УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ

Деловой Мир

журналистское агентство

Машиностроение Украины

ЖУРНАЛ ВЫХОДИТ ДВА РАЗА В МЕСЯЦ С 2003 ГОДА

№11 (245) 1 - 15 июня 2013 г.

2-4 октября 2013

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
ЛЕНЭКСПО

XVII МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ

РОССИЙСКИЙ ПРОМЫШЛЕННИК

ВЫСТАВКИ • КОНФЕРЕНЦИИ • КРУГЛЫЕ СТОЛЫ • БИРЖА ДЕЛОВЫХ КОНТАКТОВ

ОРГАНИЗАТОР

EXPOFORUM

дирекция выставки +7 812 240 4040, доб. 150, 158, +7 812 325 6778/79

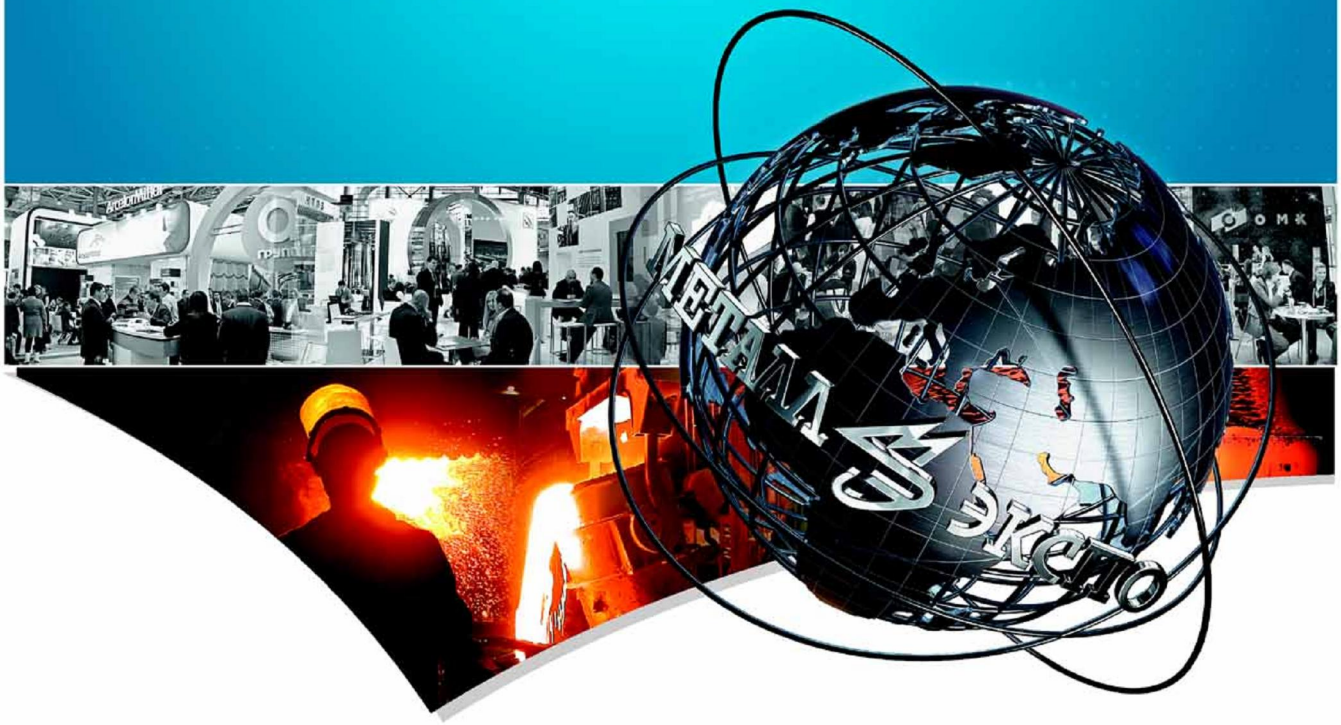
promexpo@expoforum.ru, rospromspb@expoforum.ru

www.promexpo.expoforum.ru

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»

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
297х210 – 1 стр.	20 грн./ кв. см	4500	4200	4800
145х210 – 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**
260х180 – 1 стр.	2000	1500
130х180 – 1/2 стр.	1000	750
130х90 – 1/4 стр.	500	370
	в 12 номерах	**в 22 номерах**
260х180 – 1 стр.	1000	800
130х180 – 1/2 стр.	500	400
130х90 – 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 ВЫСТАВКОМАМ – ОТ 20%

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

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

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

Текст рекламного объявления можно передать нам различными способами:

– просто как текст факсом или по e-mail - мы сами сделаем объявление и согласуем его с Вами;

– в виде графического файла *.tif, 300 dpi, CMYK; Ваш логотип, если он должен присутствовать в объявлении, тоже надо прислать в виде такого же графического файла;

– само объявление можно прислать в виде графического файла.

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

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

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

УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ Деловой Мир журналистское агентство

Машиностроение Украины

▼ЖУРНАЛ ИЗДАЕТСЯ С 2003 г.
▼ЭЛЕКТРОННАЯ И ПЕЧАТНАЯ ВЕРСИИ
▼http://www.business.dp.ua/index.html
▼ВЫХОДИТ 22 РАЗА В ГОДУ
▼1 – 15 ИЮНЯ 2013 г.

№11 (245)

ОГЛАВЛЕНИЕ НОМЕРА

	Стр.
Машиностроительный комплекс	5
Авиакосмическая промышленность	5
Автомобильная промышленность	17
Горно-шахтное, горнорудное и металлургическое машиностроение	30
Железнодорожное машиностроение	32
Машиностроение для легкой, пищевой промышленности, бытовых приборов	35
Оборонная промышленность	36
Подшипниковая промышленность	37
Приборостроение	39
Промышленность средств связи	42
Сельскохозяйственное машиностроение	44
Станкостроительная и инструментальная промышленность	47
Строительно-дорожное и подъемно-транспортное машиностроение	49
Судостроительная и судоремонтная промышленность	52
Тяжелое и энергетическое машиностроение	57
Химическое и нефтяное машиностроение	58
Электронная и электротехническая промышленность	61
Выставки, конференции, симпозиумы	67

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

Свидетельство о госрегистрации

№6659 серия КВ 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
Мукачево	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. Диада (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	SERBIJA
HONG KONG	JAPAN	SLOVENIJA
LATVIJA	MAKEDONIJA	VIETHAM
NORWAY	ROMANIA	SLOVAKIJA
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

Анализ

ТУРЦИЯ ОСТАЕТСЯ ОДНИМ ИЗ МИРОВЫХ ЛИДЕРОВ В МАШИНОСТРОЕНИИ

В текущем и предыдущем десятилетиях Турция является одним из мировых лидеров по темпам роста национальной экономики в целом (по размерам ВВП страна занимает 17-е место в мире) и особенно машиностроения. По объему выпуска машин и оборудования Турция находится на шестом месте среди европейских стран, в продукции турецкого машиностроения важное место принадлежит высокотехнологичным изделиям. Предприятиям машиностроительного комплекса принадлежит решающая роль в индустриализации национальной экономики. Поставки турецкой машинотехнической продукции как на внутренний рынок, так и на экспорт растут опережающими темпами по сравнению с другими отраслями обрабатывающей промышленности.

С 1990 г. среднегодовые темпы роста машиностроения Турции составляют примерно 20%. В 2011 г. экспортные поставки машин и оборудования из страны увеличились на 22,8% по сравнению с предыдущим годом и превысили $11,5 млрд. т. е. 8,6% всего турецкого экспорта ($134,9 млрд.).

Согласно правительственному прогнозу, в 2023 г. (столетие существования Турции как независимого государства) турецкий экспорт машин и оборудования достигнет $100 млрд. (2,3% мирового экспорта). По оценкам экспертов, в 2013-2023 гг. среднегодовые темпы роста машиностроения Турции составят 17,8%, а удельный вес продукции отрасли в общем турецком экспорте составит не менее 18%.

Основное место в промышленной продукции Турции занимают мелкие и средние предприятия, деятельность которых является главным фактором успешного развития национального машиностроения. Эти предприятия располагают молодой, динамичной, квалифицированной рабочей силой, поставляют на рынок высококонкурентоспособную продукцию и оперативно перестраивают производственную программу в зависимости от изменений рыночного спроса.

Для стимулирования деятельности мелких и средних машиностроительных предприятий в Турции действует широкий комплекс различных мер, в том числе освобождение от таможенных сборов и налога на добавленную стоимость в отношении импортной и некоторых видов местной машиностроительной продукции, а также предоставление государственных кредитных ресурсов и кредитных гарантий. Активную поддержку мелким и средним машиностроительным предприятиям оказывает специальная организация KOSGEB, главным образом посредством оказания финансового содействия, проведения НИОКР, создания инфраструктуры для совместного использования, проведения рыночных исследований, содействия в экспорте и подготовке персонала. В 2011 г. затраты KOSGEB на поддержку мелких и средних фирм составили $208,3 млн.

С целью стимулирования инновационного процесса в машиностроении большое внимание в Турции уделяется государственному финансированию НИОКР. В 2010 г. расходы на НИОКР в Турции равнялись $6,5 млрд. (0,84% ВНП). (БИКИ/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

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

АВИАКОСМИЧЕСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

УКРАИНА: МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ ПРИОСТАНОВИЛО ФИНАНСИРОВАНИЕ АН-70

Минобороны Украины приостановило финансирование серийного производства Ан-70 до разрешения спорных вопросов с ГП "Антонов". Об этом сообщил источник в Минобороны, пожелавший остаться не известным.

По его данным, причина конфликта заключается в нецелевом использовании ГП "Антонов" средств Минобороны. "Еще три года назад Минобороны перечислило ГП "Антонов" более 100 млн. грн. на серийное производство первых двух самолетов Ан-70, однако эти средства были израсходованы на переоснащение производства и закупку оборудования для серийного завода "Антонов", но не непосредственно на выпуск самолетов. Аргументы, что оснастка и оборудование используются для выпуска самолетов Ан-70 не выдерживает критики, так как деньги направлялись целевым образом именно на изготовление конкретных экземпляров самолетов. Из-за этого Минобороны пока приостановило финансирование проекта до разрешения конфликтной ситуации", - отметил источник.

Замминистра обороны - руководитель аппарата Владимир Можаровский косвенно подтвердил эту информацию заявив, что МО совместно ГП "Антонов" сосредоточились на проведении испытаний нового самолета, а вопрос серийного производства и его финансирования является предметом переговоров. "Мы не отказываемся от проекта Ан-70, он нужен украинской армии, есть определенные вопросы, они обсуждаются, но в целом проект перспективный", - отметил В. Можаровский. В то же время он затруднился ответить на вопрос об объемах финансирования проекта в 2013 г. из бюджета Минобороны и возможных объемах закупки данных самолетов. "Мы будем исходить из объемов финансирования, выделенных на закупку новых вооружений, однако пока эти объемы не определены", - отметил он. (Metalmonitor/ Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА: ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ ГП «АНТОНОВ» В I КВАРТАЛЕ 2013 ГОДА ВЫРОСЛА

Чистая прибыль ГП "Антонов" в I квартале выросла в 2,2 раза до 78,1 млн. грн. Об этом сообщает госучреждение "Агентство по развитию инфраструктуры фондового рынка Украины" при Национальной комиссии по ценным бумагам и фондовому рынку (НКЦБФР).

Чистый доход предприятия за январь-март повысился на 18,5% до 949,9 млн. грн., валовая прибыль - на 47,6% до 242,7 млн. грн. Прибыль от операционной деятельности по сравнению с аналогичным кварталом 2012 г. выросла на 35% до 131,8 млн. грн.

В ГАК "Антонов" входят ГП "Антонов", а также филиал госпредприятия - "Серийный завод "Антонов" (ранее - КиГАЗ "Авиант"), ГП "410-й завод гражданской авиации" и Харьковское государственное авиационное производственное предприятие. Чистая прибыль ГП "Антонов" в 2012 г. составила 39,33 млн. грн., что на 79,6% меньше по сравнению с показателем 2011 г. (Metalmonitor/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА: ПАО «АЗОВОБЩЕМАШ» НАЧАЛО ПОСТАВКИ 2-Й ОЧЕРЕДИ ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ РАКЕТНО-КОСМИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА «ЦИКЛОН-4»

ПАО "Азовобщемаш", входящее в ПАО "Азовмаш" (оба – Мариуполь, Донецкая обл.), приступило к поставке заказчику второй очереди специального оборудования для ракетно-космического комплекса РКК "Циклон-4", строящегося Украиной и Бразилией на космодроме Алкантара (Бразилия).

Как сообщили в пресс-службе компании, "Азовобщемаш" отгрузил в украинский порт для отправки в Бразилию 12 грунтовых транспортных агрегатов для РКК. "Отправленное оборудование принято заказчиком - бинациональной компанией "Алкантара Циклон Спейс" (БК "АЦС"). Представитель БК "АЦС" Сержио Куммер высоко оценил работу украинского подрядчика", - отметили в ПАО.

Как сообщили в пресс-службе, в настоящее время "Азовобщемаш" совместно с украинскими партнерами во главе с ГКБ "Южное" (Днепропетровск) работает над созданием систем заправки РКК компонентами ракетного топлива, нейтрализации паров компонентов и выделяемых при пусковой деятельности вредных промстоков. "Завершается упаковка коммуникаций и трубопроводов систем заправки окислителем и горючим. В цехах предприятия изготавливаются арматурные и насосные блоки, контейнеры-цистерны для зон временного хранения окислителей и горючего. Также завершается разработка новых систем, связанных с нейтрализацией оборудования, работающего по повторному использованию отработанного горючего и окислителя", - сообщили в ПАО. "Выполнение украинско-бразильской космической программы по созданию космодрома в бразильском Алькантара - новая страница в 55-летней истории "Азовмаша" по разработке космической и ракетной техники", - цитирует пресс-служба генерального директора ПАО Игоря Карапейчика. "Наша задача - выполнить девять порученных нам проектов качественно и в срок", - подчеркнул он.

В июне 2012 г. ПАО "Азовобщемаш" обеспечило изготовление и отгрузку первой очереди специального оборудования для ракетно-космического комплекса РКК "Циклон-4". Заказчику отправлены системы обслуживания ракеты-носителя: заправки горючим и окислителем, сбора и нейтрализации промышленных стоков.

В рамках создания второй очереди спецоборудования для РКК "Циклон-4", "Азовобщемаш" изготовит грунтовые транспортные агрегаты для ракетно-космического комплекса: системы хранения топлива, промывки и нейтрализации вспомогательного оборудования, уборки промстоков и паров при заправке космического аппарата.

В 2003 г. Украина и Бразилия подписали договор о долгосрочном сотрудничестве по созданию ракетно-космического комплекса "Циклон-4" для запусков космических аппаратов на круговые околоземные низкие и средние орбиты и орбиту, переходную к геостационарной, с бразильского приэкваториального космодрома Алкантара.

Реализацию проекта осуществляет созданная в 2007 г. украинско-бразильская бинациональная компания (БК) "Алкантара Циклон Спейс".

Первый пуск РН "Циклон-4" с космодрома Алкантара намечен на ноябрь-декабрь 2014 г.

ОАО "Азовмаш" - известный на мировом рынке украинский поставщик железнодорожных грузовых вагонов и платформ, автотопливозаправщиков, автоперевозчиков, металлургического, горнорудного и кранового оборудования и др. Компания экспортирует продукцию более чем в 20 стран. (Интерфакс-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА: ПАО «МОТОР СИЧ» В I КВАРТАЛЕ 2013 ГОДА СОКРАТИЛО ЧИСТУЮ ПРИБЫЛЬ

ПАО "Мотор Сич" (Запорожье) в январе-марте получило чистую прибыл по украинским стандартам бухучета (УСБУ) 321,498 млн. грн., что на 43,1% меньше, чем в первом квартале 2012 г.

Согласно отчету предприятия в системе раскрытия информации Нацкомиссии по ценным бумагам и фондовому рынку (НКЦБФР), его чистый доход составил 1916,265 млн. грн., превысив показатель первого квартала прошлого года на 25,3%. Валовая прибыль "Мотор Сич" в январе-марте снизилась на 4,4% до 726,79 млн. грн., операционная - на 43,5% до 324,4 млн. грн.

Предприятие отмечает, что с учетом тенденций роста цен на материалы, комплектующие, энергоносители уделяет большое внимание вопросу повышения цен на продукцию и услуги предприятия. "В контрактах на 2013 г. достигнут новый уровень цен на основные виды продукции и услуг производства "Мотор Сич", - указано в документе.

Согласно ему, в первом квартале по сравнению с аналогичным периодом 2012 г. увеличился объем реализации серийных авиационных двигателей. "Рост реализации обусловлен как новым уровнем цен, так и увеличением количества отгруженной продукции. Объем реализации наземной техники и услуг по капитальному ремонту авиадвигателей остался на уровне аналогичного периода прошлого года, так как в этот период, в основном, завершалось выполнение ранее заключенных контрактов", - уточняет "Мотор Сич".

В целом, согласно отчету, наличие подписанных контрактов и заявок, поступивших от потребителей на 2013 г., дают основания для положительного прогноза по объемам реализации по всей номенклатуре выпускаемой предприятием.

В документе также говорится, что доля экспорта в объеме продаж составила 93,4%, а крупнейшим покупателем было российское ООО "Центр закупок и логистики вертолетной индустрии".

ПАО "Мотор Сич" - один из крупнейших мировых производителей двигателей для авиационной техники, а также для промышленных газотурбинных установок. Поставляет продукцию в 106 стран.

Предприятие завершило 2012 г. с чистой прибылью по международным стандартам финансовой отчетности (МСФО) в 1619 млн. грн. и чистым доходом 6971 млн. грн. (Интерфакс-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА: ПАО «МОТОР СИЧ» ПРЕДСТАВИЛО В РОССИИ НАТУРНЫЙ ОБРАЗЕЦ ЛЕГКОГО МНОГОЦЕЛЕВОГО ВЕРТОЛЕТА МСБ-2

Украинское ПАО "Мотор Сич" впервые в России представило натурный образец легкого многоцелевого вертолета МСБ-2 взлетной массой 4 т, создающегося для замены вертолета Ми-2.

По мнению разработчика, появление подобной машины способствует удовлетворению потребностей государства и частных компаний вертолетной техникой данного класса, а также обеспечит развитие высокотехнологического сектора экономики Украины за счет развития производственной, научной базы вертолетостроительной отрасли и смежных отраслей.

В отличие от Ми-2, на МСБ-2 будут установлены современные двигатели АИ-450М, позволяющие получить более экономичный, мощный вертолет с расширенной областью применения по температуре окружающей среды и по высотности полетов. Кроме того, по мнению ПАО "Мотор Сич", модифицированный фюзеляж вертолета с увеличенным полезным объемом пассажирской кабины позволит получить более эргономичную расстановку пассажирских кресел (для пассажирского варианта) либо увеличение объема грузовой кабины (для транспортного варианта). "Измененное поло-

жение пассажирской двери позволяющее повысить удобство ее использования пассажирами, а также значительно упростит выполнения подъема потерпевших на лебедке в поисково-спасательном варианте вертолета", - пояснили в компании.

На МСБ-2 будет применяться новый пилотажно-навигационного комплекс различных модификаций, предусматривающий установку многофункциональных индикаторов в качестве пилотажных приборов и приборов контроля силовой установки и вертолета (так называемая "Стеклянная кабина"), а также новая несущая система для реализации повышенной мощности силовой установки и достижения максимальной взлетной массы 4 т. Также, для повышения эффективности несущего винта, будет изменена конструкция его лопастей и изготовление их из композиционных материалов. Кроме того, на вертолет установят усовершенствованный главный редуктор и трансмиссию, обеспечивающие передачи повышенной мощности от силовой установки к несущей системе вертолета.

В ПАО "Мотор Сич" отметили, что реализация конструктивных изменений позволит увеличить максимальный взлетный вес на 450 кг, повысить производительность на 15%, топливную эффективность на 25% и, соответственно, снижение общих эксплуатационных расходов. Также у вертолета появится возможность эксплуатации при повышенной температуре окружающей среды, на увеличенных высотах, и будет обеспечено улучшение летно-технических характеристик. (Aex.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

Анализ

УКРАИНА: САМОЛЕТОСТРОИТЕЛЬНАЯ ОТРАСЛЬ ОКАЗАЛАСЬ ЗАЛОЖНИЦЕЙ ОБЩЕПОЛИТИЧЕСКОГО РАЗЛАДА

Было время, когда самолетостроение действовало как могучий объединяющий фактор для Украины и России. Проект Ан-70 вообще называли визитной карточкой двусторонних отношений, а схожие кооперационные схемы сохранялись еще разве что в космической сфере. Но к весне вызрел очередной виток напряженности в отношениях двух государств, и самолетостроительная отрасль в очередной раз оказалась заложницей общеполитического разлада. Российская сторона сначала устами посла в Украине Михаила Зурабова, а затем и серией недвусмысленных действий заявила об очередном выходе из проекта создания и производства военно-транспортного самолета Ан-70. И не только. Затрещали по швам практически все совместные планы в области самолетостроения, от Ан-140 до мегапроекта по возобновлению производства модернизированного самолета Ан-124 "Руслан".

