергии протяженностью более 2,1 млн. км. Россия является одним из крупнейших производителей и потребителей электроэнергии в мире. В 2012 г. общий объем электроэнергии, переданной по сети, включая линии электропередачи от 0,4 кВ до 750 кВ, превысил 1 трлн. кВт-ч. Объем российского рынка электросетей составляет \$1,5 млрд., а среднегодовой рост равняется 10% благодаря растущему спросу страны на выработку электричества и необходимости модернизации оборудования.

Герхард Сейрлинг, вице-президент Alstom Grid в регионе Центральная и Восточная Европа, отметил: "Alstom Grid активно работает в России уже много лет, у нас насчитывается семь представительств по всей стране. Мы приносим на рынок современные технологии и передовые решения Alstom для модернизации российских сетей. Создание СП способствует укреплению нашего сотрудничества с ФСК, крупнейшей в мире публичной компанией, специализирующейся на передаче электроэнергии, закрепленного соглашением от 2010 г."

Alstom Grid предлагает российским заказчикам самые современные технологии HVDC, профессиональное управление проектами и производственное ноу-хау, благодаря чему заказчики получают продукты, которые отвечают их потребностям и способствуют надежной и бесперебойной работе электросети. Холдинг "СОЮЗ", давний партнер концерна Alstom, привнесет уникальные знания о российском рынке и богатый опыт лидера рынка проектов ЕРСМ.

Пригласив в совместное предприятие крупного иностранного производителя высоковольтного электрооборудования, Холдинг "СОЮЗ" рассчитывает локализовать производство в РФ всей гаммы коммутационного оборудования для электрических сетей 110-500 кВ, что позволит повысить надежность как крупнейших электрических сетей - ФСК ЕЭС и МРСК, так и промышленных предприятий.

"Быстрая доступность произведенного в РФ высококлассного оборудования и его полное сервисное обслуживание - вот два ключевых момента на которые смогут ориентироваться наши заказчики. В результате это позволит увеличить долю локализованной импортозамещающей продукции в наших проектах по строительству электросетевых объектов и объектов электрогенерации" - подчеркивает директор Холдинга "СОЮЗ" Игорь Приходько.

В настоящее время в ЗАО "Завод высоковольтного оборудования "Союз" уже освоено производство силовых выключателей 110 кВ и 220 кВ по лицензии Alstom, которое количественно возрастает. В 2013 г. ассортимент продукции пополнится выключателями напряжением до 500 кВ, полным ассортиментом разъединителей и КРУЭ. ([RusCable/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ОАО «КОНЦЕРН «РАДИОЭЛЕКТРОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ» (КРЭТ) КОНСОЛИДИРОВАЛО КОНТРОЛЬНЫЙ ПАКЕТ АКЦИЙ ОАО «КОРПОРАЦИЯ «ФАЗОТРОН-НИИР»

В рамках стратегии по объединению предприятий, специализирующихся на разработке и производстве авионики и бортового радиоэлектронного оборудования (БРЭО), концерн "Радиоэлектронные технологии" (КРЭТ) консолидировал контрольный пакет акций корпорации "Фазотрон-НИИР", сообщила пресс-служба компании.

Концерн приобрел 29,99% акций "Фазотрона", сумма сделки составила 1,5 млрд. руб. Таким образом, КРЭТ консолидировал под своим управлением 64,99% акций корпорации "Фазотрон-НИИР", отмечается в сообщении.

"КРЭТ последовательно реализует программу по консолидации предприятий радиоэлектронной отрасли оборонно-промышленного комплекса, - сказал генеральный директор КРЭТ Николай Колесов. - За счет нее будет обеспечен переход от поставок отдельных систем к комплексным поставкам интегрированных радиоэлектронных решений на российский и мировой рынки. Благодаря этому к 2020 г. КРЭТ планирует стать международным диверсифицированным холдингом с капитализацией в 238 млрд. руб."

"Фазотрон-НИИР" войдет в создаваемый в рамках КРЭТ научно-производственный кластер, специализирующийся на разработке и создании передовых решений в области радиолокации. Также к этому кластеру относятся ГРПЗ, ОАО "Брянское специальное конструкторское бюро", ОАО "Авиационная электроника и коммуникационные системы", ОАО "НИИ Приборостроения им. В. Тихомирова" и ряд других предприятий КРЭТ.

В компании напомнили, что в декабре 2012 г. Наблюдательный совет "Ростеха" одобрил объединение на базе КРЭТ ведущих центров разработки и производства БРЭО. Концерн приступил к формированию модели единого поставщика, в соответствии с которой производителям военной и гражданской авиационной, морской и наземной техники будут предлагаться не отдельные радиоэлектронные компоненты, а комплексные интегрированные решения в области БРЭО, где доля собственной продукции предприятий концерна составит более 70%. (Aex.ru/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Машиностроение_Украины.СНГ_мира))

РОССИЯ: SCHNEIDER ELECTRIC ПОДПИСАЛА СОГЛАШЕНИЕ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ С ФГУП «УРАЛЬСКИЙ ЭЛЕКТРОМЕХАНИЧЕСКИЙ ЗАВОД» (УЭМЗ)

Компания Schneider Electric - мировой эксперт в области управления электроэнергией, подписала соглашение с предприятием госкорпорации "Росатом" - ФГУП "Уральский электромеханический завод", которое предусматривает передачу последнему промышленной лицензии на производство ячейки среднего напряжения MCset 17,5 кВ.

Завершающий этап подписания соглашения о передаче лицензии Schneider Electric Уральскому электромеханическому заводу прошел в формате расширенного межведомственного совещания, при участии представителей различных организаций: Госкорпорации "Росатом", ОАО "Концерн "Росэнергоатом", а также проектных институтов: "Атомэнергопроект" (Москва), ВНИПИпромтехнологии, "Теплоэлектропроект", "Мосэнергопроект". Подписание состоялось на базе московского офиса Schneider Electric. Заключительное визирование лицензионного соглашения оформили генеральный директор Schneider Electric в России и СНГ Жан Луи Стази и генеральный директор ФГУП "УЭМЗ" Константин Ковязин.