В чем же истинная причина такого откровенного саботажа и предательства идей, которыми самолетостроители гордились несколько десятилетий? Или в России внезапно прозрели, осознав несовершенство совместных с Украиной проектов, чтобы вернуться к давно забытым национальным наработкам? На поверку выяснилось: самолетостроение попросту приносится в жертву политическим амбициям Кремля.

За два десятилетия самостоятельного обитания после развала Советского Союза Кремль разработал немало занятных механизмов для политического давления на территории, считая их незыблемой зоной своих интересов. Когда дело касается Украины, для политического шантажа нередко используются удары по высокотехнологическим отраслям и проектам, содержащим критические технологии. Но если, к примеру, отказ в 1996 г. поставлять комплектующие для украинских танков, предназначенных Пакистану, вполне можно было объяснить конкуренцией танкостроительных школ и намерением России заключить подобный контракт с Индией, то самолетостроительные демарши сопоставимы с харакири для отрасли собственной. Однако авиапромышленные управленцы неумолимы и готовы применить удушающий прием своим авиастроителям, когда общая парадигма складывается не по их плану.

А план был прост: создать вассальную, полностью подконтрольную территорию. Русский язык - государственный доминирование церкви Московского патриархата, втягивание Украины в экономические и военно-политические организации. Спору нет, Москве многое удалось. Но итоги февральского саммита "Украина-ЕС", как и настойчивые попытки Киева уйти от критической зависимости от РФ в энергетике, оказались далеко не тем результатом, на который рассчитывал Кремль. Втягивание Украины в Таможенный союз фактически заморожено. Интерес к военно-политическому блоку - ОДКБ - не проявлен. Достигнуть удалось лишь паллиатива.

И вот опять в ход пошло самолетостроение. Не единственная жертва, конечно, а в пакете с политическими и другими экономическими аргументами. Сопутствующую причину следует искать в несговорчивости украинцев - уже много времени и сил Москва потратила на то, чтобы получить контроль над киевским самолетостроительным КБ Антонова (два серийных завода россиян интересуют мало при наличии целой орды собственных). Давно ни для кого не секрет: на всей постсоветской территории жизнеспособны и сохранили всю цепочку разработки и производства самолетов только два КБ: Антонова и Сухого. Но ОКБ Сухого всерьез может заниматься только военными машинами (кто наблюдал за проектом создания пассажирского самолета "Сухой Суперджет-100", неминуемо признает это). Тогда как традиционный профиль КБ Антонова - военно-транспортные и региональные пассажирские самолеты. Потому давление на отрасль имеет двойную выгоду: и как политическая пощечина государству, и как узда для непокладистого партнера. На самом деле, украинский авиапром на российский рынок традиционно делал большие ставки. Но, рубя наотмашь свои заказы и перспективы, Россия навсегда потеряет возможность оставаться в числе производителей конкурентоспособных военно-транспортных и региональных пассажирских самолетов.

Трюк с демаршем, между прочим, давно отработан. В 2006 г. Россия уже официально выходила из проекта Ан-70. Формально, военные во главе с тогдашним главкомом ВВС РФ генералом Владимиром Михайловым говорили о ряде несоответствий по тактико-техническим характеристикам. На самом же деле, отказ был частью "наказания" Украины за ее евроатлантическую интеграцию и желание стать членом НАТО. Любопытно, что как только опасность движения Украины в НАТО миновала, в 2009 г. российская сторона не только вернулась в проект, но и признала, что Ан-70 остается самым лучшим в мире проектом военно-транспортного самолета. Заявления генерала Михайлова (особо обращается внимание на конкретного генерала, вероятно, заложника ситуации, потому что целый ряд российских военных - от экс-главкомов ВВС РФ генералов армии Анатолия Корнукова и Петра Дейнекина до замминистров обороны-начальников вооружений ВС РФ генералов армии Анатолия Ситнова и Алексея Московского, - проект Ан-70 безоговорочно поддерживали, несмотря на политиков) были признаны либо несостоятельными, либо устаревшими. Правда, некоторые конкретные технические замечания разработчиками были устранены. В результате в 2012 г. появился документ, снимающий всякие былые противоречия и открывающий путь к серийному производству. Конечно, ко времени возвращения РФ в проект главный конкурент Ан-70, европейский самолет

А400М имел целый букет проблем, а сам проект был на грани распада. Но ныне, по оценкам экспертов авиастроительной отрасли, демарши России уже "украли" у Ан-70 семь лет. Как раз те годы, которые позволили бы ему опережать на рынке А400М. Не лишним будет подчеркнуть, что речь идет не о сугубо украинском самолете, а об украино-российской воздушной машине, триумф которой на рынке мог бы стать реальной победой двух государств.

Если в 2006 г. для заклания избрали Ан-70, а по остальным проектам продолжалось тихое, взаимовыгодное взаимодействие самолетостроителей двух государств, то ныне - обвал по всему фронту. Не исключено, что в этом факте следует искать корни еще одной интриги с самостоятельным сюжетом, развивающейся, не исключено, даже вне контроля Кремля. Чтобы понять механику происходящего, сделаем беглый обзор ситуации.

В свое время Минобороны РФ заказало авиапрому 10 самолетов Ан-140 в военной версии (ГП "Антонов" тут осуществляет конструкторское сопровождение и поставки машинокомплектов). Более того, неофициально военное ведомство объявило об увеличении этого заказа до 62 воздушных машин. А также выразило готовность взять под контроль начало серийного выпуска модернизированного тяжелого транспортника Ан-124 "Руслан" (чтобы начать дорогостоящий проект). С руководством военного ведомства России фактически был решен еще один взаимовыгодный вопрос - приобретение второго экземпляра самого большого в мире самолета - Ан-225 "Мрия". Это соответствовало авиастроительным амбициям РФ и было выгодно Украине для продвижения за полученные деньги Ан-70 и его "младшего брата" - нового военно-транспортного самолета Ан-178 грузоподъемностью 15-18 т, с великолепными, как считают эксперты, перспективами. Наконец, в 2012 г. был решен важнейший вопрос - начало серийного производства Ан-70. Для этого российская сторона определилась с "производственной площадкой" - Казанским авиационным производственным объединением им. Горбунова. Заметим, во всех этих проектах участие российского авиапрома предусматривалось максимально возможное, во всех случаях, включая и производство самолетов Ан-148/158, предполагалась загрузка серийных предприятий РФ. Только на подготовку производства Ан-70 было выделено 12 млрд. руб. (интересно, куда они денутся, если отказ от Ан-70 все-таки произойдет?).

Но в дело включилась политика… Согласно М. Зурабову, вначале Минобороны РФ предполагало закупить 70 единиц. Ан-70, затем - 60 машин, в предпоследний раз - 16. Теперь - ноль. Потому что Россия начала производить свои военно-транспортные самолеты Ил-476. Видно кто-то уж очень настойчиво рисовал российскому президенту Владимиру Путину радужную перспективу Ил-476, раз он с энтузиазмом назвал эту воздушную машину "первым практически новым самолетом, который российский авиапром произвел за последние двадцать лет". А зря глава российского государства так воодушевился. Потому что, во-первых, этой фразой он признал, что все самолетостроительные КБ России действительно "лежат". А во-вторых, здорово подставил себя (или, скорее, окружение его подставило), назвав новым самолетом модернизацию старого.

Ил-476 именно потому и хорош, что создавался во времена, когда КБ было развитым и сильным, а конструкторская школа - целостной. Ил-76 разрабатывался под руководством выдающегося советского конструктора Генриха Новожилова (легендарный Сергей Ильюшин по сути сам успел в 1967 г. лишь утвердить технические характеристики самолета, уступив место генерального Г. Новожилову в 1970 г.). Но как бы ни был прекрасен Ил-76, свой первый серийный полет он совершил еще в мае 1973 г. То есть, 40 лет назад! И надо понимать, что усиление крыла, увеличение дальности полета на 1 тыс. км и модернизация автоматики управления не могут сделать его новой машиной.

Однако самое время вернуться к интриге. Многие связывают резкие изменения ситуации с назначением на должность министра обороны РФ Сергея Шойгу. Однако еще при его предшественнике Анатолии Сердюкове ОКБ Ильюшина получило заказ на 39 самолетов Ил-476 и, соответственно, благосклонность президента Путина. Злые языки в РФ твердят, что авиапром (в лице "Объединенной авиастроительной корпорации") готов к сотрудничеству с Украиной, но в самой России необратимые изменения начались после назначения в декабре в 2011 г. заместителем председателя правительства РФ и главой Военно-промышленной комиссии РФ Дмитрия Рогозина. Еще во времена исполнения роли представителя РФ при НАТО Д.Рогозин отличался особенной неприязнью к Украине. Но дело, как говорят российские самолетостроители на условиях анонимности, не в этом. А в том, что, Рогозин, являясь родственником руководителя ОКБ Ильюшина Виктора Ливанова, "продавил" для него должность генерального конструктора по военно-транспортным самолетам. Постепенно В. Ливанов при поддержке влиятельного родственника стал играть куда большую роль, нежели просто руководитель одного из российских самолетостроительных КБ. В частности, выполнение контракта от МО РФ на поставки 39 самолетов Ил-476, как считают аналитики, будет осуществляться путем перераспределения ресурсов. И не каких-нибудь, а тех, что ранее предназначались на производство модернизированных Ан-124. Таким образом, одним движением с рынка вытесняются сразу два антоновских самолета. Впрочем, не так давно Ливанов завизировал документ, предписывающий самостоятельно модернизировать "Руслан" до версии Ан-124-100М. Смелость невиданная, принимая во внимание вопрос безопасности полетов.

Тем временем, третий антоновский проект - на поставки партии Ан-140 МО РФ, - представители нового лобби намерены аннулировать за счет повторного продвижения самолета Ил-112 (разумеется, с повторным выделением средств, так как ранее выделенные безвозвратно канули в Лету). И ничего, что Ан-140 уже летает (МО РФ поставлены четыре машины), а Ил-112 все еще на бумаге. Да и возможности его создания весьма сомнительны - ведь и сам Путин признал, что за 20 лет ничего не создали. Но, кажется, команда "Рогозин-Ливанов" намерена все возможные проекты перебросить на ОКБ Ильюшина. А решение, как зафиксировало специальное совещание по этому поводу замминистра Юрия Борисова, ожидается к 1 июля. Кроме выпуска Ил-476 вместо Ан-70, модернизации Ан-124 без ГП "Антонов", заменой военной версии Ан-140 несуществующим Ил-112 в списке оказался еще и небезызвестный МТА, самолетный проект, которым уже доброе десятилетие водят за нос индийских партнеров. Даже у менеджеров российских авиационных заводов создается впечатление, что родившееся в России самолетостроительное лобби давно ведет собственную игру.

Кстати, и это не вся идея-фикс. Дело в том, что в России развилась навязчивая идея получить документацию и равные интеллектуальные права на совместные с Украиной авиационные проекты. Например, недавно ГП "Антонов", идя навстречу этой настойчивой идее, дало такие права на модернизацию грузовых люков на самолет Ан-140. Также равные интеллектуальные права российской стороны зафиксированы и на Ан-70. Но как далеко будет простираться эта идея, и какой удар можно ожидать, если уже в настоящее время в России гуляет намерение самостоятельно заняться продлением ресурса, техническим обслуживанием и модернизацией всех самолетов "Антонова", производящихся и летающих в РФ. А это Ан-140,

Ан-148, Ан-158, Ан-124 и устаревающие - Ан-24 и Ан-26. Более того, если такая задача будет пролоббирована на самом верху, вслед за влиянием на авиапромышленную политику Украины может последовать реализация намерения "перекупки" инженерных кадров.

Конечно, одна из целей режиссеров этой самолетной мистерии - "поставить на колени" "Антонова", хотя бы путем отсечения от контроля собственных проектов и резкого снижения уровня кооперации с Украиной. Для реализации более глобальной цели в РФ ожидается изменение законодательства с целью предоставления прав генеральным конструкторам осуществлять работы, в том числе в сфере модернизации и конструкторского сопровождения самолетов иностранного производства.

Но если кто и впрямь думает что между Ан-70 и Ил-476 можно поставить знак равенства, ему следует ознакомиться хотя бы со статистикой. Еще в 2003 г. Ан-70 установил шесть мировых рекордов грузоподъемности, среди прочего, подняв на испытаниях 55 т груза на высоту 7355 м. По топливной эффективности Ан-70 превосходит даже А400М. Ан-70 способен перевозить 98% имеющихся основных типов вооружений (по специальному списку, отработанному несколько лет назад военными РФ и разработчиками), а Ил-476 - только 70%. Если говорить о номенклатуре вооружений, то Ан-70 берет на борт 19 единиц техники, а Ил-476 - только 9. Дело в том, что сечение грузовой кабины у Ил-476 существенно меньше, чем у всех современных военно-транспортных самолетов: Ан-70, С-17, А-400М и даже китайского Y-20 (созданного, кстати, не без помощи ГП "Антонов"). В реалиях это выглядит так: ЗРК "Бук", танк Т-90, самоходная артиллерийская установка МСТА-С, зенитный ракетно-пушечный комплекс "Тунгуска" и практически все современные РЛС Ан-70 на борт берет, а вот Ил-476 - нет. Да, Ил-476 сможет взять часть вооружений в разобранном виде. Но война на Кавказе, да и другие военные конфликты стали яркой демонстрацией необходимости внедрения оперативного десантного лозунга "С неба - на землю - в бой!". В ином случае привезенные вооружения могут попросту стать трофеями противника. Кстати, российские военные сами признавались, что возвращение к проекту Ан-70 в 2009 г. (сразу после оценки активных фаз чеченского конфликта и российско-грузинской войны) как раз и обусловлено способностью Ан-70 перебрасывать готовые к действию вооружения. Кроме того, Ан-70 может взлетать с необорудованных взлетно-посадочных полос: для разгона ему требуется 607 м по грунтовой полосе и 310 м - по оборудованной. Эту характеристику считают важной все мировые разработчики, и потому С-17, А-400М и Y-20 обладают способностью взлетать с 900-метровых полос, в том числе грунтовых. А вот Ил-476 необходимая длина взлетки составляет 2100 м. Более того, авиапромышленники утверждают, что на грунтовых полосах Ил-476 взлетит и сядет только пустым - стало быть, переброски вооружений и личного состава не осуществит. Наконец, самая существенная характеристика - расход топлива. У "Ила" он в 1,7 раз больше. Часовой расход топлива у Ан-70 составляет 4400 кг/ч, тогда как у Ил-476 - 8100 кг/ч. На деле (по российским же расчетам) для выполнения боевой задачи можно обойтись парком Ан-70, в два раза меньшим парка Ил-476. Это при том, что взлетный вес оперативно-тактического Ан-70 составляет 125-140 т, а оперативно-стратегического Ил-476 - порядка 210 т.

Вот и вся картинка. Да, узким местом Украины действительно является ресурсная слабость Министерства обороны, которое из-за недостатка финансирования сократило закупочные планы с пяти до трех самолетов. Именно из-за недостатка бюджетных ассигнований на национальную оборону до сих пор не летает серийный Ан-70. К сожалению, как раз привязка проекта к военному заказу не позволяет отправить самолет гулять по миру в экспортной версии - хотя бы, как новый танк "Оплот", который не поставляется в ВСУ, зато хорошо пошел на экспорт. Но, что касается заказов на Ан-70, то при его стоимости, почти в три раза меньшей, чем А400М, в них можно не сомневаться. На ГП "Антонов" называют, как минимум, три государства, готовых к приобретению.

Ан-70. Но дело даже не в этом. А в том, что в своих намерениях "наказать" Украину путем отказа от ее самолетов РФ попросту окажется с военно-транспортной машиной, уступающей всем мировым аналогам, включая китайский. Небезынтересно, что ряд руководителей авиационных заводов, и даже люди в авиационной администрации, взирая на развернутую группой "Рогозина-Ливанова" войну, пребывают в уверенности, что им попросту удалось запутать В. Путина, чтобы перебросить большинство заказов на ОКБ Ильюшина. Возможно, это и так. Хотя специальное поручение рассмотреть вопрос самостоятельной модернизации самолетов "Антонова" без согласования с разработчиком и принять решение до 1 августа подписано как раз президентом России. В любом случае, России есть, что терять в лице украинского авиапрома. И потеряет она, несомненно, больше, чем могла бы приобрести. (Зеркало недели/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: НОВЫЙ ВЕРТОЛЕТ МИ-38 БУДЕТ ВОСТРЕБОВАН ЗАКАЗЧИКАМИ

Новый российский вертолет Ми-38 обещает стать весьма привлекательным как для российских, так и для зарубежных заказчиков. Такое мнение высказал главный конструктор Московского вертолетного завода им. Миля (входит в холдинг "Вертолеты России") Георгий Синельщиков на международной выставке HeliRussia-2013.

"Программа Ми-38 открывает новую рыночную нишу между средним многоцелевым вертолетом Ми-8/17 и рекордсменом- тяжеловесом Ми-26. Важнейшим достоинством является то, что он по желанию заказчика может оснащаться как российскими двигателями ТВ7-117В, так и зарубежными - фирмы "Пратт энд Уитни Канада". И это является большим конкурентным преимуществом машины", - отметил Синельщиков.

По его словам, новую разработку отличает "низкий уровень вибрации и шума в кабине". Это является критичным фактором для винтокрылых машин, поскольку, с одной стороны, улучшает функционирование агрегатов и систем, с другой - создает комфортные условия для экипажа и пассажиров. "В конечном итоге повышается надежность и безопасность полетов. Машина неприхотлива и в короткие сроки может быть подготовлена к полету", - подчеркнул главный конструктор.

По его оценке, Ми-38 будет востребован в первую очередь в региональной авиации, для авиационного обеспечения нефти- и газоразработок на шельфе, в интересах МЧС и силовых ведомств, а также в ВИП-варианте и летающего госпиталя.

Уже построены три опытных образца Ми-38. В период предсерийной доводки вертолета команда МВЗ им. Миля установила пять мировых рекордов для вертолетов взлетной массой 10-20 тыс. кг.

Этот вертолет вызывает все больший интерес у потенциальных заказчиков. Предполагается, что в 2015 г. "будет построено шесть серийных машин", сказал Синельщиков. (АРМС-ТАСС/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ЕСТЬ ЛИ ПЕРСПЕКТИВЫ У АВИАПРОМА?

"Рынок авиации чрезвычайно конкурентный, поэтому нельзя исключать, что негативная информация о российском авиастроении, распространяемая отдельными представителями политической элиты и рядом российских СМИ, направлена на лоббирование интересов крупнейших зарубежных авиапроизводителей", - заявил член Военно-промышленной комиссии при правительстве РФ Михаил Каштан на совместном заседании Экспертных советов по развитию предприятий ОПК и авиационно-космическому комплексу Комитета Госдумы по промышленности.

Мероприятие состоялось под руководством председателей Экспертных советов: первого заместителя Комитета Государственной думы РФ по промышленности, первого вице-президента Союза машиностроителей России Владимира Гутенева и члена думского Комитета по промышленности Олега Савченко. В заседании приняли участие представители верхней и нижней палат российского парламента, правительства РФ, крупных профильных общественных организаций, промышленных предприятий, а также независимого экспертного и научного сообществ.

В рамках заседания Владимир Гутенев подчеркнул, что придание гипертрофированного характера даже небольшим проблемам российского авиастроения - проявление в отрасли "сердюковщины". "Даже если есть недостатки - их необходимо решать в рамках обсуждения специалистов, не вынося за периметр страны. Иначе подобные заявления наносят серьезный ущерб экономике страны, сохранению рабочих мест, решению социальных задач. Мы наблюдали, как у наших коллег - депутатов иногда возникают попытки получить политические дивиденды на "костях" нашей промышленности, когда организовывались сборы странных подписей под заявлением, что наша авиация неэффективна. При этом у нас на 18% увеличились объемы продаж вертолетов, растут объемы гражданской авиации, а боевая фактически является нашим кормильцем", - заявил он.

Член Военно-промышленной комиссии при правительстве РФ Михаил Каштан подчеркнул свое крайне негативное отношение к непродуманным заявлениям, которые отрицательно сказываются на реализации российской продукции на зарубежном рынке. "Первые лица страны говорят о наших крупных достижениях в развитии авиации, поэтому, естественно, конкуренты проводят жесткое лоббирование своих интересов с использованием всех допустимых и недопустимых методов. Кроме того, неоднократно были случаи, когда публичные люди "очерняли" нашу технику. В этой связи мы получили очень жесткое указание от председателя ВПК Дмитрия Рогозина, который потребовал сначала разобраться с проблемой самим, а потом делать какие-либо публичные заявления. Понятно, что проблемы есть в любой отрасли, и это нормально. Но заявления в СМИ не должны затрагивать интересы государства", - подчеркнул Михаил Каштан.

Каштан особо отметил впечатляющие успехи ОАО "ОАК". "Многие годы государство не имело достаточных средств для заказа боевых самолетов и вертолетов, мало уделялось внимания модернизации производства. Сейчас все основные типы авиационной техники оснащены по самому современному уровню и абсолютно не уступают, а по многим показателям и превосходят то, что есть у конкурентов. За долгие годы мы впервые полностью выполнили гособоронзаказ", - заявил он.

Подчеркнул член Военно-промышленной комиссии при правительстве РФ и поразительные результаты ОАО "ОАК" в гражданской авиации. "Во-первых, мы производим все размеры самолетов, которые есть в мире. Во-вторых, мы разрабатываем новые типы судов, такие как Sukhoi Superjet. Это лучший гражданский самолет, который мы смогли создать в постсоветское время, в нем воплощены наши отечественные идеи. И главная проблема заключается в том, что по различным причинам, под различными предлогами нас не допускают по сертификации воздушных судов как в Европе, так и в США", - подчеркнул Каштан.

О неравной конкуренции с крупнейшими мировыми производителями заявил и председатель Комитета Госдумы РФ по вопросам собственности Сергей Гаврилов. "В первую очередь это касается доступа к финансовым ресурсам мер господдержки. Кроме того, у отечественных авиастроителей остро стоит вопрос обеспечения кадрами. При этом на ОАК лежит большая ответственность по выполнению социальных обязательств перед сотрудниками и содержанию большой инфраструктуры", - отметил Гаврилов.

По итогам заседания исполнительный вице-президент ОАО "ОАК" Александр Туляков заявил, что обсуждаемые проблемы для корпорации чрезвычайно актуальны. "Я рад, что мы получили поддержку руководителей Комитета Государственной думы по промышленности. Надеюсь, что наши инициативы, с которыми мы будем в дальнейшем обращаться, будут услышаны и поддержаны. В первую очередь это касается продвижения нашей продукции на рынке и одобрения действий, предпринимаемых руководителями нашей компании", - сообщил он. (ТС ВПК/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ОТСТАВАНИЕ В СФЕРЕ БОРТОВОЙ АВИОНИКИ ГРОЗИТ ПОТЕРЕЙ ПОЗИЦИЙ НА МИРОВОМ РЫНКЕ ВЕРТОЛЕТОСТРОЕНИЯ

Отставание в сфере бортовой авионики является очень опасной тенденцией и может грозить потерей позиций на мировом рынке вертолетостроения. Такое мнение в ходе научно-практической конференции "Авиационное бортовое оборудование" на выставке HeliRussia-2013 высказал управляющий директор по авиационным проектам "Ростеха" Алексей Федоров.

По его словам, вертолетостроение сегодня - наиболее динамично развивающаяся отрасль российской авиапромышленности. Спрос на российские вертолеты на мировом и внутреннем рынке огромный и предложений тоже очень много. "И самое главное, что наше российское вертолетостроение находится на самом передовом уровне и в некоторых секторах занимает лидирующее позиции", - отметил Федоров.

Авиационное приборостроение - наиболее интеллектуальное направление работы, продолжил представитель "Ростеха". Здесь реализуется наибольший объем внедрения инноваций, идет интеллектуализация конечного продукта и отставание в этой сфере особенно опасно, поскольку наукоемкая составляющая нарабатывается длительные годы и потери восстановить нелегко.

"Если мы сегодня в этом направлении допустим отставание и не уловим вовремя мировые тенденции и их не подхватим, мы можем иметь печальные результаты и потерять свои позиции на рынке, как в свое время произошло с гражданской самолетной техникой", - предупредил Федоров, который ранее длительное время занимал пост президента "Объединенной авиастроительной корпорации" (ОАК). - И сейчас мы очень большими усилиями, крупными капиталовложениями и человеческими ресурсами пытаемся эти отставания наверстать". (АРМС-ТАСС/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: В УЛЬЯНОВСКОЙ ОБЛАСТИ ОБСУДИЛИ СОЗДАНИЕ ЦЕНТРА ТРАНСПОРТНОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Создание Центра российского транспортного авиастроения в Ульяновской области обсудили губернатор региона Сергей Морозов и первый заместитель генерального директора госкорпорации "Ростехнологии" Алексей Алешин, сообщила пресс-служба областного правительства. Алексей Алешин сообщил, что соглашение между правительством Ульяновской области, "Объединенной авиастроительной корпорацией" и ГК "Ростехнологии" о создании Центра российского транспортного авиастроения планируется подписать в рамках авиасалона МАКС-2013 в августе-сентябре. Предприятие войдет в ульяновский авиационный кластер.

Как заявил губернатор, взаимодействие с государственной корпорацией позволит полностью реализовать пошаговый план создания такого объединения в пределах ульяновской портовой экономической зоны. "Сейчас огромное количество самолетов для обслуживания вылетает за пределы России, компании платят за это огромные деньги. Это неправильно. Сегодня мы обсудили создание центра такого обслуживания у нас в регионе. Он будет частью авиационного кластера", - отметил Сергей Морозов.

По мнению экспертов, создание подобного центра возможно при размещении в непосредственной близости друг от друга офисной инфраструктуры, производственных площадок, аэропорта, способного принимать и обслуживать воздушные суда разных типов, учебных учреждений различных уровней для подготовки пилотов и техников. Необходимый комплекс объектов частично сложился в Ульяновской области и в настоящий момент объединен в авиационный кластер "Ульяновск-Авиа". Недостающие для решения задач центра элементы планируется привлечь в регион в качестве дополнительных резидентов кластера, говорится в сообщении пресс-службы.

Алексей Алешин пояснил, что ГК "Ростехнологии" также реализует соглашение с Ульяновской областью, касающееся развития находящихся на территории региона предприятий. "У нас полное взаимопонимание с руководством области, и есть серьезные планы по развитию предприятий, которые входят в концерн "Ростехнологии". Было направлено достаточно, в том числе и бюджетных средств на их модернизацию. Но мы вряд ли могли бы освоить эти средства без поддержки властей в правильном направлении. Уверены, что дальнейшее сотрудничество будет столь же конструктивным", - сообщил первый замгендиректора госкорпорации.

Также в ходе мероприятия губернатор Сергей Морозов провел переговоры с генеральным директором ОАО "Концерн "Радиоэлектронные технологии" Николаем Колесовым. Стороны затронули тему социально-экономического сотрудничества, а также консолидацию активов ОАО "Концерн "Радиоэлектронные технологии" в Ульяновской области и создание на их основе научно-производственного объединения на базе ОАО "УКБП". "В нашем регионе развито машиностроение, мы являемся одним из авиапромышленных центров. Поэтому наш разговор затрагивал все, что связано с развитием авиастроения, в частности, систем бортового управления самолетов. Было приятно слышать про серьезную загрузку таких наших предприятий, как УКБП и "Утес". Мы получим не только огромные налогоотчисления в бюджет, но и более высокую заработную плату работников предприятий", - резюмировал глава региона. (Aex.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ОАО «АВИАЦИОННЫЙ КОМПЛЕКС ИМ. С. ИЛЬЮШИНА» ИСПОЛНИЛОСЬ 80 ЛЕТ

Знаменитое отдельное конструкторское бюро (ОКБ), создающее самолеты марки "Ил" - ныне ОАО "Авиационный комплекс им. С. Ильюшина" – отметило 17 мая 80-летие основания. За этот период авиаконструкторы разработали более 230 и создали свыше 120 типов самолетов различных модификаций. На серийных заводах за прошедшие годы "было построено свыше 60 тыс самолетов марки "Ил". Как сообщил генеральный директор - генеральный конструктор фирмы "Ильюшин" Виктор Ливанов, отличительными особенностями этих машин являются "простота конструкции, технологичность производства, высокая надежность, большой ресурс, удобное пилотирование и техобслуживание".

Спектр находящихся сегодня в эксплуатации самолетов "Ил" достаточно широк: пассажирские, военно-транспортные, грузовые, специального назначения и т. д. Особая потребность в России в настоящее время ощущается в самолетах для региональных и местных линий семейства Ил-114. В национальной компании Узбекистана успешно эксплуатируется построенный ранее в Ташкенте авиалайнер Ил-114-100. По словам Ливанова серийное производство его в Узбекистане завершено, "а в России, к сожалению, не организовано".

В России, Беларуси, Южной Корее и Лаосе эксплуатируются несколько десятков легких многоцелевых самолетов Ил-103, которые используются для обучения летного состава, мониторинга, лесоохраны. Этот самолет, как и ранее Ил-96Т, впервые в России получил сертификат летной годности США.

Пассажирские широкофюзеляжные дальнемагистральные авиалайнеры Ил-96-300 эксплуатируются в специальном летном отряде "Россия" (для перевозки руководителей страны), а также в "Аэрофлоте". Три самолета уже в течение нескольких лет успешно летают в национальной кубинской авиакомпании. По оценке руководителя фирмы "Ильюшин", "сегодня Ил-96-300 полностью отвечает требованиям ИКАО по уровню шума и эмиссии выхлопных газов, а также способен совершать посадку по высшей категории ИКАО ("вслепую"). Грузовой самолет этого семейства Ил-96-400Т активно эксплуатируется в авиакомпании "Полет". Он способен перевозить 92 т грузов и является самым грузоподъемным безрамповым лайнером в стране. "Необходимо поддержать серийное производство этих машин, чтобы не потерять единственную в стране конструкторско-производственную школу по созданию широкофюзеляжных самолетов", - считает Виктор Ливанов.

Пять лет назад фирма "Ильюшин" начала проектирование с использованием цифровых технологий новой модификации военно- транспортного самолета - Ил-76МД-90А. С учетом применения новых двигателей, заменен на современный практически весь энергетический комплекс. Установлено новое радиотехническое оборудование, современные пилотажно-навигационный комплекс и система автоматического управления полетом. Между Минобороны РФ и "Объединенной авиастроительной корпорацией" заключен контракт на поставку 39 транспортных самолетов Ил-76МД-90А.

Для реализации новых проектов и программ фирма "Ильюшин" активно работает с молодежью в профессионально ориентированных колледжах, средних и высших учебных заведениях. С этой целью бронируются бюджетные места для абитуриентов ВУЗов, предприятие выплачивает студентам дополнительные стипендии, предоставляются отсрочки от службы в армии на период обучения, гарантируется трудоустройство по специальности.

С 2013 г. действует положение, которое определяет порядок представления частичной денежной компенсации по возмещению расходов, связанных с оплатой найма жилого помещения работникам "Ильюшина". (АРМС-ТАСС/ Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ООО «АЭРОКОН» ЛЕТОМ 2013 ГОДА НАЧНЕТ ИСПЫТАНИЯ МОДЕРНИЗИРОВАННОГО БЕСПИЛОТНИКА «РУБЕЖ-20»

ООО "Аэрокон" (Казань) летом планирует начать летные испытания модернизированного беспилотного летательного аппарата (БПЛА) "Рубеж-20" комплекса воздушной разведки, наблюдения и мониторинга, сообщил главный конструктор компании по беспилотным системам самолетного типа Игорь Петухов.

По его словам, комплекс с беспилотником "Рубеж-20" является приоритетной разработкой предприятия. БПЛА планируется модернизировать для расширения возможностей комплекса в целом. В частности, на модернизированном беспилотнике планируется установить российский двигатель внутреннего сгорания (ДВС), разработка которого ведется на предприятии. Кроме того, будет улучшена аэродинамика планера, БПЛА будет оснащаться новой гиростабилизированной платформой с расширением как целевой нагрузки, так и точностных характеристик самой платформы, уточнил И. Петухов.

Беспилотник "Рубеж-20" создан по схеме верхоплана с Т-образным хвостовым оперением и толкающим воздушным винтом. "Рубеж-20" способен принимать на борт полезную нагрузку массой до 7 кг при стартовой массе самого беспилотника в 20 кг. Взлет беспилотника осуществляется при помощи катапульты, а посадка - на парашюте, причем во время посадки в нижней части "Рубежа-20" надувается специальный амортизатор. Следящее оборудование, устанавливаемое на аппарат, имеет систему стабилизации и управления. Кроме того, "Рубеж-20" оснащен автоматической системой управления. Установленный на беспилотнике двигатель, работающий на бензине Аи-95, позволяет аппарату развивать скорость до 110 км/ч и находиться в воздухе до 8 часов. Ведутся работы по увеличению продолжительности полета беспилотника до 12 и более часов. (АвиаПорт/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: СКОРОСТНОЙ ВЕРТОЛЕТ ПОЯВИТСЯ В 2018 ГОДУ

Холдинг "Вертолеты России" совместно с Минобороны и Минпромторгом начал научно-исследовательские работы по созданию перспективного скоростного вертолета. Как сообщает РИА "Новости" со ссылкой на генерального директора холдинга Романа Чернышева, сертификационные испытания новой машины могут начаться уже в 2018-2020 гг.

По словам Чернышева, разработку вертолета разделили на два этапа. В ходе первого планируется создать опытные образцы, скорость которых будет всего на 25% выше современных вертолетов. Опытные изделия будут изготавливаться по уже имеющимся технологиям и из опробованных материалов. В ходе второго этапа "Вертолеты России" приступят к созданию летательного аппарата, чьи технические характеристики существенно превосходят сегодняшние вертолеты.

Ранее стало известно, что Минпромторг на разработку нового скоростного вертолета выделил 2,5 млрд. руб. При этом первый этап научно-исследовательских работ планировалось завершить уже в ноябре.

Возможные технические характеристики перспективного скоростного вертолета неизвестны. Последние годы в России ведется работа над несколькими перспективными летательными аппаратами. В частности, КБ им. Миля работает над проектом вертолета Ми-Х1, а "Камов" - над вертолетами Ка-90 и Ка-92. Предполагается, что Ка-90 получит двухконтурный реактивный двигатель и сможет развивать скорость свыше 800 км/ч.

В 2010 г. также сообщалось о планах "Вертолетов России" создать боевой вертолет пятого поколения. (Lenta.ru/ Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ОАО «ГОРИЗОНТ» НАМЕРЕНО СЕРТИФИЦИРОВАТЬ КОМПЛЕКС С БЕСПИЛОТНЫМ ВЕРТОЛЕТОМ S-100

ОАО "Горизонт" (Ростов-на-Дону) планирует сертифицировать комплекс воздушной разведки, наблюдения и мониторинга с беспилотным летательным аппаратом (БПЛА) вертолетного типа S-100, сообщила заместитель гендиректора компании Ольга Жук-Триполитова. По ее словам, так как все беспилотники признаны воздушными судами, требуются их сертификация. Однако для этого необходим так называемый сертификационный базис, который в России пока отсутствует. Поэтому каждый разработчик составляет самостоятельно с участием Центральным аэрогидродинамическим институтом (ЦАГИ) и Межгосударственным авиационным комитетом базис на каждый тип беспилотника.

По заказу предприятия специалисты ЦАГИ разработали критерии летной годности под беспилотник S-100 и сформировали сертификационный базис. Однако о сроках сертификации комплекса говорить пока преждевременно, считает замгендиректора.

По ее словам, что в России многие государственные и частные организации, которые заинтересованы в таком комплексе, имеют собственные требованиям к комплексу и БПЛА, и предприятие должно подтвердить их выполнение, чтобы получить разрешение на эксплуатацию комплекса в различных условиях для решения широкого спектра задач.

Многоцелевой беспилотный вертолет Camcopter S-100 разработан австрийской компанией Schiebel. Взлетная масса S-100 до 200 кг. Скорость полета максимальная - 220 км/ч, крейсерская - 100 км/ч. Предельная высота полета до 5500 м. Радиус действия - 150 км. Масса полезной нагрузки до 50 кг. Мощность двигателя - 55 л. с.

Лицензионным производством беспилотного вертолета занимается ОАО "Горизонт" - производителе судовых навигационных радиолокационных станций и береговых РЛК наблюдения, систем управления техническими средствами кораблей, жидкокристаллических мониторов, многофункциональных пультов и другой продукции. (АвиаПорт/ Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: САМОЛЕТЫ СУ-25 ОСНАСТЯТ НОВЫМ ОБОРУДОВАНИЕМ ДЛЯ ВЕДЕНИЯ БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ В НОЧНЫХ УСЛОВИЯХ

Компания "Сухой" планирует оснастить штурмовики Су-25 аппаратурой и оборудованием для ведения боевых действий в ночных условиях. Об этом сообщил источник в оборонно-промышленном комплексе.

"Следующим этапом модернизации штурмовиков Су-25 станет установка на эти самолеты оборудования, предназначенного для ведения боевых действий в ночных условиях", - сказал источник. По его словам, промышленность уже разрабатывает такую аппаратуру, которая позволит самолету работать, в том числе, совместно с "беспилотниками".

"В третьем квартале оборудование должно поступить в компанию "Штурмовики Сухого", после чего начнется его монтаж на Су-25 и летные испытания", - сказал он.

Источник напомнил, что ранее в ходе специальных летных испытаний была протестирована аппаратура дальней радиосвязи, засекреченной связи, телекодовой связи, станция РЭБ "Витебск-25". Он отметил, что все проведенные, проводимые и планируемые работы осуществляются с целью повышения боевой эффективности Су-25. "В этом году планируется модернизировать 12 строевых штурмовиков Су-25 в вариант Су-25СМ", - сообщил источник. (Aex.ru/ Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ОАО «КЛИМОВ» РАБОТАЕТ НАД ДВИГАТЕЛЕМ ДЛЯ ИЛ-112В

ОАО "Климов" (Петербург) прорабатывает основные направления продолжения создания авиадвигателя для легкого военно-транспортного самолета (ЛВТС) Ил-112В, сообщил источник в оборонно-промышленном комплексе. По его словам, в настоящее время формируется дополнение к техническому заданию на разработку двигателя для Ил-112, поэтому пока сложно сказать будет ли создаваться иной двигатель, но, скорее всего, он будет строится на базе ранее разрабатывавшегося двигателя ТВ7-117СТ.

В частности, планируется, что двигатель должен будет иметь несколько большую взлетную мощность, чем ТВ7-117СТ. На разработку двигателя, его летные и государственные испытания потребуется приблизительно 4 года.

Собеседник напомнил, что несколько лет назад прекратилось финансирование разработки двигателя ТВ7-117В, а также была приостановлена разработка и самолета Ил-112В.

На роль ЛВТС претендуют рамповые самолеты Ил-112В (новый проект) и Ан-140Т (на базе пассажирского Ан-140-100). Несмотря на то, что самолет на базе Ан-140-100 может быть создан немного раньше Ил-112В, грузовая кабина Ил-112В полностью по габаритам соответствует заданиям заказчика - грузовая кабина ЛВТС на базе Ан-140-100 имеет меньшие габариты, чем на Ил-112В и ЛВТС на базе Ан-140-100 не может перевозить всю номенклатуру техники, заданную заказчиком, отметил специалист.

ОАО "Климов" входит в состав "Объединенной двигателестроительной корпорации" дочерней компании ОАО "ОПК "Оборонпром" по управлению двигателестроительными активами. Предприятие занимается разработкой, сопровождением серийного производства и сервисным обслуживанием двигателей для вертолетов, а также реактивных двигателей для истребительной авиации. (АвиаПорт/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ОАО «НИЖЕГОРОДСКИЙ АВИАСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД (НАЗ) «СОКОЛ» В 2012 ГОДУ ПЕРЕДАЛО МИНИСТЕРСТВУ ОБОРОНЫ 15 САМОЛЕТОВ МИГ-31

Нижегородский авиастроительный завод "Сокол" (входит в ОАК) в 2012 г. передал Министерству обороны РФ 15 самолетов МиГ-31, сообщает РИА "Новости" со ссылкой на гендиректора завода Александра Карезина. "Это значительный вклад в обороноспособность страны", - сказал Карезин во время празднования 75-летия летно-испытательного комплекса предприятия. Он пояснил, что самолеты были модернизированы на заводе в рамках гособоронзаказа. Долгосрочный контракт заключен на 2011-2018 гг., за этот период на "Соколе" будет отремонтировано и модернизировано около 60 самолетов МиГ-31.

ОАО "НАЗ "Сокол" зарегистрировано в 1994 г. и является правопреемником Горьковского авиационного завода, основанного в 1932 г. С 1949 г. предприятие специализируется на выпуске истребителей семейства "МиГ". К наиболее известным в мире самолетам этой марки относятся МиГ-21, МиГ-25, МиГ-29УБ/УБТ, МиГ-31. В 2006 г. "Сокол" вошел в "Объединенную авиастроительную корпорацию". (Aex.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ ОАО «ОБЪЕДИНЕННАЯ ДВИГАТЕЛЕСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ» (ОДК) ВОЗГЛАВИЛ ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА ГК «РОСТЕХ» ВЛАДИМИР АРТЯКОВ

Совет директоров "Объединенной двигателестроительной корпорации" (ОДК), входящей в Государственную корпорацию "Ростех", избрал председателем заместителя генерального директора "Ростеха" Владимира Артякова. На этом посту ему предстоит обеспечить реализацию стратегии ОДК по укреплению позиций на российском рынке, попадание корпорации в пятерку мировых лидеров авиационного двигателестроения и подготовку IPO ОДК.