Жан Луи Стази отметил, что сотрудничество Schneider Electric с Госкорпорацией "Росатом" компания рассматривает как стратегическое партнерство международного масштаба: "То, что Госкорпорация "Росатом" выбрала нас в качестве технологического партнера - это большая честь для нас и очень важный этап в наших отношениях. История этого партнерства началась летом 2012 г., после предложения генерального директора "Росатома" Сергея Кириенко рассмотреть возможность стратегического сотрудничества наших компаний. Сегодня - этап подведения итогов уже проделанной работы, и мы убеждены, что это всего лишь первый этап нашей длительной и плодотворной совместной работы. Кооперацию с Госкорпорацией "Росатом" мы включаем в наш стратегический план развития не только для России, но и во всем мире, потому что обе наши компании имеют большой объем международной деятельности в различных направлениях, и прежде всего, в атомной промышленности. Однако мы открыты для сотрудничества и в новых областях, которые "Росатом" развивает сегодня, например, в области возобновляемых источников энергии, умных электрических сетей, энергоэффективности _ это темы для будущего развития, которые могут мобилизовать нас с вами на дальнейшее сотрудничество".

Заместитель руководителя дирекции по ядерному оружейному комплексу, руководитель проектного офиса "Развитие производства продукции гражданского назначения" Госкорпорации "Росатом" Дмитрий Байдаров также выразил надежду на то, что передача лицензии на производство оборудования Schneider Electric Уральскому электромеханическому заводу - это только начало сотрудничества двух компаний. "Очень приятно, что коллеги из Schneider Electric после ознакомления с УЭМЗ высоко оценили его технологические возможности и подписали лицензионное соглашение именно с ним. Я хотел бы надеяться, что это только первый этап. Хотелось бы, чтобы наше взаимное сотрудничество как можно быстрее вошло в зрелую стадию и взаимодействие "Росатома" и Schneider Electric не останавливалось только на этом проекте. Понятно, что это первый шаг, и от обеих сторон зависит, каким будет сотрудничество в дальнейшем. Я считаю, нужно приложить все усилия, чтобы опыт локализации в России имел максимально положительный эффект для всех", - сказал он.

Заместитель начальника Управления планирования развития и реструктуризации Госкорпорации "Росатом" Кирилл Подберезный подчеркнул важность события для Росатома: "Стать глобальной компанией невозможно без партнерства и кооперации с ведущими мировыми лидерами в тех или иных областях. Сегодняшнее событие показывает, что предприятия Госкорпорации "Росатом" открыты для сотрудничества и умеют это делать профессионально". (Пресс-служба Schneider Electric/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Машиностроение_Украины.СНГ_мира))

Анализ

РОССИЯ: РЫНОК РОБОТОТЕХНИКИ МОЖЕТ ПОВТОРИТЬ ТРИУМФ ИНТЕРНЕТ-ОТРАСЛИ

В июне прошлого года Дмитрий Гришин, генеральный директор и председатель совета директоров Mail.ru Group, объявил об открытии фонда Grishin Robotics, специализирующегося на инвестициях в робототехнику. За полгода работы фонда объемом \$25 млн. Гришин проинвестировал две компании и стал соорганизатором первого специализированного инкубатора, посвященного работо-

технике. Гришин говорит, что роботы - его страсть с детства. Все время, когда он учился в школе и институте, работал оффшорным программистом, создавал сервис "Молоток.ру" и вел компанию Mail.ru от предбанкротного состояния в начале 2000-х годов до многомиллиардной корпорации, робототехника оставалась одним из главных увлечений в его жизни. Правда, непубличным. "Если бы я

увлекался, например, покером, то общественность узнала бы о моем увлечении, когда я выиграл бы покерный чемпионат. В противном случае, мне кажется, это никому не будет интересно", - говорит Гришин.

В Советском Союзе был свой аналог Lego. Конструктор из блоков, позволяющих собирать весьма условные модели различных устройств. Этот конструктор был одним из двух главных увлечений школьника Дмитрия Гришина. Первым увлечением был компьютер БК 0010-01. На нем Гришин учился программировать, тогда еще в двоичном коде. На настоящий, как потом скажут "IBM-совместимый", компьютер Гришин накопит, учась в Бауманке и работая одновременно на пяти работах. Произойдет это, кстати, лишь за год до его прихода в Mail.ru и всего за пару лет до того, как он станет генеральным директором компании.

Но тогда, в 1993 г., в Саратове, Гришина больше всего интересовали компьютерные игры. Именно их он учился писать на БК 0010-01 и одну даже продал - местному "дистрибутору". Тот сидел в магазине "Руслан и Людмила" и с помощью двух кассетных магнитофонов, издававших звуки рассерженного факса, переписывал игры на кассеты, которые тут же и реализовывал.

Назвать второе увлечение робототехникой Гришин не решается. "Я постоянно был увлечен какими-то механическими движущимися штуками. Собирал корабли, машины, сделал самонаводящееся игрушечное ружье, которое взводилось резинками, которые натягивали моторчики из конструкторов, датчиков и универсального "советского Lego", - вспоминает он. Все поделки что-то делали: ездили, стреляли, перемещали предметы.

"Помню, как сильно был поражен, когда увидел первый импортный видеомагнитофон, - рассказывает Гришин. - Больше всего в нем меня поразило извлечение кассеты. У российской "Электроники ВМ-12" кассета поднималась вверх, и в этом магии почему-то не было. А в импортном кассета выезжала прямо из передней панели и потом скрывалась в ней же. Это было очень круто".

Японский кассетоприемник настолько впечатлил Гришину, что он собрал свою версию устройства. Его "видеомагнитофон" не делал ничего, кроме как подавал и убирал кассету, но точно как тот японский. Основой для устройства стал все тот же "советский Lego", в состав которого кроме пластиковых блоков входили также и подвижные части. Моторчики Гришин взял из другого конструктора, посвященного электротехнике и физическим опытам. "Я понимаю, что для истории надо сказать, что уже школьником я открыл для себя робототехнику, но, если честно, я ее тогда так и не называл", - говорит Гришин. Спустя десять лет Гришин выяснит, что проблема с пониманием, что такое робот, есть не только у него одного.