Заместителем Владимира Артякова избран Дмитрий Леликов, ранее занимавший пост главы СД ОДК. В совет директоров ОДК также вошли генеральный директор корпорации Владислав Масалов, начальник департамента стратегического и инновационного развития "Ростеха" Александр Каширин, начальник департамента промышленных активов "Ростеха" Игорь Рой, первый заместитель генерального директора "Оборонпрома" Павел Осин, заместитель генерального директора "Рособоронэкспорта" Александр Михеев, заместитель генерального директора "Оборонпрома" Василий Лапотько, директор Института мировой экономики и международных отношений Российской академии наук Александр Дынкин. "Сегодня в ОДК собран практически весь интеллектуальный и производственный потенциал авиационной двигателестроительной отрасли, - сказал Владимир Артяков. - Основной задачей для ОДК является создание современной конкурентоспособной корпорации, производящей широкую номенклатуру продукции. ОДК намерена обеспечивать своей продукцией не менее 70% потребностей российского рынка в газотурбинной технике и наращивать экспортные поставки за счет активной работы на рынках Индии, Китая, Ближнего Востока и стран СНГ. Важнейшей задачей остается неукоснительное выполнение гособоронзаказа. Благодаря увеличению выручки и широкому продуктовому ряду ОДК должна войти в пятерку мировых лидеров авиационного двигателестроения".

В 2012 г. предприятиями ОДК были выполнены обязательства по государственному оборонному заказу (ГОЗ) на 26,4 млрд. руб. Согласно ожиданиям корпорации, объем ГОЗ на 2013 г. для компаний ОДК возрастет более чем на 15%. Объем выручки всех предприятий компании в 2012 г. составил 128,6 млрд. руб. В 2016 г. корпорация планирует выйти на безубыточность. К 2020 г. ожидается рост выручки ОДК до 200 млрд. руб., рост выработки на 1 человека до 4 млн. руб.

ОДК является одним из важнейших участников проекта по созданию российского истребителя пятого поколения. Эта боевая машина определит будущее российской авиации. Среди ее качеств - сверхманевренность и способность совершать крейсерский полет на сверхзвуковых скоростях. Это будет достигнуто благодаря новой силовой установке, производством которой сейчас занимаются предприятия ОДК. Одной из важнейших задач корпорации является создание авиационного двигателя пятого поколения ПД-14 для принципиально новых самолетов семейства МС-21. Реализация проекта МС-21 позволит российским авиакомпаниям укомплектовать парк самолетов лайнерами отечественного производства и создаст конкурентоспособную альтернативу воздушным судам Boeing и Airbus.

Продукция ОДК широко востребована на мировых рынках, в том числе предприятиями космической отрасли. В апреле состоялся первый экспериментальный полет американской ракеты-носителя среднего класса "Антарес", предназначенной для доставки грузов на МКС. Ракета оснащена двигателями НК-33/AJ26, разработанными и произведенными в ОАО "Кузнецов", входящем в состав ОДК.

На данный момент более 50% продукции ОДК поставляется на экспорт. В структуре продаж корпорации преобладают военные двигатели, их доля составляет около 45%, гражданских двигателей - 6%. 19% приходится на долю газотурбинных установок наземного применения, остальное - на долю вертолетных и ракетных двигателей. (RusCable/ Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ОАО «ОБЪЕДИНЕННАЯ АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ» (ОАК) К 2016 ГОДУ ЗАВЕРШИТ ВЫДЕЛЕНИЕ БОЕВОЙ АВИАЦИИ В ОТДЕЛЬНУЮ БИЗНЕС-ЕДИНИЦУ

"Объединенная авиастроительная корпорация" к 2016 г. завершит выделение боевой авиации в отдельную бизнес-единицу наряду с транспортной, специальной и гражданской. Об этом рассказал исполнительный вице-президент корпорации Александр Туляков. "Мы уже запустили процесс создания дивизиональной структуры по принципу построения бизнес-единиц. Их у нас будет четыре: боевая, транспортная, специальная и гражданская авиация. К 2016 г. планируем завершить этот процесс", - сказал Александр Туляков.

Он пояснил, что на данный момент в составе бизнес-единицы боевой авиации уже произошло слияние компаний, входящих в группу "Сухой", в том числе к ней присоединили ОКБ Сухого, а также заводы в Новосибирске и Комсомольске-на-Амуре. Следующий этап, по его словам, включает в себя слияние корпорации "МиГ" и завода в Нижнем Новгороде.

Кроме того, отметил Александр Туляков, "до конца года в качестве костяка единицы специальной авиации будут слиты "Туполев" и КАПО".

Он сообщил, что за пять лет, 2007-2012 гг., годовое производство самолетов выросло с 54 до 102 машин. При этом ОАК планирует до 2025 г. ежегодно производить 325 воздушных судов, из них гражданские самолеты должны уже в 2020 г. составить половину. По его словам, к 2025 г. выручку планируется нарастить примерно до 800 млрд. руб. (в 2007-2012 гг. она выросла с 78 млрд. до 180 млрд. руб.). (Aex.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ИНВЕСТИЦИИ ОАО «ПЕРМСКИЙ МОТОРНЫЙ ЗАВОД» (ПМЗ) В МОДЕРНИЗАЦИЮ ПРОИЗВОДСТВА В 2013 ГОДУ СОСТАВЯТ 3,5 МЛРД. РУБ.

Пермский моторный завод (ПМЗ) инвестирует в модернизацию производства в 2013 г. 3,5 млрд. руб. Об этом сообщили на предприятии.

"Средства будут вложены в четыре основных проекта предприятия: подготовку серийного производства новых авиационных двигателей ПД-14 класса тяги 9-18 т, модернизацию сборочно-испытательного комплекса, модернизацию производственных мощностей ремонтного производства, а также поддержание производственных мощностей предприятия", - пояснили в пресс-службе ПМЗ.

На начало серийного производства двигателей ПД-14 и их модификации завод планирует вложить около 2 млрд. руб., которые будут направлены на приобретение 82 единиц нового технологического оборудования. Порядка 600 млн. руб. будут вложены в реконструкцию испытательной базы с внедрением современных автоматизированных систем управления технологическим процессом. Еще около 400 млн. руб. ПМЗ направит на техническое переоснащение и локализацию ремонтного производства, что, по данным пресс-службы предприятия, "позволит существенно повысить производительность труда при выполнении ремонтных работ и сократить цикл ремонта двигателей".

В свою очередь фактические инвестиционные затраты предприятия в 2012 г. составили 750 млн. руб., а за последние пять лет – 2008-2012 гг. - на техническое переоснащение и модернизацию было направлено 1,28 млрд. руб. (Metalmonitor/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ГОСУДАРСТВО НАМЕРЕНО УВЕЛИЧИТЬ ДОЛЮ В ОАО «РАКЕТНО-КОСМИЧЕСКАЯ КОРПОРАЦИЯ (РКК) «ЭНЕРГИЯ» ИМ. С. КОРОЛЕВА» ДО КОНТРОЛЬНОГО ПАКЕТА

Государство может увеличить свою долю в РКК "Энергия" с 38% до контрольного пакета. Об этом рассказал вице-премьер РФ Дмитрий Рогозин.

Зампред правительства напомнил, что после 2025 г. Россия должна выйти на создание сверхтяжелой космической ракеты, которая позволит выводить на орбиту до 170 т полезной нагрузки. "Над этим работают, например, в РКК "Энергия", где сейчас государство предполагает увеличить долю до контрольного пакета", - сказал Дмитрий Рогозин. Он уточнил, что в настоящее время доля РФ в предприятии составляет 38%. (Aex.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ЗАО «ЦЕНТР НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИХ УСЛУГ (ЦНТУ) «ДИНАМИКА» РАЗРАБОТАЕТ ТЕХНИЧЕСКИЕ СРЕДСТВА ОБУЧЕНИЯ ДЛЯ САМОЛЕТОВ ИЛ-76МД-90А И ИЛ-78М-90А

ЗАО "ЦНТУ "Динамика" заключило контракты с ОАО "ОАК - Транспортные самолеты" на выполнение ОКРов по разработке процедурного тренажера экипажа самолета Ил-76МД-90А, тренажера рабочего места оператора заправки самолета Ил-78М-90А, и учебного компьютерного класса (УКК) для подготовки летного и инженерно-технического состава на самолеты Ил-76МД-90А и Ил 78М 90А. Об этом сообщает пресс-служба компании.

"Перспективный военно-транспортный самолет Ил-476 (Ил-76МД-90А) представляет собой глубокую модернизацию транспортного самолета Ил-76МД. Сборка первых трех серийных транспортников Ил-476, которые будут переданы ВВС России в 2014 г., осуществляется на Ульяновском заводе "Авиастар-СП". Строительство самолетов ведется в рамках контракта с Министерством обороны РФ, по условиям которого военное ведомство должно получить 39 Ил-476. До 2020г. военное ведомство планирует приобрести около ста новых транспортников", - пояснил в пресс-службе ЦНТУ "Динамика".

Не исключено, что помимо Министерства обороны самолеты Ил-476 закупят и другие российские ведомства, например, гражданские компании, занимающиеся авиационными грузоперевозками. (Aex.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

МИРОВОЙ РЫНОК: ИНДИЯ ОТКАЗАЛАСЬ ОТ СОВМЕСТНОЙ С ИЗРАИЛЕМ РАЗРАБОТКИ БЕСПИЛОТНИКОВ

Министерство обороны Индии отвергло предложение о совместной с Израилем разработке и производстве беспилотных летательных аппаратов Heron, сообщает Defense News. Реализацией совместного проекта планировали заняться Организация оборонных исследований и разработок (DRDO) Индии и израильская госкомпания Israel Aerospace Industries. Вместо беспилотников Heron военное ведомство рекомендовало DRDO уделить больше внимания проекту зенитных ракетных комплексов MRSAM, реализация которого также проводится совместно с Израилем.

В настоящее время на вооружении Индии стоят 60 беспилотных летательных аппаратов Heron, и военное ведомство планирует приобрести еще некоторое количество таких машин. По данным DRDO, организация уже обладает широким спектром технологий, которые могут быть применены в совместном с Израилем проекте разработки беспилотников. Речь идет об аэродинамических свойствах фюзеляжа, композиционных материалах, телеметрии и силовой установке. По оценке DRDO, обновленный Heron с использованием индийских технологий получил бы большую дальность и продолжительность полета.

Источники Defense News в индийском оборонном ведомстве рассказали, что отказ от совместного проекта Heron означает, что Министерство обороны Индии в настоящее время нацелено на сохранение и скорейшую реализацию уже действующих программ, реализуемых в том числе и с участием иностранных партнеров. В настоящее время наибольший интерес для индийских военных представляют зенитные ракетные комплексы, разработка которых уже значительно отстает от графика.

Соглашение о совместной разработке MRSAM было подписано в 2009 г. Новые комплексы должны встать на вооружение Индии и Израиля. Индийские ВВС объявили о намерении закупить 18 перспективных комплексов средней дальности. Стоимость покупки этих комплексов оценивается в $1,2 млрд. Ожидается, что MRSAM смогут поражать воздушные объекты на дальности до 50 км. Боеголовки ракет перспективных комплексов будут оснащены системами самоликвидации. Испытания прототипа системы состоялись в декабре 2012 г. и были неудачными. (Lenta.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ЕВРОПА: В ЯНВАРЕ-АПРЕЛЕ 2013 ГОДА КОМПАНИЯ AIRBUS ПОЛУЧИЛА ЗАКАЗЫ НА 514 САМОЛЕТОВ

Европейский производитель авиационной техники - компания Airbus, сообщила о том, что за 4 месяца она получила заказы на 514 самолетов. Отдельно стоит отметить крупный заказ на узкофюзеляжные самолеты семейства A320, размещенный авиакомпанией Turkish Airlines. По информации концерна EADS общее количество заказанных самолетов за отчетный период с учетом аннулированных заказов составило 493 единицы.

По информации Airbus за 4 месяца производителем были поставлены заказчикам 202 самолета, в том числе четыре A380. (Aex.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ЕВРОПА: КОРПОРАЦИЯ EADS ПО ИТОГАМ I КВАРТАЛА 2013 ГОДА УВЕЛИЧИЛА ЧИСТУЮ ПРИБЫЛЬ

Корпорация EADS по итогам первого квартала увеличила чистую прибыль в 1,9 раза - со 126 млн. до 241 млн. евро, сообщает компания. Прибыль до учета налогов, процентов, износа и амортизации (EBITDA) выросла на 56% до 741 млн. евро. EBITDA Airbus, одного из подразделений EADS, выросла до 608 млн. евро. Квартальная выручка корпорации повысилась на 9% до 12,4 млрд. евро.

Поставки самолетов Airbus выросли в первом квартале до 144 единиц со 131 в январе-марте 2012 г. На конец квартала Airbus имел 410 заказов на коммерческие самолеты против 90 заказов годом ранее. Выручка в сегменте коммерческих самолетов выросла на 16% до 8,82 млрд. евро, в сегменте военных самолетов - на 45% до 615 млн. евро.

При этом Eurocopter сократил выручку на 13% до 1,038 млрд. евро на фоне снижения поставок. EADS ожидает определенных затруднений и снижения выручки и EBIT этого подразделения в связи с техническими проблемами многоцелевых вертолетов Super Puma.

EADS подтвердила февральский прогноз "умеренного роста выручки" с учетом ожидающегося снижения поставок Airbus A380. Показатель EBIT, очищенный от разовых факторов, ожидается на уровне 3,5 млрд. евро по итогам 2013 г., прибыль на акцию - составит порядка 2,5 евро. (Aex.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

БРАЗИЛИЯ: КОМПАНИЯ EMBRAER ВЫБРАЛА РЯД ПОСТАВЩИКОВ СИСТЕМ САМОЛЕТОВ СЕМЕЙСТВА E-JETS ВТОРОГО ПОКОЛЕНИЯ

Компания Embraer выбрала ряд поставщиков систем самолетов семейства E-Jets второго поколения. Ввод в эксплуатацию первого самолета данного семейства запланирован на 2018 г. Об этом сообщает пресс-служба Embraer.

Бразильский производитель выбрал компанию Moog в качестве поставщика системы управления типа fly-by-wire, в состав которой входят компьютеры системы управления полетом, гидравлические приводы ряда элементов механизации крыла и др.

Компания Rockwell Collins будет поставлять систему управления хвостовым стабилизатором, в состав которой входит электронный блок управления и механические приводы.

Систему управления закрылками и предкрылками, включающую электронный блок управления, механические приводы, датчики и т. д. будет производить компания Liebherr, которая также будет поставлять систему отбора воздуха от двигателя, противообледенительную систему, систему кондиционирования воздуха и наддува салона. "Создание второго поколения самолетов семейства E-Jets станет важным шагом на пути развития продуктового ряда пассажирских самолетов компании Embraer. Новейшие двигатели в сочетании с новым крылом с улучшенной аэродинамикой, системой управления типа fly-by-wire и прочими современными техническими решениями позволит добиться значительного сокращения расхода топлива, уровня вредных выбросов, шума, а также эксплуатационных расходов. Основной задачей Embraer в рамках данного проекта является создание лучшего на рынке продукта, который поможет компании сохранить лидерство в сегменте машин вместимостью от 70 до 120 кресел. На сегодняшний день более 900 самолетов семейства E-Jets эксплуатируются 62 компаниями из 42 стран", - отметили в компании. (Aex.ru/ Машиностроение Украины, СНГ, мира)

НОРВЕГИЯ: В 2017 ГОДУ МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ ВООРУЖИТСЯ ИСТРЕБИТЕЛЯМИ F-35

Министерство обороны Норвегии примет на вооружение первые шесть перспективных истребителей F-35A Lightning II в 2017 г., сообщает Defense News.

После поставки первой партии норвежское военное ведомство будет получать по шесть самолетов такого типа каждый год вплоть до 2024 г. В общей сложности Норвегия должна принять на вооружение 52 боевых самолета. Закупка каждой новой партии истребителей F-35 должна получать одобрение парламента страны.

На приобретение первой партии из шести боевых самолетов Норвегия потратит 12,9 млрд. крон ($2,18 млрд.). В эту сумму входят не только истребители, но также подготовка пилотов, тренажеров и сопутствующего оборудования. Правительство Норвегии также выделило дополнительные 3 млрд. крон "на непредвиденные расходы", связанные с закупкой F-35A. По словам представителя норвежского военного ведомства дополнительные средства не связаны с возможным увеличением стоимости F-35; по правилам, военные обязаны просить финансирование с небольшим запасом.

В общей сложности покупка 52 истребителей Норвегией оценивается в 62,6 млрд. крон. В эту сумму уже входят купленные в 2012 г. четыре истребителя, передача которых военным состоится в 2015-2016 гг. На этих самолетах норвежские пилоты будут проходить обучение в США. Министерство обороны Норвегии намерено заменить истребителями F-35 устаревшие F-16 Fighting Falcon. (Aex.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

США: ВООРУЖЕННЫМ СИЛАМ ПОСТАВЛЕН 250-Й ВЕРТОЛЕТ UH-72A

Вооруженным силам США компанией EADS North America поставлен 250-й вертолет UH-72A "Лакота".

Как сообщила компания "Еврокрптер", являющаяся соучредителем "ЕАДС Норт Америка", поставки вертолетов UH-72A "Лакота", созданных на базе вертолета EC145, ведутся с 2006 г. для сухопутных войск (СВ) и Национальной гвардии (НГ). Все вертолеты, включая пять дополнительных машин для школы летчиков-испытателей ВМС США (U.S. Naval Test Pilot School), поставлены в рамках выделенного бюджета и согласно графику. Суммарный налет парка вертолетов достиг 150 тыс. летных часов, эксплуатационная готовность парка составляет 90%. СВ США планируют в общей сложности оформить заказ на 345 винтокрылых машин, производство которорых будет продолжаться до 2015 г.

Армия США применяет вертолеты "Лакота" для медицинской эвакуации, поисково-спасательных операций, патрулирования американо-мексиканской границы, в качестве ВИП-транспорта, а также для оснащения учебно-тренировочных центров.

Поставки вертолетов UH-72A в подразделения НГ предназначены для замены выводимых из строя устаревших вертолетов OH-58 и UH-1. В подразделениях СВ новые вертолеты предназначены для дополнения вертолетов UH-60 "Блэк Хоук" (Black Hawk) при выполнении боевых операций. (АРМС-ТАСС/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

США: ENSTROM HELICOPTER CORP. В 2013 ГОДУ УДВОИТ ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ПЛОЩАДИ

Производитель легких вертолетов Enstrom готовится к серьезному наступлению на рынок. По проекту стоимостью $8 млн. до конца 2013 г. компания удвоит производственные площади.

Дополнительное пространство необходимо для размещения персонала и оборудования. Причина банальна - наращивание интенсивности производства. Enstrom стремится поднять темп сборки до 100 вертолетов в год, для сравнения, в прошлом году было построено 20 вертолетов.

Сегодня на производстве занято 165 чел., из них около 100 - было нанято на работу за последние 16-18 мес. В течение 2-3 лет численность работающих увеличится на 150-200 чел. На этот год компания получила 32 заказа, на следующий - 45. Построенные вертолеты поставляются, в основном, для Японии, Таиланда и Китая. В марте Япония сертифицировала Enstrom 480B. Завершается процесс сертификации вертолета в Аргентине. (АвиаПорт/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ФРАНЦИЯ: ПЕРВЫЙ УДАРНЫЙ ВЕРТОЛЕТ AS665 TIGER HAD ОФИЦИАЛЬНО ПОСТАВЛЕН ГЕНЕРАЛЬНОЙ ДЕЛЕГАЦИИ ПО ВООРУЖЕНИЯМ

Первый ударный вертолет AS665 "Тайгер" HAD (Tiger) официально поставлен компанией "Еврокоптер" Генеральной делегации по вооружениям Франции DGA для передачи в подразделение армейской авиации. Вертолеты этого типа ранее были апробированы в боевых условиях Афганистана, Ливии и Мали. Об этом сообщила компания "Еврокоптер".

Многоцелевой вертолет Tiger HAD (Hlicoptre d'Appui Destruction) является усовершенствованным вариантом вертолета прикрытия и поддержки Tiger HAP (Hlicoptre d'Appui et de Protection). Вариант Tiger HAD оснащен модифицированными двигателями MTR390-E с увеличенной на 14% тягой, усовершенствованной баллистический защитой, новой оптронной прицельной системой, аппаратурой радиоэлектронной борьбы, системой радиоэлектронного опознавания "свой-чужой", и имеет в составе бортового вооружения управляемые ракеты компании Lockheed Martin AGM-114M Hellfire II класса "воздух-поверхность".