"Перед тем как открыть фонд, я пытался выяснить, что же такое "робот", понять, где проходит грань между робототехникой и, например, "автоматизацией". Выяснил интересную вещь: люди перестают называть устройство роботом, как только тот начинает выполнять какую-то простую конкретную вещь", - говорит Гришин. Когда компания iRobot выпустила первый робот-пылесос Roomba, слово "робот" довольно быстро выветрилось из словаря потребителей. Остался "пылесос", пускай "продвинутый": сам убирает, умеет объезжать препятствия. Но никак не робот.

Гришин выступает за функциональную атомарность: "Чтобы завоевать рынок, робот должен выполнять какую-то одну простую, понятную и востребованную функцию. При этом недорого стоить и иметь привлекательный пользовательский интерфейс". Другими словами, робот должен быть красивым. Несложно проследить истоки этих принципов - ровно такие идеи выработала Интернет-индустрия по отношению к успешным проектам. Задача

Grishin Robotics - перенести их из мира софта в мир "харда". "Я не верю, что первым этапом развития рынка робототехники будут универсальные андроидные роботы, - говорит Гришин. - Потребитель умен и готов платить только за реальную эффективность. Робот, который имитирует человека, настолько дорогой, что потребитель не сочтет это разумной покупкой".

Оценивая перспективность идей в сфере потребительской робототехники, Гришин пользуется эмпирической "формулой макбука": на робототехническое изделие возможен спрос, если оно не дороже ноутбука от Apple. Если робот стоит больше \$2-3 тыс., шансов завоевать массовый рынок у него практически нет.

Этому критерию соответствуют и инвестиции, сделанные фондом Гришина. Первая - в сентябре 2012 г. - \$250 тыс. в компанию Double Robotics. Стартап разрабатывает мобильные системы присутствия. Попросту это стойка с iPad, установленная на колеса Segway, которая сама найдет вас и подъедет к вам в офисе в случае вызова. Собравшиеся кружком "телефоны на колесах", на экранах которых с веб-камер транслируются изображения хозяев, выглядят очень трогательно. При этом они позволяют организовать совещание людям из разных уголков офиса, страны или континента и отлично подходят под ценовую и функциональную концепцию Гришина. Робот должен делать какую-то одну простую и понятную вещь и стоить меньше \$2 тыс. Устройство от Double Robotics стоит \$1999.

"Я всегда удивлялся неэффективности материального мира, - говорит Гришин. - За последние 20 лет ИТ-индустрия сделала колоссальный рывок вперед. Все, что касается материальной инфраструктуры, скорее испытывает регресс. За последние 30 лет скорость перемещения на автомобиле упала вдвое, время на перелет из Москвы в Нью-Йорк увеличилось на пять часов из-за пробок и усложнения процедур досмотра. Эта неэффективность - колоссальный потенциал для бизнеса. Сегодня у нас на руках есть все технологии, которые требуются для этого. Просто пока нет понимания, как их применить".

Обсуждать перспективы рынка робототехники удобно, используя параллели из мира ИТ - программирования и Интернета. "Когда я жил в общежитии, то построил первую институтскую локальную сеть, - вспоминает Гришин. - Честно скажу, исключительно ради игрушек. Главным мотивом тянуть кабель было не абстрактное желание посмотреть, как можно передавать по нему данные, а Quake и Warcraft".

Развитие любой отрасли происходит по одному и тому же сценарию: сначала придумывают технологию, затем ищут ей применение. Изобретение возможности передачи данных и построение сети Интернет привело через десятилетие к буму Интернет-стартапов. Небольшие компании оказались способны создавать продукты, востребованные миллионами пользователей. Главное условие - ты должен четко понимать, для чего нужна эта конкретная штука, какой именно вопрос она решает. "Проблема в том, что от момента появления технологии до момента, когда возникает понимание, какие продукты на ее основе предложить рынку, проходит довольно много времени. Я очень хочу в робототехнике это время сократить", - говорит Гришин. Он уверен, что мы уже находимся в эпицентре невидимого пока взрыва - революции на рынке робототехники, сравнимой по масштабам и значимости со знаменитой софтверной, а позднее Интернет-революцией. Последствия также вполне сравнимы: появление новых отраслей, тысяч компаний и необратимая трансформация мира вокруг нас. Но на этот раз - не мира внутри компьютера, а нашего привычного, материального мира. Дмитрию Гришину есть с чего рисовать историю нового бума - с истории бума Интернет-индустрии, которую он прошел от должности

программиста во время знаменитого краха доткомов до генерального директора одного из крупнейших интернет-холдингов страны.

После окончания саратовской школы в 1995 г. Гришин уезжает в Москву и поступает в МГТУ им. Баумана на факультет робототехники. "Жил в общега четыре года. Грыз гранит науки и очень хотел из общаги уехать. Это была очень сильная мотивация, поверьте", - вспоминает он.

Чтобы исполнить мечту, Гришин устроился на работу одновременно в четыре российских НИИ. Писал программы для среды 3D-проектирования, параллельно учился. Бауманку, что интересно, Гришин окончил с красным дипломом.

С четырьмя подработками Гришин вполне справлялся. Задания, рассчитанные на сотрудника с полной занятостью, он выполнял за несколько часов. Похожая ситуация сложилась и с расположенной во Флориде компанией Axiom, нанявшей Гришина офшорным программистом.

Гришин учился на кафедре систем автоматического проектирования. Идея кафедры была в том, что прежде, чем создавать макет любого объекта, сначала надо было построить его 3D-модель. Работали студенты в сложных современных системах: AutoCAD, MicroStation, SolidWorks. Время от времени кафедра выполняла сторонние заказы. Одним из таких заказчиков стала компания Axiom, которая занималась разработкой программного обеспечения для систем трехмерного проектирования. Днем Гришин расправлялся с заказами проектных институтов, а вечером садился работать на американцев. Из-за разницы во времени эта смена начиналась часов в пять-шесть вечера, что было очень удобно. Часть халтур в проектных институтах со временем отвалилась. При этом в Axiom дела шли в гору: всего через полгода Гришин уже стал руководить другими - американскими - программистами.