До настоящего времени Франция заказала 40 вертолетов "Тайгер" в конфигурации HAD для армейской авиации. Еще 24 вертолета заказаны правительством Испании для армейской авиации, причем в число этих машин входят 6 вертолетов прикрытия и огневой поддержки Tiger HAP.

Всего к настоящему времени на вооружении четырех стран (Франции, Германии, Испании и Австралии) имеется 97 многоцелевых вертолетов семейства "Тайгер". В общей сложности эти страны заказали 206 вертолетов этого типа.

Вариант ударного вертолета поддержки AS665 "Тайгер" HAD (Tiger) в январе получил от Генеральной делегации по вооружениям Франции сертификат типа.

DGA получила первый вертолет Tiger HAD в мае 2011 г. (АРМС-ТАСС/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ЮЖНАЯ КОРЕЯ: МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ ЗАКАЗАЛО ИСТРЕБИТЕЛИ FA-50

Компания Korea Aerospace Industries (KAI) получила заказ Минобороны Южной Кореи на поставку партии легких многоцелевых истребителей FA-50 общей стоимостью 1,1 трлн. вон ($1 млрд.). Об этом сообщает Flightglobal.

О каком количестве самолетов идет речь, представители KAI пояснить изданию отказались, сославшись на секретность. Сроки поставки самолетов также не уточняются. По информации Flightglobal, сборка самолетов продлится до 2016 г. Представитель KAI также рассказал, что на заводе компании собирают один-два самолета в месяц.

В январе 2012 г. корейское Минобороны заказало 20 истребителей FA-50 общей стоимостью $600 млн. Таким образом, каждый самолет обошелся заказчику в $30 млн. Первые восемь самолетов Корея получит в 2013 г., а оставшиеся 12 - в 2014 г. В общей сложности Корея может закупить от 60 до 100 новых легких истребителей, которые заменят устаревшие F-5 Tiger II.

Легкий истребитель FA-50 разработан на базе учебно-боевого дозвукового самолета T-50 Golden Eagle. Он развивает скорость до 1,6 тыс. км/ч и способен преодолевать до 1,9 тыс. км. Истребитель оснащен системой связи стандарта Link 16, импульсно-доплеровским радаром EL/M-2032, приборами ночного видения, а также системой предупреждения об облучении. На вооружении самолета стоит 20-миллиметровая пушка. Кроме того, истребитель может нести управляемые и неуправляемые ракеты, а также бомбы различных типов общей массой до 4,5 т. (Lenta.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

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

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

УКРАИНА: ПАО «АВТОКРАЗ» ПЛАНИРУЕТ В 2013 ГОДУ УВЕЛИЧИТЬ ПРОДАЖИ

ПАО "АвтоКрАЗ" (Кременчуг, Полтавская обл.), единственный в Украине производитель большегрузных автомобилей, планирует в 2013 г. увеличить продажи автомобилей на 70% по сравнению с 2012 г. до 1,73 тыс. единиц. Такие планы на текущий год отображены в финансовом отчете предприятия за 2012 г., обнародованном в системе раскрытия информации НКЦБФР. Согласно отчету, из общего объема продаж на внутренний рынок планируется реализовать 10% продукции, в Россию и страны СНГ - 42%, в страны дальнего зарубежья - 48%.

В 2012 г. из общего количества отгруженной техники 66% составили поставки в страны СНГ (включая Россию), 11% - в Украину, остальное - в другие страны. Наибольшее количество автомобилей - 548 ед. - поставлено в Россию. "Запланированный на 2013 г. рост производства и продаж позволит более эффективно использовать производственный потенциал предприятия и улучшить его финансовое состояние, что позволит увеличить финансирование на техперевооружение", - отмечается в отчете.

В числе проблемных моментов на предприятии называют постоянный рост цен на энергоносители и материальные ресурсы, что приводит к росту цен на автомобили и снижению их конкурентоспособности, несвоевременное возмещение НДС государством, а также необходимость уплаты утилизационного сбора российскими потребителями.

АвтоКрАЗ отмечает, что в 2012 г. в целом на все виды комплектующих цены в среднем выросли на 7%, и только на силовые агрегаты - на 14%. Согласно отчету, чистый доход от реализации продукции АвтоКрАЗа в 2012 г. по МСФО составил 614,935 млн. грн., чистая прибыль - 15,229 млн. грн.

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

УКРАИНА: ЧЕТЫРЕХОСНЫЕ АВТОМОБИЛИ КРАЗ-7140Н6 ОТГРУЖЕНЫ В АЗЕРБАЙДЖАН

АвтоКрАЗ произвел отгрузку в Азербайджанскую Республику автомобилей "КрАЗ", произведенных по заказу ОАО "Азнефтемаш" - многолетнего партнера ПАО "АвтоКрАЗ", одного из ведущих в Азербайджане заводов-изготовителей различного нефтегазового оборудования, подъемных агрегатов, специальной техники и инструментов для нефтегазовой отрасли.

Отгруженные автомобили - четырехосные шасси КрАЗ-7140Н6 колесной формулы 8х6 грузоподъемностью 30 т, оснащенные 400-сильным ярославским двигателем ЯМЗ-6581.10 (Евро-3).

Шасси будут использованы для монтажа тяжелых подъемных установок УП-80/УП-100 "Руслан", которые предназначены для проведения текущего и капитального ремонтов нефтяных и газовых скважин глубиной до 5000 м.

В прошлом году в Азербайджан было поставлено 30 единиц автомобилей "КрАЗ" разных моделей. Основные потребители техники "КрАЗ" в этой стране - различные машиностроительные предприятия, которые предпочитают кременчугские грузовики как базу для размещения различных спецнадстроек, в основном, из-за их высокой грузоподъемности, надежности конструкции, простоте обслуживания и ремонтопригодности. (Портал машиностроения/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА: ПАО «АВТОКРАЗ» ВОЗОБНОВИЛО ПОСТАВКИ В РОССИЮ И КАЗАХСТАН

ПАО "АвтоКрАЗ" осуществило 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. Таким образом, заводу удалось найти возможность вернуться на российский рынок после введения в РФ с 1 сентября утилизационного сбора. Но данная схема годится только для поставок шасси, в то время, как путь традиционной продукции КрАЗа - самосвалов, по-прежнему в Россию закрыт.

Кроме того, АвтоКрАЗ, согласно заключенному в марте договору с ТОО "Сервисное буровое предприятие" (Республика Казахстан), отгрузил заказчику партию седельных тягачей КрАЗ-6443 колесной формулы 6х6. Восемь автомобилей-тяжеловозов КрАЗ-6443 были изготовлены в предельно сжатые сроки - в течение месяца. (Trans-Port.com.ua/ Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА: ПАО «АВТОМОБИЛЬНАЯ КОМПАНИЯ «БОГДАН МОТОРС» В I КВАРТАЛЕ 2013 ГОДА ПОЛУЧИЛО БОЛЕЕ 23 МЛН. ГРН. ДОНАЛОГОВОЙ ПРИБЫЛИ

ПАО "Автомобильная компания "Богдан Моторс", объединяющее производственные активы одного из ведущих украинских автопроизводителей - корпорации "Богдан", завершило первый квартал с финансовым результатом до налогообложения по МСФО в 23,045 млн. грн.

Согласно опубликованному в системе раскрытия информации НКЦБФР квартальному отчету предприятия, чистый доход от реализации за этот период составил 17,978 млн. грн. доход до налогообложения - 21,573 млн. грн.

В первом квартале "Богдан Моторс" получила валовую прибыль в 8,193 млн. грн., операционную - 30,209 млн. грн.

В отчете не приведена величина чистого финансового результата в январе-марте, а также сравнительные показатели за первый квартал 2012 г.

АК "Богдан Моторс" в настоящее время объединяет производственные активы корпорации "Богдан" по производству легковых автомобилей мощностью 120-150 тыс. ед. (Lada, Hyundai и автомобили под собственным брэндом) в Черкассах и автобусов и троллейбусов в Луцке мощностью 6 тыс. в год.

Согласно отчету, на сегодня основными контрагентами и поставщиками машинокомплетов для заводов компании являются ООО "Хюндай Мотор Украина", ООО "Авто-Технология", ООО "Богдан-Индустрия", Торговый дом "Альфа-Мобиль" (Татарстан, РФ), ЗАО "Полад" и ООО "Автомаркет (РФ), а также разветвленная сеть розничных продаж ООО "Богдан-Авто Холдинг" (около 25 торговых компаний).

Основные поставщики машинокомплектов в отчетном периоде - Hanwa Corporation, ООО "Хюндай Мотор Украина", "Авто-Технология", "Богдан-Индустрия".

В первом квартале корпорация сократила выпуск автотранспортных средств в 4,1 раза к аналогичному периоду 2012г. до 1,175 тыс. ед., однако с учетом имеющихся договоренностей рассчитывает увеличить производство легковых авто по итогам года на 25%. (Metalmonitor/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА: ПАО «АВТОМОБИЛЬНАЯ КОМПАНИЯ «БОГДАН МОТОРС» ПЕРЕИЗБРАЛО НАБЛЮДАТЕЛЬНЫЙ СОВЕТ

Акционеры ПАО "Автомобильная компания "Богдан Моторс", объединяющего производственные активы одного из ведущих производителей автотранспортных средств в Украине - корпорации "Богдан", решили заменить правление единоличным органом - генеральным директором.

Как сообщил пресс-секретарь корпорации Сергей Красуля, такое решение приняло общее собрание акционеров ПАО 29 апреля с целью оптимизации структуры компании для более оперативного решения вопросов.

Генеральным директором избран Виталий Старосуд, ранее занимавший должность председателя правления общества.

С. Красуля также сообщил, что собрание переизбрало состав наблюдательного совета, в частности, из его состава выведен президент корпорации "Богдан" Олег Свинарчук, который возглавлял набсовет.

По словам пресс-секретаря, в новый состав набсовета вошли четыре юридических лица-акционера - кипрские компании Hesutu Limited и Hudc-Holding Limited и входящие в корпорацию ООО "Богдан Логистик" и "Техномаш Крым", а также физлицо Дмитрий Литвинец.

Ранее в состав набсовета, помимо О. Свинарчука, входили физлица - топ-менеджеры корпорации и группы "Укрпроминвест" - Виталий Кононенко, Андрей Зинчак, Олег Зимин и Сергей Клюс.

С. Красуля отметил, что председатель НС будет избран на первом заседании нового набсовета.

К концу 2012 г., в числе крупных акционеров АК "Богдан Моторс" были ООО "ЛМК-Богдан" (около 21,26% акций), ООО "Мега Авто Логистик" (22,05%) и закрытый венчурный корпоративный инвестфонд "Богдан Капитал" (11,55%). (Интерфакс-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА: ПАО «АВТОМОБИЛЬНАЯ КОМПАНИЯ «БОГДАН МОТОРС» И URSUS SA ПОДПИСАЛИ КОНТРАКТ НА ПОСТАВКУ ТРОЛЛЕЙБУСОВ В ПОЛЬШУ

Консорциум украинской компании "Богдан Моторс" и польская URSUS подписали контракт на поставку 38 троллейбусов Люблину (Польша). Как сообщили в коммунальной компании ZTM Lublin, выступившей заказчиком, стороны подписали контракт 25 апреля. "Поставка первых пяти троллейбусов запланирована до конца сентября. Остальные будут поставлены в очередных партиях, максимально до половины июня 2014 г. (12 штук) и до конца марта 2015 г. (21 штука)", - отметили в компании.

Консорциум поставит заказчику низкопольные 12-метровые троллейбусы под маркой URSUS-T701, которые, среди прочего, будут оборудованы кондиционером и аккумуляторами, позволяющие ездить также без электросети. ZTM Lublin заплатит за весь контракт $20,3 млн. URSUS отметила в биржевом сообщении, что консорциум получит по этому контракту чистыми $16,5 млн. (без НДС).

Во второй половине марте польский апелляционный совет (Krajowa Izba Odwolawcza, KIO) подтвердила правильность выбора победителем тендера на поставку троллейбусов Люблину украинско-польского консорциума "Богдан-Моторс" и URSUS. Компания тем самым отклонила иск проигравшего тендер и оспорившего его результаты крупнейшего производителя муниципального транспорта в Польше компании Solaris.

Ранее компания ZTM Lublin называла среди причин, по которым она выбрала предложение польско-украинского консорциума, не только меньшую цену, но также их лучшие технические характеристики.

Среди них, в частности, возможность езды троллейбуса на аккумуляторах (без электросети) 5 км вместо предложенных Solaris 2,5 км и большее количество более удобных мест для пассажиров.

Польско-украинский консорциум предложил поставить Люблину троллейбусы по цене около $550 тыс. каждый (с НДС), что примерно на 0,5% дешевле, чем Solaris. (Trans-Port.com.ua/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА: СБОРКА АВТОМОБИЛЕЙ GEELY ВОЗОБНОВИТСЯ В КРЕМЕНЧУГЕ В ИЮЛЕ 2013 ГОДА

Сборка автомобилей китайского автопроизводителя Geely может начаться уже в июле, заявил гендиректор ООО "Кременчугский автосборочный завод" (КрАСЗ) Николай Черныш. "Сейчас идут переговоры, наши специалисты встречаются, готовят технологичный процесс. Я думаю, что начало реанимации сборки автомобилей Geely начнется в июле. А сейчас пока идет подготовка к пуску", - сказал Черныш.

Он отметил, что реанимация сборки автомобилей Geely состоится благодаря введению спецпошлин на импортные авто. "Это положительная новость. Она даст позитивный эффект, как отечественному автопрому, так и экономике в целом. Тем более, благодаря введению спецпошлин на импортные авто, мы видим, что иностранные автопроизводители готовы входить на украинский рынок", - добавил директор завода.

Он пояснил, что на базе завода будут выпускаться автомобили Geely с дизельными двигателями, однако по конкретным моделям сейчас идут переговоры.

При этом, Черныш затруднился назвать конкретное количество автомобилей Geely, которое будет выпускать КрАСЗ: "В 2008 г. мы выпустили 15 тыс. автомобилей Geely. Сейчас трудно назвать конкретную цифру, так как изменился рынок. Однако количество выпускаемых автомобилей будет совпадать со спросом наших соотечественников на этот автомобиль". (Auto-Consulting/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА: В 2013 ГОДУ ПАО «ПОЛТАВСКИЙ АВТОАГРЕГАТНЫЙ ЗАВОД» (ПААЗ) СОХРАНЯЕТ СТАБИЛЬНОСТЬ В РАБОТЕ

За четыре месяца Полтавским автоагрегатным заводом - стратегическим партнером ПАО "АвтоКрАЗ", произведено товарной продукции на 32 млн. грн.

По результатам работы в январе-апреле ПАО "ПААЗ" сохранило стабильно высокий объем реализации продукции практически на уровне аналогичного периода прошлого года. За анализируемый период предприятием было продано произведенной продукции на 34 млн. грн., в том числе тормозной аппаратуры - более чем на 29 млн. грн., товаров народного потребления - почти на 4 млн. грн. Апрель стал самым результативным по продажам товаров народного потребления месяцем в году. Реализация товаров народного потребления в апреле на 4% превысила показатель реализации этой продукции за весь первый квартал.

В общем объеме отгруженной Полтавским автоагрегатным заводом за январь-апрель продукции доля экспорта составила 82%. В общем объеме реализации товаров на экспорт продажи тормозной аппаратуры составили 86%.

Более чем в 2,9 раз вырос объем поставок в Беларусь, произведены отгрузки в Латвию, Венгрию и Узбекистан. (Портал машиностроения/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

Статистика

УКРАИНА: ПРОДАЖИ НОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В АПРЕЛЕ 2013 ГОДА ВЫРОСЛИ

Продажи новых автомобилей в апреле установили новый постризисный рекорд. Усилиями всех операторов было реализовано почти 26 тыс. автомобилей, что на 35% больше довольно успешных показателей марта. Более того, сбыт новых автомобилей был на 33% лучше, чем год назад. Так много дилеры уже давно не продавали.

Волна ажиотажа, вызванная введением спецпошлин на бензиновые иномарки с двигателями 1-2,2 л захлестнула весь авторынок. Спросом пользовались все авто, даже если им не грозит дополнительная пошлина. В выигрыше оказались и отечественные производители, чей сбыт также подскочил на 25-50%. Ажиотаж пока не слишком сказался на расстановке сил на рынке, а итоговые места в рейтинге продаж во многом зависели от складских запасов, логистики и расторопности дилеров. Топ-15 самых продаваемых авто по составу не изменилась.

За исключением Nissan, Porsche и Infiniti все брэнды оказались в плюсах, по сравнению с предыдущим месяцем. Но если рынок вырос в среднем на 35%, то отдельным брэндам удалось так напугать покупателей рекламой, что продажи скакнули сразу на 80-90%.

Наиболее пугливыми оказались клиенты китайских производителей. Продажи BYD выросли на 90% и этот производитель вплотную подошел к показателю продаж Chery. Стремительно выросли и продажи Lifan (+68%).

Но апрельский успех отдельных производителей был обеспечен не только ажиотажем вокруг спецпошлин, но и удачной модельной политикой. Renault очень удачно вывела на рынок новый Logan и Sandero, что стало залогом 63%-ного роста продаж. Неплохо были восприняты рынком и бюджетные новинки от Skoda, Citroen, Peugeot.

Mazda на гребне спроса вывела на рынок мощную версию популярного кроссовера CX-5 и смогла добиться 93%-ного роста.

Спрос на премиальные автомобили также вырос, хотя спецпошлины затрагивают далеко не все позиции многих брэндов. №1 в апреле стал Mercedes-Benz с феноменальными показателями продаж в 329 автомобилей. Таких результатов дилеры дорогих авто добивались еще в докризисные годы, но в апреле благодаря удачной рекламной кампании спрос оживился практически на все модели.

Audi и BMW также прибавили в продажах, но в апреле не смогли угнаться за Mercedes-Benz.

С апрельским солнцем активизировался спрос и на Luxury-автомобили, хотя им спецпошлины вообще не грозили. Просто настало время красивых мощных и эксклюзивных автомобилей и показатели продаж Ferrari и Bentley начали зашкаливать. (Auto-Consulting/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА: СПАД АВТОПРОИЗВОДСТВА В АПРЕЛЕ 2013 ГОДА ПРОДОЛЖИЛСЯ

Производство легковых автомобилей в Украине в апреле к апрелю 2012 г. уменьшилось на 55,4% до 2,9 тыс. шт. Об этом сообщает Государственная служба статистики (Госстат).

Производство легковых автомобилей к марту уменьшилось на 3%. Общее производство за три месяца снизилось на 61,2% до 9,3 тыс. шт. Производство грузовых автомобилей в апреле к апрелю 2012 г. уменьшилось на 51,1% до 108 шт., автобусов - уменьшилось на 34% до 159 шт., прицепов и полуприцепов - на 6% до 2,1 тыс. шт.

Среди основных причин такого масштабного спада отмечают влияние утилизационного сбора в Российской Федерации, посредством которого значительно сократился экспорт в Россию. (Auto-Consulting/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

Интервью

УКРАИНА: СОЗДАДУТ ПЯТЬ АВТОКЛАСТЕРОВ

В нашей стране появились предпосылки для прорыва в развитии собственной автомобильной индустрии. С одной стороны, этому способствовало решение о введении специальных пошлин на импорт новых легковых автомобилей, что позволит отечественному производителю увереннее чувствовать себя на внутреннем рынке, где первенство пока что неоспоримо принадлежало импортерам, конкурировать с которыми на равных наш автопром пока не готов. Наряду с этим недавно стало известно о том, что правительство хочет законодательно закрепить норму о закупке отечественных автомобилей для бюджетных программ. Как заявил вице-премьер Юрий Бойко, соответствующий закон будет внесен в ближайшее время в Верховную Раду.

Похоже, сигналы, подаваемые Украиной миру, а главное - инвесторам, услышаны. Об этом свидетельствует, в частности, приезд представителей Организации ООН по промышленному развитию (UNIDO), которая борется с нищетой в развивающихся странах путем препятствования их маргинализации и повышения производительности производства. В состав делегации UNIDO, возглавляемой руководителем проекта по предоставлению услуг в сфере бизнеса, инвестиций и технологий, Аднаном Серич, входит также директор Автомобильного кластера Словении, эксперт автостроения Душан Бушен. У него удалось взять эксклюзивное интервью.

- Расскажите для начала о цели вашего визита в Украину.

- Это очередной шаг нашего сотрудничества в области автомобильной промышленности. В 2011 г., в рамках визита в Украину бывшего президента Словении Данило Тюрка в присутствии президента Украины Виктора Януковича было подписано соглашение с Ассоциацией "Укравтопром" о совместных действиях по созданию в Украине автомобильного кластера. Словения тогда решила поддержать этот проект и финансово, и путем передачи нашего опыта. Теперь мы приехали вместе с экспертами UNIDO, которые тоже будут заниматься этим проектом.

- Как сказалось на сотрудничестве Украины и Словении в развитии украинского автопрома решение Украины о введении пошлины при импорте автомобилей?