"Я сидел в общежитии в Москве и курировал целый отдел, никого из его сотрудников так в жизни и не увидев. По тем временам у меня не было денег не то что в Америке слетать, а из Москвы куда-нибудь уехать", - вспоминает Гришин. Поначалу американцы использовали российских программистов как дешевую рабочую силу. Но вскоре оказалось, что программировать у Гришина получается намного быстрее, чем у американцев. Давая задание, заказчик указывал время на исполнение в часах. "У меня всегда выходило существенно быстрее", - вспоминает Гришин. Работа была сдельная, платили \$20 в час, и Гришин, по меркам 2000-х годов, начал неплохо зарабатывать: \$1-1,2 тыс. в месяц.

Однако планы "накопить и съехать в арендованную квартиру" нарушил случай. Друг рассказал о вакансии в компании NetBridge. Возможно, это просто случайность, а может, чутье, которое и в будущем не подведет Гришина. Но, заходя сегодня, спустя 10 лет, на сайт компании Axiom, он обнаруживает ту же маленькую семейную компанию, которая по-прежнему разрабатывает все те же системы трехмерного проектирования. Судьба Mail.ru, в которую вскоре превратился NetBridge, оказалась совсем иной.

"Я хорошо помню это ощущение: еще бы месяц-два - и мы бы могли закрыться", - вспоминает Гришин период 2001-2002 гг. Тогда он уже работал в компании NetBridge. Карьера развивалась стремительно: разработчик, руководитель разработки сервиса "Молоток.ру", руководитель всего сервиса, технический директор Mail.ru и, наконец, генеральный директор. На все - меньше полутора лет, причем львиную долю карьерного пути он прошел еще студентом. Пост генерального директора Mail.ru Гришин занимает через шесть месяцев после получения диплома.

Тот NetBridge, в который он пришел, просуществовал недолго. "Как я понял уже потом, компания существовала

на американские инвестиции, но бизнес-модель не работала, - вспоминает Гришин. - Выручки не было, а инвестиции заканчивались". Идея NetBridge как компании, пускающей новые сайты и сервисы, была проста: повторить успешные американские сайты. "Молоток.ру" копировал eBay, List.ru - Yahoo!. Но нет ничего страшнее финансового кризиса для компании с отсутствием выручки. Первой антикризисной мерой стало слияние NetBridge и Port.ru, владевшей сервисом Mail.ru под брэндом Mail.ru. У каждой из них на тот момент было по несколько десятков веб-проектов и несколько сотен сотрудников. "После слияния в объединенной компании осталось всего человек 40-50", - вспоминает Гришин.

В мясорубке объединения выжил каждый десятый. Гришин не просто выжил, но и возглавил выживших. "Я тогда действительно уже неплохо программировал. К тому же на тот момент почувствовал, что и определенные навыки организации команды у меня тоже присутствуют". Свое дело сделал и установившийся контакт с Юрием Мильнером, сооснователем и генеральным директором NetBridge. "Сильная сторона Мильнера - финансы. Я же мог объяснить на бизнес-языке, что происходит в сфере технологий. Мне кажется, мы удачно дополняли друг друга", - говорит Гришин. В 2003 г. Мильнер передал пост генерального директора Mail.ru Гришину.

Чтобы сократить расходы и упростить продуктовый портфель, было решено сфокусироваться на главном. "По сути, никакой особой стратегии не было. Решили просто: давайте возьмем из всех брэндов тот, у которого самая большая аудитория, и тот, который быстрее всего растет. И под его маркой объединим все остальные. Mail.ru рос тогда быстрее всех, хотя денег еще не приносил. Все остальные проекты мы объединили под его брэндом. Произошло это на мой день рождения, 15 октября 2001 г.", - вспоминает Гришин.

Так на свет появилась компания Mail.ru. Через несколько месяцев она получила первые рекламные контракты. Катастрофа не состоялась. Последующие десять лет стали триумфальным шествием Mail.ru по рынку. С тех самых пор, с 2003 г., компания развивалась только на собственные средства. "Появились первые компании, которые поверили в Интернет-рекламу", - вспоминает Гришин. Тогда, по его словам, стало появляться и понимание, что Интернет будет чем-то серьезным. Сейчас Гришин пытается еще раз ухватить ту же волну, только на другом рынке. На котором, по его мнению, возникает знакомое ощущение, что это будет что-то серьезное.

Первое ощущение серьезных перемен, по словам Гришина, появилось у него в 2011 г. Тогда он с удивлением обнаружил на проекте Kickstarter кроме контентных и Интернет-проектов команды, заявляющие о новациях в "харде". Возможно, это мистика цифр. Но если компания Mail.ru появилась на свет в День рождения Гришина, то фонд Grishin Robotics был основан в День рождения отца Дмитрия - 15 июня 2012 г.

Объем фонда - \$25 млн. Гришин - миноритарный акционер Mail.ru Group, владеет около 2% акций. Но чтобы профинансировать Grishin Robotics, продавать их не потребовалось. "Я сформировал фонд полностью из собственных средств. Это деньги, полученные от выплаты дивидендов, были также выплаты наличными во время сделок с акциями, проведенных компанией", - уточняет Гришин. Заявленные \$25 млн. не гипотетическая сумма. "Деньги физически есть. Я специально выделил реальную сумму, которую могу истратить", - говорит он.

Сегодня на счету фонда уже две сделки: помимо инвестиций в Double Robotics фонд вложился в проект RobotAppStore. И тут тоже проследивается стремление Гришина заимствовать успешные модели у Интернета. RobotAppStore - магазин приложений для роботов. Так же как,

например, в Apple App Store вы можете скачать игру или полезное приложение для телефона, в RobotAppStore можно скачать приложение для робота, например, научить пылесос танцевать или задать программу полета для дрона.

"Я верю, что рынок роботов будет развиваться по модели рынка смартфонов. Чтобы получить мобильную революцию, нужно положить дешевый и мощный смартфон в каждый карман. Тогда за хардверной революцией сразу последует софтверная - в виде бума на рынке приложений. В робототехнике ситуация схожая. Надо сначала дать покупателям дешевых массовых роботов, а затем с помощью приложений расширять их функциональность", - говорит Гришин.

Сегодня в RobotAppStore представлены сотни приложений для десятков роботов. Скачать приложения можно как бесплатно, так и по цене в несколько долларов. Инвестиции и в DoubleRobotics, и в RobotAppStore составили \$250 тыс.