- Одна из целей нашего сотрудничества - рост товарооборота и наращивание присутствия словенских компаний на украинском рынке. Я думаю, это решение только увеличит нашу мотивацию к работе на рынке Украины.

- Что представляет собой сегодня автомобильный кластер Словении?

- Это некоммерческое партнерство поставщиков автомобильных компонентов для автомобильной промышленности. В работе кластера участвуют 57 заводов, шесть институтов поддержки и 26 тыс. работников. В прошлом году товарооборот кластера превысил 3,3 млрд. евро, из них 80% составляет экспорт. Главные покупатели нашей продукции - заводы в Германии (40% экспорта), Франции (21%), Италии (8%), бывшей Югославии, главным образом, Сербии (8%), Австрии (6%), Испании (4%). Но для нас важен также и рынок СНГ и России. Ему мы уделяем большое внимание, и он уже потребляет примерно 5%.

- Вы не упомянули Украину…

- Пока с Украиной работает не много наших автозаводов. Одним из самых крупных словенских партнеров Украины является компания PPG Helios, поставляющая автоэмали и автомобильные краски и Запорожскому автозаводу, и заводу "Богдан", а также инжиниринговая компния Rico. Началу сотрудничества с "Укравтопромом" способствовали наши успехи в создании автомобильного кластера в России, в Самаре и Тольятти, на базе завода АвтоВАЗ. Там уже работают четыре совместных словенско-российских предприятия, которые в прошлом году поставили на АвтоВАЗ, заводы "Форд", "Рено" и другие больше чем на 40 млн. евро продукции. Достаточно сказать, что в начале создания автокластера в Самаре с Россией сотрудничало только 11 словенских предприятий. Их оборот составлял приблизительно 20 млн. евро. Сейчас их больше 25, а за прошлый год товарооборот превысил 75 млн. евро. И этот опыт очень заинтересовал украинских автомобилестроителей.

- Знакомы ли Вы с зачатками автомобильного кластера в Запорожье, где вокруг крупного автомобильного предприятия возникают мелкие и средние? Что вы можете о нем сказать?

- Я был на этом заводе полтора года тому назад, знакомился с его мощностями, номенклатурой производства, опытом. Сейчас у многих словенских компаний появился интерес к сотрудничеству с этим предприятием. Мы считаем, что перспективы у него, да и у украинского автомобильного рынка в целом, очень большие. Многие работы он может передавать в аутсорсинг, что существенно улучшит конкурентоспособность не только завода, но и всего запорожского региона. И именно это является одной из целей нашего проекта. Мы надеемся получить здесь такой же или даже больший результат, чем в Самаре.

- Каким Вы видите украинский автомобильный кластер? Что он буде собой представлять? Сколько предприятий нужно создать вокруг головного завода - ЗАЗа? Чем их можно и нужно загрузить? Как будут строиться связи между заводом и предприятиями малого и среднего бизнеса, которые будут с ним работать? В чем будет состоять ваша помощь? Вы приведете сюда словенские предприятия или же будете способствовать подключению к кластеру местного малого и среднего бизнеса?

- Я предполагаю, что в Украине, так же как и у нас, кластер должен представлять собой некоммерческое партнерство. Его основная часть будет находиться на территории Запорожья и области. Таким образом, мы дадим стимул для развития и всестороннюю поддержку малому и среднему бизнесу, который уже работает или начнет работать в окружении Запорожского автомобильного завода. Поддержка может быть самая разная. С ее конкретными направлениями мы определимся немного позже, когда тщательно изучим ситуацию.

Думаю, некоммерческое партнерство, то есть кластер должен поддержать инвестиции в развитие производства, в новые решения, выход этих предприятий на мировой рынок, способствовать обучению и повышению квалификации кадров. Тут есть большое поле деятельности для наших институтов поддержки. Кроме того, кластер обеспечит ЗАЗу, а также работающим с ним малым и средним предприятиям связь с правительственными структурами, с партнерами в других отраслях промышленности. Усилия внутри кластера будут множиться с помощью синергии. Министерства не смогут игнорировать и, наоборот, будут поддерживать проекты, созданные в недрах кластера. Наш двенадцатилетний опыт об этом убедительно свидетельствует. Правительство Словении с нами считается и эффективно поддерживает все наши начинания и, конечно, вкладывает значительные ресурсы в развитие словенского автопрома. Ведь он обеспечивает больше 20% ВВП Словении и больше 21% экспорта нашей страны. Автопром считается стратегической отраслью промышленности и всей нашей экономики.

- Предусмотрена ли какая-то финансовая поддержка украинским малым и средним предприятиям, которые потенциально могут входить в кластер?

- Да, она будет предоставляться в течение трех лет. Ресурсы для этого есть. Со словенской стороны будет выделено приблизительно 180 тыс. евро технической помощи. Ее предоставит кластеру также UNIDO, которая будет управлять этим проектом, тогда как украинские и зарубежные специалисты будут работать над его реализацией.

- Видите ли Вы перспективу для того, чтобы в Запорожском кластере родился первый украинский электромобиль, что впоследствии скажется и на экономии горючего, которое Украина, главным образом, импортирует, и на экологии наших городов, которую не назовешь благоприятной для человека?

- Я не совсем в курсе того, как развивается это направление в Украине. Но в Словении электромобили уже играют заметную роль. Компания, где я раньше работал, является поставщиком систем управления движением электромобиля "Рено". Однако развитие производства электромобилей в большой степени зависит от развития инфраструктуры для производства таких машин. У нас, например, при участии правительства уже создан так называемый Центр электромобильности, который будет разрабатывать новые решения для электромобилей. Я хотел бы познакомиться с тем, какую стратегию избрала Украина в этом направлении. Я уверен, что для крупных городов, а тем более для вашей столицы Киева, где живет примерно 3 млн. человек, это - будущее. И еще одно. Если заниматься электромобилем, то нужно развивать также многие альтернативные источники энергии.

Я считаю, что у Украины для этого очень большие и пока неиспользуемые возможности. У вас более 40 млн. жителей, а машин в стране продается столько, сколько и в Словении, где население всего 2,5 млн. человек. Пошлина на импорт, экологический сбор на утилизацию автомобилей - все это меры, которые позволяют нашим компаниям рассматривать ваш рынок как очень интересный для прихода сюда словенских компаний и их совместной работы с украинскими автопроизводителями в рамках единого кластера или кластеров. Сейчас мы только в начальной стадии нашего проекта и начинаем его с анализа возможностей автокластера в Запорожье, который мы намечаем провести в течение трех месяцев. Одна из проблем, с которой мы стакивались и в Словении, заключается в том, что квалифицированных кадров для развития производства вроде бы и достаточно, но вопрос в том, адекватна ли их подготовка современным требованиям, современному уровню развития автоиндустрии. В нашем кластере специалисты постоянно, при помощи институтов поддержки, изучают лучший современный опыт… И это позволяет нам наращивать конкурентоспособность и экономить ресурсы. Я думаю, этим нужно будет заниматься и Запорожскому автокластеру. Причем связь бизнеса и институтов поддержки должна быть не односторонней. Наши компании, участвующие в кластере, очень много сделали для развития учебно-технической базы институтов, которая должна быть даже не на уровне современного производства, а впереди.

Михаил Резник, президент Ассоциации "Укравтопром": "Украина имеет план создать пять автомобильных кластеров в зонах, где и сегодня сосредоточено автостроение. Это Кременчуг, где работает два завода "КрАЗ": гигант, выпускающий большегрузные автомобили и КрАСЗ. Это Черкассы, где построен новый завод произ-

водительностью 120 тыс. автомобилей в год. Это Закарпатская область, где созданы мощности по производству автомобилей "Еврокар", и Запорожский завод - флагман нашего автомобилестроения. А также Кировоградский регион, где развивается автосельхозмашиностроение. Словения для нас - это пример того, как с помощью Евросоюза созданы все условия для ведения малого и среднего бизнеса в автопроме. В этом году мы получаем грант от UNIDO на создание автокластера в Запорожье. Частично расходы берет на себя также правительство Словении, а частично Украина. Вместе с Бушеном специалисты UNIDO будут составлять для нас дорожную карту организации такого кластера. Мы хорошо видим потенциал словенских автостроительных компаний, которые сегодня уже работают на конвейер "Рено". Они вполне могли бы перенести свои опыт и знания на один из конвейеров в Украине, и первым, я думаю, будет конвейер в Запорожье, где эту инициативу, направленную в основном на создание новых рабочих мест, активно поддерживают и в облгосадминистрации, и в мэрии. Строить этот кластер мы будем, конечно, сами. А наши гости помогут создать соответствующую программу, которая рассчитана на 2013-2014 гг. И в 2015 г., мы надеемся, кластер приобретет свои очертания…". (День/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

СНГ: ОАО «АВТОДИЗЕЛЬ» РАСШИРЯЕТ КООПЕРАЦИЮ С БЕЛАРУСЬЮ

Ярославский моторный завод "Автодизель" Группы "ГАЗ" посетила делегация из Беларуси во главе с послом Игорем Петришенко и первым замом министра промышленности Иваном Демидовичем. Речь шла о развитии кооперационных связей в машиностроении. На новой производственной площадке средних рядных двигателей ЯМЗ-530 прошло обсуждение сотрудничества предприятий машиностроения Ярославской области и Беларуси. Белорусские гости осмотрели производственную площадку, где выпускаются двигатели семейства 530. Интерес Беларуси к заводу понятен. Производство двигателей семейства ЯМЗ-530 с глубокой степенью локализации организовано на новой площадке около 56 тыс. кв. м. Фактически это первый двигателестроительный завод, по оснащенности современным оборудованием и автоматизации процессов не уступающий лучшим мировым образцам, что построен в России за последние 35 лет. А у Беларуси возникли проблемы с Евро-4, из-за чего снижается выпуск "МАЗов".

Ярославцы сделали огромный шаг к переводу промышленности на современное оборудование. Это серьезный стимул для возобновления сотрудничества на совершенно новой основе. "530-й двигатель, отвечающий экологическому стандарту Евро-4 и, в дальнейшем, Евро-5, закладывает основы более тесных кооперационных связей между предприятиями наших стран, потому что чем лучше ваш мотор, тем лучше и наш автомобиль", - подчеркнул Иван Демидович.

ЯМЗ-530 является новым семейством средних рядных 4- и 6-цилиндровых дизелей мощностью 120-320 л. с. стандарта Евро-4 с потенциалом перехода на Евро-5 и Евро-6. ЯМЗ-530 в сравнении с большинством аналогов опережает их в мощности и крутящем моменте при более низком расходе топлива. Еще один плюс - невысокая стоимость двигателей.

"Необходимо продолжать кооперационное сотрудничество в дизелестроении: потенциальными потребителями половины двигателей Автодизеля являются белорусские предприятия. С учетом условий, созданных в едином экономическом пространстве, Беларусь готова на равных условиях расширять локализацию комплектующих, чтобы замещать импорт. Это приведет к снижению издержек и себестоимости, созданию дополнительных рабочих мест, к вовлечению в кооперационные цепочки большего количества белорусских и российских предприятий", - отметил Игорь Петришенко. (Ladaonline/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

БЕЛАРУСЬ: ОАО «МИНСКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД» (МАЗ) ИЩЕТ ПАРТНЕРОВ ДЛЯ СОЗДАНИЯ СБОРОЧНОГО ПРОИЗВОДСТВА В ИНДИИ

Минский автомобильный завод активно ищет партнеров для создания сборочного производства грузовых автомобилей в Индии. Об этом заявил заместитель коммерческого директора ОАО "МАЗ" Дмитрий Короткевич.

Поставки грузовых автомобилей в Индию в собранном виде невыгодны, поскольку там действуют высокие заградительные пошлины. Пока компании, выразившие желание участвовать в СП с Минским автозаводом, не соответствуют требованиям, которые предприятие предъявляет к партнерам, и МАЗ ищет новых кандидатов.

Дмитрий Короткевич сообщил, что для финансирования сборочного производства МАЗа в Индии свои финансовые инструменты предлагает белорусский банк "БПС-Сбербанк" и российский Сбербанк.

Индийский рынок интересен МАЗу, и сборочное производство могло бы выпускать минимум 500 автомобилей в год. В линейке минских автостроителей сегодня есть хорошие модели с правым расположением руля, которые активно поставляются во многие страны мира, в том числе в ЮАР, Мозамбик, Бангладеш.

Представитель МАЗа также сообщил, что первая партия автомобилей еще предыдущего поколения была отправлена в Индию в 2004 г. В 2010 г. на МАЗе была разработана и поставлена в производство номенклатура автомобильной техники с правым рулем и применением силовых агрегатов и коробок передач, аналогичных выпускаемым на индийском рынке. Были проведены переговоры более чем с 10 потенциальными партнерами по созданию сборочного производства данных типов техники в индийском регионе. Сейчас ведутся переговоры с двумя потенциальными партнерами, которые обладают своими производственными площадками и имеют опыт производства автокомпонентов для индийского рынка.

Он также сообщил, что выходу на индийский рынок могло бы содействовать объединение белорусского МАЗа и российского КАМАЗа. В случае объединения партнеры могли бы пользоваться сборочными площадками и сбытовой сетью друг друга в различных странах мира, что значительно снизило бы издержки для выхода на новые рынки и удержания старых. По словам представителя МАЗа, у КАМАЗа есть сборочное производство в Индии. Касательно перспектив объединения двух предприятий, Дмитрий Короткевич сообщил, что все документы подготовлены с обеих сторон и переданы в правительство. "Там и будет приниматься решение об объединении", - добавил он.

Минский автомобильный завод создан в 1944 г. В 2009 г. преобразован в ОАО "МАЗ", с 2012 г. ОАО "МАЗ" стало управляющей компанией холдинга "БелавтоМАЗ". Производит седельные тягачи, бортовые, среднетоннажные автомобили, самосвалы, лесовозы, сортиментовозы, автомобили повышенной проходимости, автомобили-шасси под комплектацию всевозможного спецоборудования и установок, а также автобусы и троллейбусы. Всего МАЗ выпускает более 500 моделей и модификаций грузовых автомобилей и около 20 моделей пассажирской техники. (БЕЛТА/ Машиностроение Украины, СНГ, мира)

БЕЛАРУСЬ: СТАРТУЕТ НОВАЯ ПРОГРАММА ПО УТИЛИЗАЦИИ АВТОТРАНСПОРТА TRADE IN

В Беларуси начинает реализовываться новая программа по утилизации автомобильного автотранспорта Trade in. Об этом сообщил заместитель генерального директора по реализации автомобилей холдинга "БелГАЗавтосервис" Андрей Провоторов.

За сдачу в утилизацию старого автомобиля любой марки и года выпуска можно приобрести со скидкой новый автомобиль у дилеров холдинга "БелГАЗавтосервис".

Андрей Провоторов отметил, что аналогичная программа Trade in действовала в прошлом году. За май-декабрь 2012 г. сдано в утилизацию 236 автомобилей от организаций и физических лиц. При этом поступило более 300 заявок от желающих, но требования по сдаче были достаточно жесткими, поэтому не все заявки удовлетворены. В новой программе, отметил представитель холдинга, максимально сняты ограничения по сдаче автолома.

Как отметил заместитель генерального директора по производству ОАО "Белвторчермет" Сергей Гладкий, проблема утилизации старых автомобилей в республике очень актуальна, ее решение требует конкретных действий, а также дополнительных стимулов. Новая программа должна привлечь граждан, субъекты хозяйствования, и есть уверенность, что в нынешнем году будет сдано больше автомобилей, чем в прошлом.

"На площадку по приему лома в Гатово некоторые автомобили приезжали на своем ходу, то есть они были комплектные, в нормальном состоянии, но люди понимают, что эксплуатационные расходы на старую машину с каждым годом увеличиваются, поэтому они нецелесообразны в нынешних условиях хозяйствования", - отметил Сергей Гладкий. Таким образом, программа представляет интерес для населения, коммерческих организаций, автопроизводителей. Тем самым решение экологической проблемы выходит на более высокий уровень, считает представитель "Белвторчермета". (БЕЛТА/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

БЕЛАРУСЬ: ОАО «МИНСКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД» (МАЗ) ПОСТАВИТ В ЭКВАТОРИАЛЬНУЮ ГВИНЕЮ 60 ЕДИНИЦ АВТОТЕХНИКИ

ОАО "Минский автомобильный завод" поставит в Экваториальную Гвинею 60 единиц автотехники. Об этом сообщили в ОАО "МАЗ" - управляющей компании холдинга "БелавтоМАЗ".

Договоренность о поставках достигнута в ходе состоявшихся на МАЗе переговоров с заместителем министра обороны Экваториальной Гвинеи. "По итогам делового общения сторон достигнуто соглашение о поставке в этот уголок Центральной Африки 60 единиц автотехники. Контракт готовится к подписанию. И уже осенью "МАЗы" отправятся в Экваториальную Гвинею", - отметили на заводе.

Кроме того, в последнее время на предприятии побывало много других зарубежных гостей, заинтересованных в белорусской автотехнике, в установлении контактов. С такой целью на МАЗ приезжали послы ряда стран Африки и Латинской Америки. Здесь побывали представители дипломатических ведомств Мексики, Перу, Нигерии, Гватемалы, Чили, Анголы, Гвинеи-Бисау и других государств. Они посетили выставку автотехники и главный сборочный конвейер МАЗа.

Также предприятие посетила делегация из Словакии. Обсуждены вопросы развития дальнейших двухсторонних отношений с представителями автомобильных и машиностроительных организаций этой страны. Побывали на Минском автомобильном заводе и руководители украинской компании "ГазДнепрАвто", а также делегация из Санкт-Петербурга. Оба визита преследовали цель дальнейшего сотрудничества в промышленной сфере, отметили на МАЗе.

Холдинг "БелавтоМАЗ" планирует в 2013 г. освоение новых рынков сбыта. Среди них Бангладеш, Эквадор, Мозамбик, Гвинея, Нигерия, Кувейт, Саудовская Аравия. Также в нынешнем году ожидается открытие новых сборочных производств МАЗ в Азербайджане, России, Украине, Вьетнаме, Иране, Европе.

Для увеличения экспортных поставок в Россию в настоящее время МАЗ работает над созданием новых объектов товаропроводящей сети в 14 российских регионах. МАЗу нужны дилеры в Амурской области, Астраханской, Забайкальском крае, Хакасии, Читинской области и других. (БЕЛТА/ Машиностроение Украины, СНГ, мира)

Статистика

БЕЛАРУСЬ: ПРОИЗВОДСТВО ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И ОБОРУДОВАНИЯ В В I КВАРТАЛЕ 2013 ГОДА ВОЗРОСЛО

Производство транспортных средств и оборудования в Беларуси в первом квартале возросло на 8,4% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составило Br6,877 трлн. Об этом сообщили в Национальном статистическом комитете. Положительная динамика темпов роста производства достигнута по ряду основных видов транспортных средств, выпускаемых в республике. Изготовлены 463 автобуса (107,9% к январю-марту 2012 г.), 119 автомобилей спецназначения (рост в 2 раза), 1920 автоприцепов и полуприцепов (100,4%), 711 вагонов грузовых (107,6%), более 4,7 тыс. мотоциклов и мотоколясок (рост в 3,9 раза). Производство велосипедов возросло на 9,1% до 40,5 тыс. штук.

Наряду с этим снизился выпуск грузовых автомобилей (без карьерных самосвалов) на 10,5%, он составил 3564 единицы. Выпущено 1306 самосвалов для эксплуатации в условиях бездорожья (снижение на 10,5%). Изготовлено 17 штук троллейбусов (снижение на 50%).

Запасы готовой продукции в производстве транспортных средств и оборудования составили в целом 148,9% среднемесячного объема производства и достигли Br3,3 трлн. Значительные запасы, превышающие 200%, отмечены в производстве грузовых автомобилей, самосвалов, прицепов, спецавтомобилей. (БЕЛТА/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

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

РОССИЯ: RENAULT S.A. ДО 2020 ГОДА ВЛОЖИТ В АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ ДО 21 МЛРД. РУБ.

Французский автопроизводитель Renault до 2020 г. вложит в российские автомобильные проекты до 21 млрд. руб. (около 500 млн. евро). Средства будут инвестированы в производственные проекты в Москве, Тольятти, Ижевске, прежде всего в выпуск автомобилей, сообщил газете "Ведомости" представитель Renault, не раскрыв деталей.

Renault уже вложила в проекты в России более 1,4 млрд. евро: 480 млн. - в развитие производства на заводе Renault в Москве ("Автофрамос", мощность - 188 тыс. автомобилей в год), 711 млн. пошло на покупку в 2008 г. 25% плюс 1 акция АвтоВАЗа и еще 240 млн. - на модернизацию на АвтоВАЗе линии мощностью 350000 тыс. автомобилей в год для выпуска моделей на платформе альянса Renault-Nissan - B0.

В Москве кроме модернизации и постановки новых моделей на "Автофрамосе" компания планирует выпускать по контрактной схеме легкие коммерческие автомобили на мощностях ЗиЛа. Во втором полугодии на мощностях АвтоВАЗа начнется предсерийное производство двух моделей Renault, а в будущем - и на мощностях Ижевского автозавода. Общая стоимость модернизации этого предприятия - около 10 млрд. руб. На АвтоВАЗе в 2015 г. по лицензии альянса начнется выпуск двух моделей 1,6-литровых двигателей. Мощность производства - около 500 тыс. штук в год, инвестиции - 378 млн. евро. (Metalmonitor/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: В АПРЕЛЕ 2013 ГОДА ПРОДАЖИ ОАО «АВТОВАЗ» ВЫРОСЛИ

В апреле АвтоВАЗ продал 51,73 тыс. автомобилей "Лада", что на 8,3% превысило мартовский результат. При этом на российском рынке реализовано 44,1 тыс. машин - на 8,9% больше, чем в марте.

Всего за 4 месяца было продано 177,746 тыс. "Лад", из них в России - 151,527 тыс. Вот уже 8 месяцев подряд безусловным лидером продаж остается "Лада Гранта". В минувшем месяце народный автомобиль поставил новый рекорд - продано 15,596 тыс. автомобилей (+8,5%). А за 4 месяца реализовано 52765 "Грант". На 2-м месте в апреле была Калина - 8,857 тыс. (+39,0%); замыкала лидирующую тройку "Самара" - 5,257 тыс. (+22,5%).

Флагманская "Приора" опустилась на 4-е место: продано 4,962 тыс. (-56,4%). В апреле реализовано 4,547 тыс. (+8,5%) универсалов "Ларгус" повышенной вместимости. Внедорожник 4х4 разошелся тиражом 3,808 тыс. (+0,3%), классический универсал 2104 ижевского завода - в количестве 725 шт. (-10,7%).

За 4 месяца продано 1,143 коммерческих "Биг Лад", изготавливаемых ПСА "ВИС-Авто" из узлов и агрегатов АвтоВАЗа. В апреле отправлено на экспорт 7,63 тыс. машин (+24,7%), а с начала 2013 г - 26,219 тыс. (+16%). (Ladaonline/ Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ГРУППА «ГАЗ» ВОЗРОДИТ БРЭНД «ЧАЙКА»

Группа "ГАЗ" в рамках проекта "Кортеж" выпустит пять лимузинов представительского класса для первых лиц государства. Производство автомобилей будет налажено под российским брэндом "Чайка". В качестве основы возьмут шестиместный Mercedes S600 Pullman Guard. Автомобили будут выпускаться на площадке Группы "ГАЗ" в Нижнем Новгороде. Стоимость машины-донора составит около 40 млн. руб. дополнительные затраты на производство одного автомобиля за счет мелкосерийной технологии добавит еще 40% к цене.

Эти автомобили предоставят первым лицам правительства в качестве временного решения, пока "Маруся" совместно с Центральным научно-исследовательским автомобильным и автомоторным институтом НАМИ не произведет первые полностью разработанные в России лимузины представительского класса. Как сообщает источник, близкий к проекту, "Маруся" и НАМИ выпустят первые машины в рамках проекта "Кортеж" не раньше 2016 г. (Autonews/ Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ПРИБЫЛЬ ОАО «КАМАЗ» В I КВАРТАЛЕ 2013 ГОДА УПАЛА

Спрос на продукцию ОАО "КАМАЗ" в первом квартале значительно упал. Автогигант был вынужден перейти на четырехдневку и на 20% снизить производство. Это привело к обвальному падению прибыли.

В первом квартале камский автогигант сдал для отгрузки потребителям всего 10,7 тыс. машинокомплектов, тогда как за аналогичный период прошлого года - 13,5 тыс. машинокомплектов, пишет казанское издание "Бизнес Online". Таким образом, показатель снизился на 20,7%. Следом за ним в первом квартале снизилась и выручка автозавода - на 12,6% до 23,11 млрд. руб. за вычетом НДС и акцизов (в первом квартале 2012 г. было 26,44 млрд. руб.).

Прибыль КАМАЗа составила 858 млн. руб. против 1,51 млрд. руб. в первом квартале 2012 г. Плохо идут дела и у германского акционера камского завода - Daimler AG. Продажи новых автомобилей в Европе в марте упали до самого низкого уровня за последние 20 лет. В частности, в Германии и во Франции они снизились на 17,1% и 16,2% соответственно.

Одновременно с ухудшением финансовых показателей на КАМАЗе в Татарстане также заговорили о начавшихся экономических трудностях в республике. Президент Рустам Минниханов на совещании финансовых, казначейских и налоговых органов признал, что "первый квартал наших прогнозов не оправдал". "Если взять сальдированный финансовый результат, он по первому кварталу на 17% меньше, чем в 2012 г.", - пояснил президент Татарстана. По его словам, это свидетельствует о неблагоприятных тенденциях в экономике, и ждать каких-то дополнительных доходов не стоит. (Trans-Port.com.ua/ Машиностроение Украины, СНГ, мира)

Статистика

РОССИЯ: ЭКСПОРТ АВТОМОБИЛЕЙ В ЯНВАРЕ-МАРТЕ 2013 ГОДА ВЫРОС

Экспорт автомобилей российского производства, несмотря на общее падение рынков, показал значительный подъем. Физический вывоз автомобилей из России в страны СНГ в январе-марте вырос на 38,4%, сообщает в отчете Федеральная таможенная служба. Автомобили каких марок пользуются наибольшим спросом за рубежом, в отчете не сообщается. "Доля экспорта машин и оборудования в январе-марте составила 11,6% (в январе-марте 2012 г. - 11,1%). Стоимостной объем экспорта средств наземного транспорта, кроме железнодорожного возрос на 15,5%. Снизились стоимостные объемы экспорта механического оборудования - на 18,6%, железнодорожного оборудования - на 59,2%. Физический объем вывоза легковых автомобилей возрос на 38,4%", - говорится в отчете ведомства.

При этом, импорт автомобилей в Россию показал значительный спад. Физические объемы ввоза легковых и грузовых автомобилей из стран СНГ снизились на 42,8% и 60,5% соответственно.Ситуация с импортом из дальнего зарубежья обстоит немного лучше: физический объем ввоза легковых автомобилей сократился на 5,8%, грузовых - на 20,3%. (Autonews/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: В АПРЕЛЕ 2013 ГОДА ПРОДАЖИ АВТОМОБИЛЕЙ УПАЛИ

Худшие прогнозы вновь подтвердились: рост, отмеченный в январе-феврале благодаря традиционным распродажам моделей прошлого года, полностью нивелирован. Падение продаж продолжилось, причем, более внушительными темпами.

Согласно ежемесячному отчету Комитета автопроизводителей Ассоциации европейского бизнеса (АЕБ), в марте продажи новых автомобилей в России снизились на 8% или на 21263 штук, по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Что касается периода с января по апрель, то российский автомобильный рынок также показал небольшое падение (-2%), по сравнению с тем же периодом 2012 г. "На протяжении двух последних лет апрельские продажи обычно превосходили мартовские на 6%. В этом году традиционный апрельский подъем не наблюдался, что явилось следствием слабого розничного контрактования в первом квартале. Апрель не принес положительных новостей и по этому показателю. Таким образом, становится очевидным, что рынок вряд ли достигнет рекордных показателей первой половины 2012 г.", - прокомментировал ситуацию председатель Комитета автопроизводителей АЕБ Йорг Шрайбер.

В марте рынок также упал. Тогда продажи новых автомобилей в России снизились на 4% или на 9070 штук, по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. (Autonews/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

Статистика

ЕВРОПА: ПРОДАЖИ АВТОМОБИЛЕЙ В АПРЕЛЕ 2013 ГОДА ВЫРОСЛИ

Апрель стал для европейского авторынка переломным месяцем за последние полтора года: впервые с сентября 2011 г. продажи пошли вверх. Пока показатели незначительны, всего 1,8%, но это, как минимум, первый шаг к выздоровлению. Согласно отчету Европейской ассоциации автопроизводителей (ACEA), всего в апреле было реализовано 1,08 млн. автомобилей.

Однако промежуточный рост общей картины по первым месяцам не улучшил - продажи в январе-апреле упали на 7% по сравнению с прошлым годом и составили 4,17 млн. автомобилей.

Неожиданно быстро начал приходить в себя авторынок Испании - аналитики отметили рост на 10,8%. Также продолжает набирать обороты и Великобритания, там купили на 14,8% автомобилей больше, чем в апреле прошлого года. Также начал постепенно приходить в себя немецкий авторынок (+3,8%) после небольшого спада в начале года.

Лидером среди компаний стал Volkswagen, продавший за месяц в Европе 145,9 тыс. машин (+6,2%). На втором месте по реализации оказался Ford с показателем в 78,2 тыс. автомобилей (-0,6%). Тройку лидеров замкнул Renault: 69 тыс. машин (-1,3%). (Autonews/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ: САМЫЙ МАЛЕНЬКИЙ JAGUAR ПОЯВИТСЯ В 2016 ГОДУ

Новый среднеразмерный Jaguar, который в модельном ряду марки займет место X-type, появится в продаже в 2016г. Об этом изданию Autocar сообщил директор компании по дизайну Ян Каллум. Ранее сообщалось, что автомобиль будет представлен в следующем году, а в продажу новинка поступит в 2015 г.

По словам генерального директора Jaguar Land Rover Ральфа Спета, компании предстоит сделать новинку "особенной", чтобы она могла конкурировать с BMW 3-Series. "Если мы сделаем такой автомобиль, то совершенно очевидно, что наши конкуренты имеют невероятный дизайн, необыкновенную управляемость и надежность. Мы должны создать такую машину, которая смогла бы конкурировать с лидерами сегмента", - сообщил Спет изданию Autocar.

По некоторым данным, автомобиль построят на доработанной платформе XF до 90% деталей подвески будут идентичными. Кроме того, инженеры значительно снизят массу автомобиля по сравнению с X-type за счет широкого использования алюминия. Машина будет оснащена новейшим трехцилиндровым 1,5-литровым двигателем от Jaguar Land Rover, четырехцилиндровым 1,8-литровым (бензиновым) или 2,0-литровым (дизельным) турбодвигателем на выбор, а также восьми- и девятиступенчатыми автоматическими трансмиссиями нового поколения. (Autonews/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ: ВНЕДОРОЖНИК ОТ ROLLS-ROYCE LTD. УВИДИТ СВЕТ В 2016 ГОДУ

Rolls-Royce работает над созданием новой полноприводной модели, которая должна увидеть свет в 2016 г. Автомобиль будет построен на одной платформе с BMW X5 следующего поколения. Модель позиционируется как люксовый внедорожник, но скорее будет просто полноприводным хетчбеком с увеличенным клиренсом.

Последней новинкой от компании стало представленное на мотор-шоу в Женеве купе Wraith. Автомобиль получил существенно доработанный двигатель V12 объемом 6,6 л развивающий мощность 633 л. с. Мотор работает в паре с 8-ступенчатой автоматической коробкой передач ZF, передающий крутящий момент на заднюю ось. На базе Wraith планируется построить роскошный родстер специально для американского рынка.

В августе прошлого года исполнительный директор Rolls-Royce Торстен Мюллер-Отвос заявил, что модельная линейка Ghost будет дополнена еще 1-2 автомобилями. По его словам, Rolls-Royce при этом не ставит себе целью продать как можно больше автомобилей, речь скорее идет о поддержании имиджа. (Autonews/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ГЕРМАНИЯ: VOLKSWAGEN AG (VW) СДЕЛАЕТ РОБОТ DSG 10-СТУПЕНЧАТЫМ

Volkswagen сообщил о разработке новой трансмиссии - 10-ступенчатом роботе DSG с двумя сцеплениями. О планах компании изданию Autocar сообщил на международном симпозиуме в Вене председатель совета директоров немецкого производителя Мартин Винтеркорн.

Кроме того, по его словам, инженеры Volkswagen сконцентрированы на повышении показателей экологичности. Представитель марки сообщил, что среди ближайших перспектив концерна значится выпуск экономичного дизельного мотора мощностью 135 л. с., а также выпуск моделей, способных работать на газе. Кроме того, концерн намерен увеличить выпуск гибридных автомобилей, которые, по словам Винтеркорна, являются пока наилучшим решением для улучшения экологии, учитывая практические потребности водителей. (Autonews/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ГЕРМАНИЯ: ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ VOLKSWAGEN AG (VW) В I КВАРТАЛЕ 2013 ГОДА СОКРАТИЛАСЬ

Чистая прибыль крупнейшего в Европе автопроизводителя Volkswagen AG (VW) в I квартале сократилась на 38,2% до 1,946 млрд. евро против 3,148 млрд. евро за аналогичный период годом ранее. Об этом говорится в отчете компании. Выручка Volkswagen от продаж по итогам отчетного периода составила 46,565 млрд. евро, что на 1,6% ниже, чем прошлогодний показатель, зафиксированный на уровне 47,326 млрд. евро. Операционная прибыль сократилась на 26,0% достигнув 2,344 млрд. евро, тогда как в I квартале 2012 г. данный показатель составил 3,165 млрд. евро. Доналоговая прибыль концерна составила 2,688 млрд. евро, что на 36,7% ниже показателя I квартала 2012 г. на уровне 4,248 млрд. евро.

В отчете отмечается, что к снижению операционной прибыли в I квартале привел слабый спрос на ключевом европейском рынке и издержки, связанные с программой технического переоснащения. Все же показатели поддерживаются за счет хороших продаж в Китае и США. Эти рынки сбыта стали крупнейшими для автопроизводителя в 2012 г., когда продажи немецкого концерна выросли на 11,2% до рекордного показателя в 9,07 млн. автомобилей.

Несмотря на заметное сокращения показателя, результаты VW оказались лучше прогнозов экспертов. Аналитики ожидали снижения операционной прибыли по итогам квартала более чем на 28%. Несмотря на то, что немецкий конкурент компании - Daimler - после снижения прибылей в I квартале пересмотрел собственный прогноз на весь 2013 г., VW остался верен своим целевым показателям и подтвердил прогноз на прежнем уровне.

Volkswagen Group является одним из крупнейших мировых автопроизводителей. Компания выпускает автомобили под брэндами Volkswagen, Audi, SEAT, Skoda, а также под люксовыми брэндами Bugatti и Bentley. В 2009 г. Volkswagen приобрел 49% акций компании Porsche. По итогам 2011 г. Volkswagen вышел на второе место в мире по продажам автомобилей, уступая лишь американской General Motors. (РБК-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ИТАЛИЯ: ALFA ROMEO AUTOMOBILES S.P.A. ВЫПУСТИТ КРОССОВЕР ЧЕРЕЗ ДВА ГОДА

Alfa Romeo официально подтвердила слухи о выпуске первого кроссовера. Как сообщил изданию The Telegraph представитель марки, новинка появится в продаже через 2-3 года. При этом он намекнул, что, скорее всего, автомобиль построят на платформе Jeep. В качестве основных конкурентов будущего внедорожника называются такие модели, как Audi Q5, Ford Kuga, Volkswagen Tiguan, Renault Koleos, BMW X3 и Mercedes-Benz GLK. Кроссовер Alfa Romeo впервые попал в объективы камер фотографов-шпионов в октябре 2012 г. Закамуфлированный под Giulietta прототип проходит тесты на юге Европы.

Впервые о внедорожнике Alfa Romeo стало известно еще 2003 г. Тогда на автосалоне в Женеве компания представила концепт кроссовера под именем Kamal. Однако из-за финансовых проблем в компании проект был отложен. (Autonews/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ИТАЛИЯ: FIAT GROUP РАЗРАБОТАЕТ ДЛЯ MASERATI S.P.A. ВОСЬМИЦИЛИНДРОВЫЙ ДИЗЕЛЬ

Концерн Fiat рассматривает возможность выпуска турбодизеля V8, который будет устанавливаться на модели Maserati. Новый двигатель появится в серии только в том случае, если спрос на версию седана Ghibli с агрегатом на "тяжелом топливе" превысит прогноз автопроизводителя. Об этом со ссылкой на собственные источники сообщает издание Car and Driver. Объем дизельной "восьмерки" семейства Multijet составит 4 л. Двигатель будет развивать около 365 л. с. и приблизительно 623 Нм крутящего момента. По данным издания, расход топлива такого мотора в смешанном цикле составит 7,8 л/100 км пробега.

Новый силовой агрегат появится у компаний, входящих в состав концерна Fiat, не раньше 2016 г.

Сейчас самым мощным дизелем Fiat является V-образная "шестерка", которая развивает 275 л. с. и 600 Нм крутящего момента. Этот агрегат устанавливается на седан Maserati Ghibli, который является единственной моделью марки, получившей двигатель на "тяжелом топливе".

На данный момент выпуск восьмицилиндровых дизелей поддерживают только концерн Volkswagen, устанавливающий их на модели Audi, Volkswagen и Porsche, а также производитель внедорожников Land Rover. Ранее такие агрегаты убрали из своих линеек Mercedes-Benz и BMW, объяснив это необходимостью сокращения издержек из-за мирового финансового кризиса. (Motor/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ИТАЛИЯ: AUTOMOBILI LAMBORGHINI HOLDING S.P.A. ПРЕДСТАВИЛА ОДНОМЕСТНЫЙ СУПЕРКАР

Суперкар Veneno, представленный Lamborghini на автосалоне в Жененве, вызвал неоднозначную реакцию публики, но теперь компания решила удивить всех еще более экзотическим автомобилем - одноместным суперкаром с говорящим названием Egoista. Создание нового концепта посвящено 50-летию марки.

Модель получила неоднозначную внешность, навеянную авиационной промышленностью. Концепт выполнен в серебристо оранжевых цветах. Оранжевым стало даже ветровое стекло. Как это отразится на обзорности с водительского места, пока неясно. Технические подробности и динамические характеристики пока остаются в секрете, известно только, что автомобиль получит 5,2-литровый мотор V10, который сейчас устанавливается на Gallardo.

Эксклюзивный Lamborghini Veneno, представленный в этом году на автосалоне в Женеве, был назван самым уродливым автомобилем всех времен и народов по версии Edmunds. В издании составили рейтинг Топ-100 некрасивых автомобилей и, поставив Veneno на вершину этого рейтинга, прокомментировали: "Это худшее, что было в Италии со времен фашизма". (Autonews/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ИТАЛИЯ: MASERATI S.P.A. ПЛАНИРУЕТ ПРЕВРАТИТЬ GHIBLI В КУПЕ И УНИВЕРСАЛ

Среди ближайших планов Maserati по обновлению модельного ряда значится выпуск Ghibli в двух новых кузовах: купе и универсал. Об этом сообщает WorldCarFans, опубликовавшийся изображения моделей.

Ранее на мотор-шоу в Шанхае Maserati представил новый седан Ghibli, который займет нишу в сегменте E и будет конкурировать на рынке, в первую очередь, с BMW 5-Series и Mercedes-Benz E-Class. Как сообщил изданию Autocar исполнительный директор итальянской компании Гаральд Вестор, Maserati планирует продавать порядка 50000 Ghibli в год. "Автомобиль будет вынужден конкурировать в сегменте, где в настоящее время доминируют два или три брэнда. Наши покупатели должны помнить, что Ghibli обладает всеми свойствами, которые отличают автомобили Maserati от всех остальных", - отметил представитель марки.

Автомобиль получился короче флагмана Maserati - Qattroporte - на 290 мм, но в то же время новинка длиннее главного конкурента BMW 5-Series. Ghibli получил три мотора на выбор. В базовой версии седан оснастят бензиновым V6 с турбонаддувом мощностью 330 л. с. (Autonews/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

КИТАЙ: BAIC ПЕРЕМАНИЛ ДИЗАЙНЕРА MERCEDES-BENZ

В последнее время китайские автокомпании все чаще переманивают сотрудников немецких концернов. Стало известно, что австралийский дизайнер, ответственный за создание Mercedes CL, CLS и первого ML перешел работать в китайский концерн BAIC, где займется разработкой люксового седана.

Как сообщает австралийский портал GoAuto, Питер Аркадипэйн намерен вывести китайского автогиганта на новую ступень развития, создав целую линейку люксовых автомобилей, которые будут соответствовать мировым стандартам.

Последние два года Аркадипэйн трудился над разработкой электрокара для нового брэнда Denza, который был создан совместным предприятием Daimler и BYD. Однако как рассказал изданию сам Питер, он перебирается в BAIC, где возглавит подразделение дизайна. Основной его задачей на новом поприще станет превращение автомобилей BAIC в конкурентов Audi, BMW и Mercedes-Benz.

Сам автогигант уже сделал публичный первый шаг в этом направлении, представив на прошедшем автосалоне в Шанхае концептуальный Concept 900, разработанный итальянским ателье Fioravanti. Аркадипэйн не намекнул достанутся ли какие-либо элементы концепта серийным машинам, над которыми он работает, но отметил, что сотрудничество с Fioravanti и прочими кузовными и дизайнерскими ателье, вероятнее всего, продолжится. Ключевой задачей в настоящее время является создание семейства премиальных машин "с изысканным дизайном и идеальными пропорциями".