За полгода с момента открытия Grishin Robotics получил более 400 заявок, из них всего несколько от российских проектов. "На рынке много энтузиастов, и моя задача - конвертировать их энтузиазм в бизнес. Мне кажется, они не до конца понимают открывшиеся возможности. Делать доступных по цене роботов можно было уже лет пять назад, но мы до сих пор не видим "хардверной революции", - считает основатель Grishin Robotics. Чтобы ускорить ее приход, в феврале фонд объявил о партнерстве с бостонским инкубатором Bolt. "Я общался с большим количеством компаний в сфере робототехники, и все они говорили, что серьезная проблема, с которой они сталкиваются, - производство. Заказать детали доставить, обеспечить сроки, качество, выгодную цену, решить вопросы патент-

ной защиты и пр. Еще одна проблема - организовывать сервисное обслуживание своих устройств. Этим займется Bolt", - говорит Гришин.

Кроме инфраструктуры для стартапов инкубатор поможет сэкономить генеральному директору Mail.ru и время. Ведь фонд станет дополнительной нагрузкой к работе в компании, которая не изменится: Дмитрий Гришин продолжит выполнять обязанности CEO и председателя совета директоров. Однако, по словам Гришина, в Mail.ru Group не против такого совмещения. Скорее наоборот, Гришин уверен, что роботы дадут новые идеи и его Интернет-бизнесу.

"Изучение стартапов в робототехнике дало мне много интересных идей, которые мы сейчас рассматриваем в Mail.ru. Один из интересных трендов в том, что многие интернет-компании начинают выходить на рынок "хардваре", а проекты в сфере робототехники идут в Интернет. Я не скажу, как именно мы используем эти тенденции. Отмечу лишь, что работаем над этим. Я уверен, что за подобным сближением будущее, - говорит Гришин. - То, что десятилетиями казалось делом энтузиастов и исследователей, превращается в бизнес прямо на глазах".

Возглавив Mail.ru, вчерашний студент Гришин вместо испытания медными трубами решал более прозаические проблемы. "Чувство, что все может рухнуть, было очень отчетливым, - вспоминает Гришин. - Вокруг банкротились Интернет-компании, и толпы народу приходили к нам в поисках работы. Все, кто только мог, сокращал персонал. Но паники у нас не было. Возможно, это юношеская невосприимчивость, но мы верили, что технологии спасут нас, мы сможем сделать что-то действительно крутое, и все будет хорошо". (Коммерсант/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

Статистика

МИРОВОЙ РЫНОК: ПРОДАЖИ ПЕРСОНАЛЬНЫХ КОМПЬЮТЕРОВ В I КВАРТАЛЕ 2013 ГОДА УПАЛИ

В мире вновь упал спрос на персональные компьютеры (ПК), вытесняемые с рынка планшетами и смартфонами. По данным аналитической компании International Data Corporation (IDC), объемы продаж настольных ПК и ноутбуков в январе-марте упали по сравнению с I кварталом 2012 г. сразу на 13,9%. Так быстро продажи не снижались еще ни разу в истории. Ранее эксперты предсказывали, что снижение продаж составит лишь около 7,7%.

По подсчетам экспертов IDC, за I квартал в магазины было поставлено 76,3 млн. ПК - на 12,3 млн. штук меньше, чем год назад.

Наиболее заметным оказалось снижение популярности "персоналок" в США, где их продажи сократились по сравнению с январем-мартом 2012 г. сразу на 18,3%.

Более других пострадали от падения популярности ПК компании Acer (объем продаж сократился на 31,3%), HP (23,7%) и ASUS (19,2%). С проблемами столкнулась даже Apple, чьим "персоналкам" приходится конкурировать с планшетами iPad. В то же время китайской Lenovo удалось не только сохранить объемы продаж своих ПК на прежнем уровне, но заметно увеличить контролируруемую долю рынка.

"Само по себе сокращение поставок не стало сюрпризом, однако его величина одновременно удивляет и тревожит. Отрасль находится на критически важном перепутье. Должен быть сделан стратегический выбор о том, как бороться с распространением альтернативных устройств, сохранив свою важность для потребителей", - отмечает директор по исследованиям IDC Дэвид Дауд.

По итогам 2012 г. поставки персональных компьютеров снизились на 3,2% относительно предыдущего года. Таким образом, мировой рынок ПК зафиксировал первое общегодовое снижение продаж с 2001 г. Однако стабильный рост продемонстрировали Lenovo (19,2% по итогам года) и Asus (17%).

Продажи персональных компьютеров в 2012 г. снизились впервые за 11 лет. Сказался мировой экономический кризис, смещение интереса пользователей в сторону планшетных компьютеров и пауза в спросе на фоне ожидания устройств на базе Windows 8. Лидер падения - американская Hewlett-Packard, которая уступила первое место на рынке Lenovo. Выход новой ОС не гарантирует оживления рынка, скептически эксперты.

Несмотря на снижение поставок ПК в 2012 г., аналитики по-прежнему не списывают со счетов Windows 8 - по их мнению, устройства на базе платформы могут завоевать большую популярность по мере привыкания пользователей к "плиточному" интерфейсу. По прогнозу IDC, в 2013 г. продажи персональных компьютеров вырастут на 2,8%. (РБК-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

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

ЕВРОПА: КОМПАНИЯ NEXANS ПОСТАВИТ ИННОВАЦИОННОЕ КАБЕЛЬНОЕ РЕШЕНИЕ ПОРТУГАЛЬСКОМУ ОПЕРАТОРУ

Компания Nexans заключила крупный контракт, рассчитанный на трехлетний срок действия, с оператором DST Telecom Group (Португалия) на поставку легко извлекаемого кабеля для воздушной системы - высокоскоростной волоконно-оптической сети типа FTTH (волокно в дом), развертываемой в сельских районах страны.

Контракт, по которому компания Nexans первоначально поставит 1000 км воздушного легко извлекаемого кабеля (начиная с февраля), представляет собой первый заказ на инновационное кабельное решение, впервые представленное на конференции по сетям FTTH в Лондоне. Этот кабель является элегантной альтернативой традиционным кабелям типа ADSS (полностью диэлектрические самонесущие кабели), он дает возможность операторам устранить "цифровое неравенство" (неравенство между различными слоями населения, возникающее из-за невозможности малообеспеченным гражданам пользоваться преимуществами информационных технологий, Интернетом, дистанционным обучением и т. д.) и проложить экономически выгодные сети FTTH в сельских районах.

Новый кабель был разработан для того, чтобы помочь операторам, во-первых, минимизировать их финансовые риски на начальном этапе развертывания сети, во-вторых, сократить общую стоимость владения сетями FTTH в районах с малым или средним числом абонентов, типичных для сельской местности. Предлагаемое компанией Nexans решение, позволяющее сократить расходы на месте эксплуатации (капиталовложения и эксплуатационные расходы) примерно на 20% по сравнению с традиционными воздушными кабелями, такими, как полностью диэлектрические самонесущие кабели (ADSS), даст возможность операторам предоставить услуги высокоскоростной широкополосной связи абонентам в самых удаленных уголках мира.

Предлагаемая технология легко извлекаемого кабеля для сетей FTTH была проверена на практике в подземных кабельных каналах в условиях городских районов, например, большие объемы такого кабеля были проложены в Париже. Эта технология была адаптирована для воздушных линий, создаваемых в сельской местности, где отсутствуют кабель-проводы, и количество абонентов непредсказуемо. Основное преимущество легко извлекаемой кабельной конструкции состоит в том, что воздушный кабель может не охватить всех абонентов на первоначальной стадии прокладки сети, но при этом он обладает достаточной гибкостью для подключения будущих абонентов без необходимости выполнения неприглядных кабельных петель. Более того дополнительные соединения могут быть выполнены без риска прерывания уже существующих предоставляемых услуг.

Вероника Стапперс, вице-президент компании Nexans, отвечающая за маркетинг в области телекоммуникационных инфраструктур, подчеркивает, что в мире растет озабоченность по поводу все увеличивающегося "цифрового неравенства" между городскими и сельскими районами, и новый кабель обеспечивает элегантный и эффективный способ для преодоления этого неравенства. Компания Nexans выражает удовлетворение тем фактом, что DST Telecom Group впервые использует это новое решение, которое идеально подходит для воздушной конфигурации, в сельской местности, часто встречающейся в Западной и Восточной Европе, а также во многих других частях мира, где существует высокий спрос на широкополосную связь, но где операторы весьма неохотно инвестируют в инфраструктуру из-за непредсказуемости количества абонентов, желающих получить эти услуги.

Воздушная легко извлекаемая кабельная система предназначена для прокладки на существующих опорах воздушных линий электропередачи в сельских районах. Новый кабель состоит из двух элементов. Основной элемент представляет собой конструкцию кабеля типа ADSS, а второй элемент содержит легко извлекаемые оптические волокна - плотность волокон и модульное исполнение можно изменять в зависимости от конфигурации местности. Система также включает обычную соединительную (ответвительную) коробку, которая может выполнять две функции: переходная муфта для перехода от первичного элемента кабеля к вторичному элементу и коммутационное устройство абонента для извлечения оптического волокна и подсоединения ответвительных кабелей. Это решение позволяет оператору регулировать, где именно на трассе устанавливать соединительные коробки и сокращать количество используемого кабеля. Соединительную коробку необходимо установить только, когда новый абонент желает подключиться. Важным преимуществом извлекаемых волокон является то, что новое подключение может быть выполнено без риска нарушения работы основного кабеля, что обеспечивается целостность сети.

Для подключения нового абонента требуется разрезать вторичный/периферийный элемент кабеля в двух позициях: в месте расположения соединительной коробки и в наиболее приемлемом месте на коротком расстоянии вдоль кабеля. Затем извлекается соответствующее число волокон для подсоединения абонентов, и они сращиваются с ответвительным кабелем, потенциально имеющим концевые устройства, по которому предоставляются услуги абоненту. Затем открытая часть вторичного элемента герметизируется. Ключевым фактором, делающим это решение привлекательным, является то, что в отличие от традиционных кабелей типа ADSS в данном случае отсутствует необходимость выполнения неприглядных "петель" на вершинах опор или дорогостоящих двойных прокладок ответвительных кабелей вдоль трассы магистрального кабеля для подключения будущих абонентов. ([RusCable/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

США: APPLE INC. СОЗДАСТ НОУТБУК-ТРАНСФОРМЕР

Apple создает ноутбук-трансформер. Подобные устройства позволяют за несколько секунд превратить полноценный лэптоп в планшетник. Пока есть лишь изображения из патента, зарегистрированного Apple, и если судить по ним, то компания явно пыталась сделать упор именно на важности планшета, а возможности ноутбука станут дополнительной опцией. В отличие от большинства современных трансформеров клавиатура у "яблочного" устройства держится на магнитах и легко отсоединяется, что напоминает принцип компоновки Microsoft Surface. Но речь все-таки идет не о планшетнике с кнопками: под клавиатурой скрыта основная электронная начинка гаджета, экран выполняет функцию интерфейса, с помощью которого можно ею управлять. Иными словами, если пользователь поработал за ноутбуком, а потом отсоединил экран, вся информация по-прежнему хранится в части с клавиатурой, но доступ к ней сохраняется.

Apple предполагает два варианта работы такой системы: либо используется специальный чип беспроводной связи, либо практически любой из существующих типов беспроводной передачи данных, например Bluetooth, WiFi и так далее.

Патент предусматривает возможность работы дисплея трансформера с другими устройствами. То есть он может отображать информацию не только с собственной базовой части, но и с цифровых камер, смартфонов и так далее.

Кроме того, как сообщается, возможно, база сможет передавать планшетной части не только данные, но и питание без использования проводов. ([РБК-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

США: ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ APPLE INC. В I ПОЛУГОДИИ 2012-2013 ФИНАНСОВОГО ГОДА СОКРАТИЛАСЬ

Чистая прибыль американской высокотехнологичной корпорации Apple в первом полугодии 2012-2013 ф. г., завершившемся 30 марта, сократилась на 8,3% и достигла \$22,62 млрд. Об этом говорится в отчете компании. Годом ранее производитель смартфонов iPhone и планшетных компьютеров iPad заработал \$24,69 млрд.

Выручка за отчетный период достигла \$98,12 млрд., что на 15% превышает показатель аналогичного периода в 2012 г. Тогда продажи компании оказались на уровне \$85,52 млрд. Операционная прибыль сократилась на 9% до \$29,77 млрд. против \$32,72 млрд. годом ранее.

Чистая прибыль Apple во II квартале 2012-2013 ф. г. сократилась на 18% и достигла \$9,55 млрд. по сравнению с \$11,62 млрд. годом ранее. Квартальная выручка за отчетный период достигла \$43,6 млрд., на 11% превысив показатель за январь-март предыдущего финансового года (\$39,19 млрд.).

Прибыль в расчете на одну обыкновенную акцию во II квартале составила \$10,09.

Во II квартале 2012-2013 ф. г. компания продала 37,4 млн. смартфонов iPhone (+7%). Продажи планшетников iPad выросли до 19,48 млн. единиц (+65%).

Продажи компьютеров Mac сократились на 2% по сравнению с показателем годичной давности и составили 3,95 млн. единиц. Продажи плееров iPod сократились на 27% и составили 5,63 млн. единиц. Более половины выручки компании принес рынок азиатских стран.

Публикация квартального отчета положительно повлияла на настрой инвесторов - на торгах биржи NASDAQ в ходе продленной сессии After-Hours акции компании прибавляют около 5%.

Apple - американская компания, которая занимается производством программного обеспечения, персональных компьютеров, аудиоплееров и телефонов. Реализует часть продукции через собственную сеть магазинов, которые расположены в США, Канаде, Великобритании, Японии и других странах.

На компанию работают порядка 60,4 тыс. человек. Чистая прибыль Apple по итогам 2011-2012 ф. г., который закончился 29 сентября 2012 г., выросла в 1,6 раза до \$41,73 млрд. Выручка компании увеличилась на 45% и составила \$156,50 млрд. (РБК-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

США: ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ GENERAL ELECTRIC (GE) ЗА I КВАРТАЛ 2013 ГОДА ВЫРОСЛА

Чистая прибыль американского многопрофильного концерна General Electric (GE) доступная для распределения среди держателей обыкновенных акций компании, за I квартал выросла на 16% до \$3,527 млрд. против прибыли в \$3,034 млрд. за аналогичный период 2012 г. Об этом говорится в отчете GE.

Совокупная выручка группы GE за отчетный период составила \$35,010 млрд., практически не изменившись по сравнению с показателем за I квартал 2012 г. в \$35,080 млрд. Прибыль от непрерывных операций до уплаты налогов выросла на 5% до \$4,126 млрд. с \$3,934 млрд. за I квартал 2012 г.

Результаты компании за I квартал оказались выше прогнозов экспертов. Согласно прогнозу аналитиков, выручка компании по итогам отчетного квартала 2013 г. должна была составить \$34,51 млрд.

General Electric является одной из крупнейших в США корпораций и среди прочего занимается производством реактивных двигателей, железнодорожных локомотивов, строительством заводов по обработке воды. Бизнес корпорации включает сегменты энергоинфраструктура, авиация, здравоохранение, транспорт, решения для дома и бизнеса, а также финансовое подразделение GE Capital. (РБК-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

США: ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ INTEL INC. В I КВАРТАЛЕ 2013 ГОДА СНИЗИЛАСЬ

Чистая прибыль крупнейшего в мире производителя микрочипов американской корпорации Intel в I квартале снизилась на 20% и составила \$2 млрд. против \$2,5 млрд. долл. в IV квартале 2012 г. По сравнению с I кварталом 2012 г. показатель уменьшился на 25,9%. Такие данные содержатся в финансовом отчете компании.

Выручка Intel по итогам I квартала зафиксирована на уровне \$12,6 млрд. - это на 10,3% меньше по сравнению с аналогичным периодом 2012 г. (\$12,9 млрд.), и на 6,7% меньше IV квартале 2012 г. (\$13,5 млрд.). Операционная прибыль компании уменьшилась на 34% по сравнению с показателем за I квартал 2012 г., составившим \$3,8 млрд., и остановилась на отметке \$2,5 млрд. По сравнению с IV кварталом 2012 г. операционная прибыль стала меньше на 22%.

Intel производит широкий спектр электронных устройств, включая полупроводники, микропроцессоры и прочие компьютерные компоненты. Штаб-квартира компании находится в Санта-Кларе (шт. Калифорния). Компания насчитывает более 100 тыс. сотрудников. (РБК-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

США: ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ MICROSOFT CORP.

ЗА ДЕВЯТЬ МЕСЯЦЕВ 2012-2013 ФИНАНСОВОГО ГОДА СОКРАТИЛАСЬ

Чистая прибыль крупнейшего в мире производителя программного обеспечения Microsoft Corp. за девять месяцев 2012-2013 ф. г. (июль 2012 г. - март 2013 г.) сократилась на 3% до \$16,9 млрд. против \$17,5 млрд., полученных за аналогичный период предыдущего финансового года. Выручка Microsoft за девять месяцев составила \$57,95 млрд., что на 4% больше сравнительного показателя годом ранее - \$55,66 млрд. Операционная прибыль составила \$20,69 млрд. - это на 4% меньше аналогичного показателя годом ранее (\$21,57 млрд.). Такие данные приводятся в материалах компании.

В III квартале 2012-2013 ф. г., который закончился 31 марта, Microsoft получила чистую прибыль в \$6,06 млрд., что на 18% больше прибыли за аналогичный квартал годом ранее - \$5,11 млрд. Выручка увеличилась на 17% до \$20,49 млрд. против \$17,41 млрд. годом ранее. Операционная прибыль компании составила \$7,61 млрд., что на 19% больше, чем за аналогичный период годом ранее (\$6,37 млрд.).

С учетом штрафных санкций Европейской комиссии в Microsoft пересмотрены в сторону понижения прогнозы относительно ожидаемых расходов по итогам финансового года, который закончится 30 июня. Предполагается, что они составят \$30,2-30,5 млрд. Предварительный прогноз расходов на 2014 г. составлен из расчета их роста на 4-6% от объема 2013 г. или \$31,6-32,2 млрд.

Основанная в 1975 г. корпорация Microsoft является мировым лидером в производстве программного обеспечения, предоставлении услуг и разработке интернет-технологий для персональных компьютеров и серверов. Компания предлагает программные продукты для делового и личного применения. Одним из самых известных продуктов компании является операционная система Windows, а также набор приложений Microsoft Office. (РБК-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

США: ГЛАВА КОМПЬЮТЕРНОЙ КОМПАНИИ DELL INC. ОПАСАЕТСЯ ПОГЛОЩЕНИЯ ФИРМЫ ИНВЕСТИКОМПАНИЕЙ BLACKSTONE GROUP

Глава и основатель компьютерной компании Dell Майкл Делл опасается ее продажи инвестиционной компании Blackstone Group, передает Reuters со ссылкой на окружение предпринимателя. Причиной опасений Делла служат его разногласия с Blackstone Group о будущем компании - если Делл планирует вывести ценные бумаги Dell с биржи для реструктуризации компании, то Blackstone Group может в дальнейшем продать Dell по частям.

В настоящее время за контроль над Dell идет борьба между Деллом и фондом Silver Lake, которые готовы приобрести всю компанию и предлагают за одну акцию \$13,65 и Blackstone Group, которая, по неофициальным данным, предлагает свыше \$14,25 за одну акцию, однако готова купить лишь 58% компании. Кроме того, в борьбе за контроль над Dell участвует инвестор Карл Икан, который предлагает около \$15 за одну акцию, но который также готов приобрести лишь 58% акций. При этом предложение и Икана, и Blackstone Group позволит сохранить обращение акций Dell на бирже. На последнем настаивает крупнейший независимый держатель акций компании - фонд Southeastern Asset Management.

Предложение Делла и фонда Silver Lake оценивается в \$24,4 млрд. В ожидании новостей о выкупе ее долей акции Dell торгуются в районе \$14,5 за одну акцию.

Dell - американская корпорация, одна из крупнейших компаний в области производства компьютеров. Она разрабатывает, производит, продает и обслуживает широкий набор моделей персональных компьютеров, ноутбуков и серверов, устройств хранения данных, сетевого оборудования и другого аппаратного обеспечения. (РБК-Украина/ [Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

США: НОВЫЙ КАБЕЛЬ НА ОСНОВЕ ВИТЫХ ПАР ОТ EXTRON ELECTRONICS

Кабельный производитель Extron Electronics (Анахайм, шт. Калифорния) представил новый продукт - кабель типа XTP DTP 24, конструкция которого основана на витых парах жил размером 24AWG и включает сплошные медные жилы.

Компания Extron Electronics считает, что, несмотря на обилие новых технологий, среди которых беспроводная связь, передача данных по сетям электроснабжения (технология Powerline), подключение мультимедийных услуг по коаксиальному телевизионному кабелю (технология MoCA - Multimedia Over Coax), самым надежным способом подключения к сетям по-прежнему остается использование проводной системы.

Новый кабельный продукт XTP DTP 24 разработан специалистами компании в соответствии с высокими стандартами качества и сертифицирован для поддержки ширины полосы 475 МГц на расстоянии 330 футов (100,5 м). По словам вице-президента компании Extron Electronics Кейси Холл, кабельная инфраструктура для цифровых аудио/видео систем на основе витых пар стала одним из преимущественных решений для разработчиков и установщиков, поскольку неправильный выбор может отрицательно сказываться на работе системы на протяжении многих лет. Кабель типа XTP DTP 24 сконструирован специально для цифровых видео приложений, и его использование придает специалистам по интеграции систем абсолютную уверенность в непрерывности передачи сигнала высокого качества по самым крупным распределительным системам. Компания Extron Electronics производит этот кабельный продукт со сплошными медными жилами, поверх которых наложен экран в виде оплетки и из фольги. Кабель выпускается в двух модификациях - не распространяющие горение конструкции для прокладки в инженерных коммуникациях зданий, например, в воздуховодных каналах, и конструкции для прокладки в иных кабельных каналах. Кабель поставляется оптом длинами по 1000 футов (304,8 м) в упаковке позволяющей самостоятельно отмерять продукт (self-dispensing). Также предлагается разнообразная арматура к новому кабельному продукту XTP DTP 24: разъемы типа RJ-45, монтажные блоки, соединительные и ответвительные устройства. (RusCable/ [Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ЮЖНАЯ КОРЕЯ: LS CABLE & SYSTEM РАЗРАБОТАЛА САМЫЙ ТОНКИЙ В МИРЕ КАБЕЛЬ СВЯЗИ НА 10 ГБ/С

Компания LS Cable & System собирается выпустить на рынок Южной Кореи и международные рынки свой новый успешно разработанный продукт - самый тонкий в мире LAN-кабель, рассчитанный на скорость передачи информации 10 Гб/с. С наружным диаметром всего 7,0 мм (аналогичные продукты других производителей имеют диаметр 7,2-8 мм) этот кабель имеет малый вес, прост в монтаже и прокладке, обеспечивает существенную экономию пространства и расходов на строительство.

LAN-кабели подразделяются по категориям (CAT), в соответствии с международным стандартом. Кабели категории 5 (для передачи со скоростью 100 Мб/с) и категории 5E (передача со скоростью 1 Гбит/с) широко применяются в обычных домохозяйствах. Новый продукт высокого класса - кабель категории 6A - способен передавать данные со скоростью до 10 Гб/с.

Учитывая способность нового кабеля стабильно и на высокой скорости передавать большие объемы информации, можно уверенно утверждать, что спрос на разработанный компанией LS Cable & System продукт будет высоким, особенно там, где необходима обработка очень больших объемов данных, например, в центрах обработки и хранения данных, в исследовательских лабораториях, аэропортах и медицинских учреждениях. Компания планирует ускорить выход своего кабельного продукта на рынки Китая и Европы, а также его внедрение в крупных центрах обработки данных и других учреждениях в Южной Корее.

Как объясняет старший вице-президент компании LS Cable & System Хайонгвон Ким, стандартная сетевая кабельная сеть рассчитана на эксплуатацию в течение 20-25 лет, поэтому потребители могут сократить инвестиционные расходы (на менеджмент и эксплуатацию), используя кабель уровня 10 Гб/с. Опираясь на свои дифференцированные проектно-конструкторские разработки, компания собирается стать ведущим провайдером сетевых кабельных решений, создавая не только кабельные продукты, но также различные материалы и соединительную арматуру для их монтажа и прокладки. (RusCable/ [Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

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**