Компания хочет вывести их на рынок как можно раньше, но давить на нового шефа не собирается. Одним из приоритетов в работе Питера станет качество исполнения, а также создание особенных, фирменных дизайнерских элементов, которые будут отличать машины BAIC от прочих. "Целью компании является переход в более высокий сегмент и разработка автомобилей, которые будут отвечать ожиданиям покупателей, обычно выбирающих BMW, Audi или Mercedes. Если вы хотите соперничать с этими брэндами, то вам придется создать такой автомобиль, которые будет достойным конкурентам по всем параметрам - инжиниринг, дизайн, качество, опции. Однако в настоящее время стиль стал невероятно важен, если дизайн работает на покупателя, то иногда он может и простить кое-какие элементы, которые не соответствуют уровню", - пояснил Аркадипэйн. (Auto-Consulting/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

КИТАЙ: В 2013 ГОДУ GREAT WALL MOTORS НАРАЩИВАЕТ ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ МОЩНОСТИ

В 2013 г. начнется строительство нового завода Great Wall Motors в Таиланде мощностью 100000 автомобилей в год, при этом инвестиции в проект составят $338 млн. Это будет первое сборочное предприятие полного цикла за пределами Китая, на котором будет производиться бестселлер Great Wall Haval H6, а позже и другие модели. Продукция тайского предприятия будет поставляться в страны Юго-Восточной Азии, Австралии и Южной Африки, в которых принято левостороннее движение. Также в апреле начало работу предприятие в Эквадоре, которое будет собирать автомобили из машинокомплектов, поставляемых из Китая.

Great Wall Motors является ведущим экспортером автомобилей в КНР. Секрет успеха компании заключается не только в оптимальном соотношении цены и качества продукции, но и гибком подходе к работе с разными рынками. В наиболее важных для компании странах GWM организует сборочные производства, работающие по методикам SKD и CKD. Сейчас таких заводов насчитывается десять, в том числе в Индонезии, Иране, Египте, Болгарии и России. Руководство Great Wall Motors рассчитывает увеличить экспорт автомобилей в 2013 г. на 43% и довести его до 140000 автомобилей, в том числе благодаря новым сборочным предприятиям. (Auto-Consulting/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

КИТАЙ: LIFAN БУДЕТ ВЫПУСКАТЬ АВТОМОБИЛИ С БЕССТУПЕНЧАТОЙ ТРАНСМИССИЕЙ

В следующем году компания Lifan планирует оснастить некоторые модели бесступенчатой трансмиссией CVVT, а к 2015 г. в серийное производство будут введены турбированные силовые агрегаты и двигатели с системой прямого впрыска. Как сообщает пресс-служба компании, также для некоторых моделей будет предложена шестиступенчатая автоматическая трансмиссия.

В течение ближайших лет компания намерена представить новинки в сегменте седанов, кроссоверов и MPV. В этом году на российский рынок выйдут рестайлинговые Lifan 330, Lifan 530, Lifan 630 и обновленная версиякроссовера Lifan X60.

Также в планах Lifan значится выход линейки автомобилей с повышенными характеристиками проходимости: два вида малоразмерных и один полноразмерный внедорожник. (Autonews/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

Анализ

КИТАЙ: ПРОДАЖИ ГРУЗОВИКОВ В 2012 ГОДУ СОКРАТИЛИСЬ

По данным китайского портала Gasgoo.com, в 2012 г. в КНР было продано 3,31 млн. грузовых автомобилей, что на 6,8% меньше, чем в предыдущем году, когда их продажи также снизились. Это падение аналитики объясняют малоблагоприятным в целом состоянием китайской экономики, а также повышением стоимости сырья и рабочей силы.

В наибольшей степени уменьшились в прошлом году продажи тяжелых грузовиков, сильно привязанные к макроэкономическим показателям. Они составили лишь 636 тыс. шт., т. е. сократились по сравнению с 2011 г. на 27,8%. Доля этого сегмента в общем видимом потреблении грузовых автомобилей в КНР упала до менее 20% с 24,8% в 2011 г.

Спрос на легкие грузовые автомобили и грузовики средней грузоподъемности также сократился, но в значительно меньшей степени, чем на тяжелые грузовики; их продажи снизились на 0,6% и 2% соответственно. Легкие грузовики продолжают оставаться самыми востребованными в группе грузовых автомобилей; в 2012 г. их удельный вес в совокупном видимом потреблении последних составил 55,8%.

Что же касается мини-грузовиков, то их в прошлом году было продано 534,8 тыс., что на 8,7% превышает уровень 2011 г. Доля этого сегмента в общих продажах грузовых автомобилей в КНР в 2012 г. составила 16,2% против 13,9% в предыдущем году.

В 2012 г., как и в 2011 г., на рынке тяжелых грузовиков КНР продолжали доминировать пять крупнейших китайских продуцентов этих машин - Dongfeng Motor, Sinotruck, FAW Group, Beiqi Foton и Shaanxi Automobile. Продажи каждой из этих компаний превышали 80 тыс. шт., тогда как у других крупных продуцентов они были намного меньше.

У всех 10 основных продуцентов тяжелых грузовиков в КНР продажи этих машин в 2012 г. существенно сократились, о чем свидетельствуют приводимые ниже данные (шт.):

	2011 г.	2012 г.	% прироста
Dongfeng	185977	130830	-29,7
Sinotruck	142611	108958	-23,6
FAW Group	158186	105551	-33,3
Beiqi Foton	107202	87358	-18,5
Shaanxi Automobile	104227	83868	-19,5
JAC	33883	26067	-23,1
Baotou Bei Ben	40022	24270	-39,4
SAIC-Iveco-Hogyan	31500	17008	-46,0
CAMC	25695	15069	-41,4
Dayun Auto	13604	8818	-35,2

Намного более благоприятная картина наблюдалась в сегменте мини-грузовиков. У всех трех самых крупных продуцентов этих машин (SAIC-GM-Wuling, Dongfeng и Beiqi Foton) продажи выросли. На долю указанных компаний вместе с Changan Automobile пришлось 82,9% общего производства мини-грузовиков в КНР в 2012 г.

Наиболее значительно в данном сегменте увеличились продажи у SAIC-GM-Wuling (на 62,9%). У Dongfeng и Beiqi Foton они также возросли, а у Changan Automobile, которая в 2011 г. занимала третье место в КНР по производству мини-грузовиков, сократились на 11,6%.

Приводимые далее данные характеризуют продажи мини-грузовиков в КНР в распределении по четырем основным продуцентам (шт.):

	2011 г.	2012 г.	% прироста
SAIC-GM-Wuling	83200	135600	62,9
Dongfeng	105000	108900	3,7
Beiqi Foton	100900	108200	7,2
Changan Automobile	102400	90600	-11,6

(БИКИ/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

МЕКСИКА: ПРОИЗВОДСТВО AUDI Q6 НАЧНУТ В 2017 ГОДУ

Audi планирует сделать новый внедорожник в кузове купе на базе известного Q5. Автомобиль назовут Q6 и он должен стать прямым конкурентом известному BMW X6. Новинку планируют выпустить в 2017 г. Внедорожник будет производиться на заводе в Мексике.

Audi Q6 разделит платформу и линейку двигателей с Q5 следующего поколения, а не с Q7. Текущая генерация Q5 использует платформу легковых автомобилей Audi, в то время как Q7 делит свою с внедорожниками Volkswagen Touareg и Porsche Cayenne. До этого ходили слухи о том, что Q6 получит общую платформу с Q7. С точки зрения маркетинга место новинки в модельном ряду однозначно - между Q5 и Q7.

Предположительная линейка двигателей включает 2,0-литровый TFSI мощностью 217 л. с., 3,0-литровый V6 мощностью 296 л. с., 2,0-литровый дизель мощностью 190 л. с. и 3,0-литровый дизельный V6 мощностью 249 л. с. Также планируется гибридная версия с силовой установкой от Volkswagen Touareg. Позже появится заряженная модификация RS с турбированным 4,0-литровым V8. (Autonews/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

США: ПРОИЗВОДИТЕЛЬ ЭЛЕКТРОКАРОВ CODA HOLDINGS ОБАНКРОТИЛСЯ

Американский производитель электрокаров Coda Holdings обратился в суд для защиты от кредиторов в соответствии с гл. 11 Кодекса США о банкротстве. Причиной для этого послужил крайне низкий спрос на автомобили - с 2010 г. фирма продала всего сто машин.

Реорганизация через гл. 11 позволяет компании продолжить работу без выполнения всех условий перед кредиторами. В ряде случаев фирма может даже брать новые кредиты в период действия защиты от кредиторов. Однако в случае с Coda Holdings производитель, как ожидается, будет выкуплен группой Fortress Investment Group, предоставлявшей ему кредиты. Сумма сделки - $25 млн.

Кузов и шасси для электрокаров Coda изготавливались на заводе в КНР, принадлежащем компании, а литий-ионные батареи - на совместном предприятии с китайкской фирмой Lishen, поставляющей аккумуляторы для Apple и Motorola. Окончательная сборка автомобилей осуществлялась в штаб-квартире Coda в Калифорнии.

Седан Coda имел доработанную платформу одной из моделей Mitsubishi, электромотор мощностью 134 л. с. и расположенные под сиденьями блоки батарей, позволявшие проезжать без подзарядки 145-192 км.

Электрокар стоил в США от $37250. (Motor/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

США: ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ HARLEY-DAVIDSON INC. ЗА I КВАРТАЛ 2013 ГОДА ВОЗРОСЛА

Чистая прибыль американского производителя мотоциклов Harley-Davidson Inc. по итогам I квартала по сравнению с аналогичным периодом в прошлом году выросла на 30% и составила $224,1 млн. Об этом сообщается в финансовом отчете Harley-Davidson.

Чистая прибыль за I квартал составила $0,99 на обычную акцию, против $172,0 млн. или $0,74 на акцию, в I квартале 2012 г.

Выручка компании за отчетный квартал 2013 г. увеличилась на 9,8% до $1,57 млрд. против $1,43 млрд. в I квартале 2012 г. Операционная прибыль Harley-Davidson увеличилась на 26,4%, составив $348,31 млн. против $275,46 млн. годом ранее.

Harley-Davidson Inc. - основной производитель мотоциклов в США, владеющий брэндом Harley-Davidson. Компания также производит детали и аксессуары для мотоциклов и предоставляет услуги по страхованию мотоциклов собственного производства. (РБК-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ФРАНЦИЯ: НОВЫЙ PEUGEOT 308 ПОЛУЧИТ ТРЕХДВЕРНУЮ ВЕРСИЮ

Peugeot выпустит новое поколение хэтчбека 308 в трехдверном кузове. Как сообщает издание Theophilus Chin, опубликовавшее приблизительные эскизы автомобиля, модель представят через некоторое время после официального дебюта пятидверного варианта.

13 мая Peugeot рассекретил новое поколение хэтчбека 308, премьера которого состоится на мотор-шоу во Франкфурте в сентябре. По сравнению с текущим поколением, новинка получилась незначительно короче и ниже - длина нового 308 составляет 4,25 м, а высота не превышает 1,46 м.

Автомобиль построен на принципиально новой платформе EMP2, которая легла также в основу Citroen C4 Picasso, представленного в марте. Автомобиль получился на 140 кг легче текущего поколения. Среди наиболее заметных изменений - существенно увеличившийся багажник. У новинки 470 л полезного пространства против 348 л у предшественника.

Внешне 308 стал более узнаваемым и получил некоторые детали экстерьера, которые можно было наблюдать на концепт-каре Onyx, представленном в прошлом году. В салоне хэтчбека появился 9,7-дюймовый экран мультимедийной системы. В целом, интерьер Peugeot 308 стал более практичным. (Autonews/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ЧЕХИЯ: SKODA AUTO ПРИСТУПИЛА К ТЕСТАМ НОВОГО YETI

Skoda приступила к дорожным тестам обновленного кроссовера Yeti, который представят уже к концу года. Автомобиль был замечен во время испытаний на дорогах Китая. Внешне новинка претерпела ряд существенных изменений, наиболее заметное из которых - запаска, прикрепленная на пятой двери. От текущего поколения автомобиль отличается также увеличенными задними фонарями и новой головной оптикой.

Тем не менее, по информации Autoforum, автомобиль, замеченный в Китае, закамуфлирован под Suzuki Grand Vitara. Это, в частности, объясняет появление запаски на задней двери, а также ряд дизайнерских решений, которые не характерны для чешского производителя. Кроме того, на решетке радиатора у автомобиля находится логотип компании Suzuki, при этом шильдик Skoda залеплен изолентой.

По другой версии, на изображении модель Snowman, которая в модельном ряду марки станет на ступень выше Yeti.

Skoda также пустит в серийное производство новый кроссовер, который будет превосходить в габаритах модель Yeti, к 2016 г. Автомобиль получит привычную для моделей концерна Volkswagen линейку моторов объемом 1,4-2,0 л.

Планируется, что крупный полноприводный кроссовер от Skoda будет выигрывать за счет цены - новинка станет проще моделей Volkswagen, но при этом сможет предложить ту же проходимость, те же трансмиссии и моторы. (Autonews/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ШВЕЦИЯ: VOLVO AB ОТКАЗАЛАСЬ ОТ ВЫПУСКА КОНКУРЕНТА AUDI A8

Volvo опровергла слухи, касающиеся возможного выпуска нового седана, который в модельном ряду марки стал бы на ступень выше флагмана S80. Такой автомобиль мог составить конкуренцию на рынке Audi A8, BMW 7-Series и Mercedes-Benz S-Class.

По словам исполнительного директора Volvo Хакана Самуэльссона, такой автомобиль не соответствует концепции Volvo. "Конечно, у нас хватает амбиций, но подобные планы противоречат нашей концепции. Дело в том, что нам бы пришлось конкурировать с автомобилями, у которых под капотом огромные моторы с 8 и 12 цилиндрами. Такая политика Volvo просто не соответствует представлению покупателей о нашем брэнде", - отметил представитель компании.

Ранее сообщалось, что в конце 2014 г. Volvo выпустит на рынок принципиально новый автомобиль, который станет преемником модели XC90. Это будет первая модель шведской компании, разработанная совместно с китайской компанией Geely.

В основе внедорожника будет использована абсолютно новая платформа SPA. Как сообщает Autoevolution, эта база универсальна и позволяет использовать различные виды кузова и силовых агрегатов. Именно на платформе SPA будут созданы седан S80 следующего поколения и первый серийный гибрид Volvo. (Autonews/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ШВЕЦИЯ: В VOLVO AB СТАРТОВАЛ ВЫПУСК НОВОГО СЕМЕЙСТВА 4-ЦИЛИНДРОВЫХ МОТОРОВ

Volvo начала производство первых вариантов нового семейства 4-цилиндровых двигателей VEA (Volvo Engine Architecture). Их разработка и производство ведутся силами самой компании, в полном соответствии со стратегией независимости компании.

Работы по подготовке к началу сборки двигателей на базе новой архитектуры VEA продолжаются уже около 2 лет на заводе Volvo в Скевде. Первые новые двигатели будут устанавливаться уже осенью на Volvo V60, S60, XC60, V70, XC70 и S80. И даже топовый кроссовер XC90 нового поколения, что попадет на рынок лишь через пару лет, получит новый мотор.

Выпуск нового семейства двигателей - важная веха в истории Volvo, которая позволит сосредоточиться на двух принципиальных для компании аспектах - ездовых качествах автомобилей и эффективном использовании топлива. Новые моторы VEA разработаны группой шведских инженеров. Компактных размеров 4-цилиндровые агрегаты из нового семейства по своим мощностным характеристикам сопоставимы с современными шестицилиндровыми моторами, но отличаются меньшим аппетитом. В процессе разработки двигателей VEA компания ориентировалась на требования клиентов, желающих иметь отличную топливную экономичность, малый уровень выброса вредных веществ и прекрасные ездовые качества по приемлемой цене. В тоже время разработка новой архитектуры двигателей позволит Volvo Cars создавать системы на базе будущих технологий, потому что параметры экономии топлива новых двигателей будут лучшими в мире, сообщил вице-президент по двигателям и трансмиссиям Volvo Car Group Дерек Крабб.

На предприятии внедряется абсолютно новая, современная технология сборки: все версии моторов производятся на одном конвейере в новых заводских цехах. Проделана огромная работа. Пришлось переоснастить сборочную линию для обработки блоков цилиндров. Были заменены или переоборудованы 30 станков механической обработки, на что потребовалось около полумиллиарда крон, отметил вице-президент по производству двигателей Оскар Фальк.

Компания Volvo Cars инвестировала почти 2 млрд. шв. крон в завод в Скевде. Это самые масштабные инвестиции за всю историю завода Volvo. В 2013 г. будет выпущено почти 20 тыс. новых двигателей, а до конца года производство будет доведено до 2 тыс. моторов в неделю. (Auto-Week.com.ua/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ЮЖНАЯ КОРЕЯ: HYUNDAI MOTOR CO ОБЪЯВИЛА О РЕЗУЛЬТАТАХ ПРОДАЖ ЗА I КВАРТАЛ 2013 ГОДА

Компания Hyundai Motor объявила о финансовых результатах за первый квартал. Прибыль от продаж по итогам трех месяцев увеличилась на 6% по сравнению с аналогичным периодом в 2012 г., составив 21,37 трлн. вон.

Всего за первый квартал Hyundai Motor было продано 1171804 автомобилей, из них 153728 автомобилей в Корее и 1018076 на зарубежных рынках, обеспечив рост на 9,2% от прошлогоднего показателя. Основным приростом компания обязана продажам за пределами страны, которые, несмотря на некоторое замедление роста внутреннего корейского рынка, гарантировали общий рост прибыли.

По оценкам экспертов крупнейшие автомобильные рынки в этом году продолжат тенденцию замедленного роста на фоне жесткой конкуренции среди производителей. Однако Hyundai Motor не намерена останавливаться на достигнутом, и прогнозирует повсеместный будущий рост показателей, обусловленный качественным и количественным усилением позиций компании и ее подразделений. (Портал машиностроения/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ЮЖНАЯ КОРЕЯ: МИРОВЫЕ ПРОДАЖИ «КИА МОТОРС» В АПРЕЛЕ 2013 ГОДА ВЫРОСЛИ

Мировые продажи "Киа" в апреле составили 239,347 тыс. машин (+4,2%). С начала 2013 г. продано 832,708 тыс. машин (+3,1%). Рекордным был апрельский прирост на китайском рынке - 19,6%. После Китая и США Россия является для корейской компании третьим по величине внешним рынком с долей более 9%. В апреле объем продаж автомобилей "Киа" в РФ увеличился на 5,8%, а по суммарным итогам 2013 г. - на 6%. В апреле на российском рынке было реализовано 18,303 тыс. автомобилей брэнда или более трети общеевропейского объема продаж марки (53,058 тыс.).

Список бестселлеров глобальных и российских продаж марки возглавляет "Рио". В мире продана 41,62 тыс. модели, в России - 8,43 тыс., что составляет пятую часть глобальных продаж. Среди кроссоверов мировой и российский лидер марки - Спортейдж: в мире продано 32,844 тыс. машин, в России - 2,857 тыс.

Сохранение тенденции к увеличению объемов продаж в России аналитики связывают с ростом популярности Серато и дебютом в РФ стильного трехдверного хэтчбека pro_cee'd. (Ladaonline/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ЯПОНИЯ: INFINITI M ПОЛУЧИТ ДИЗЕЛЬ И СМЕНИТ НАЗВАНИЕ

Infiniti планирует в ближайшее время обновить модель M, однако одним рестайлингом производитель не ограничится. Сообщается, что седан сменит название на Q70 и получит новый дизельный агрегат. В настоящее время в линейке Infiniti M присутствуют исключительно бензиновые моторы мощностью от 222 до 408 л. с.

В январе на мотор-шоу в Детройте Infiniti представила модель под названием Q50, которая, по сути, сменила в модельном ряду японского производителя автомобиль под индексом G. В базовой комплектации серийный Infiniti Q50 получил бензиновый V6, также будет доступна версия с гибридной силовой установкой. (Autonews/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ЯПОНИЯ: ПРИБЫЛЬ HONDA MOTOR CO ЗА IV КВАРТАЛ 2012-2013 ФИНАНСОВОГО ГОДА УВЕЛИЧИЛАСЬ

Чистая прибыль японского автопроизводителя Honda Motor (относящаяся к материнской компании) за IV квартал 2012-2013 ф. г., который завершился 31 марта, составила 75,7 млрд. иен (около $762 млн.), на 6% повысившись по сравнению с соответствующим показателем за аналогичный период 2011-2012 ф. г. (71,5 млрд. иен). Такие цифры приводятся в отчете Honda.

Показатель оказался ниже прогнозировавшегося аналитиками на уровне 95,62 млрд. иен ($962 млн.).

Операционная прибыль автоконцерна в минувшем квартале увеличилась на 21,4% и составила 135,9 млрд. иен ($1,36 млрд.) против 11,9 млрд. иен за аналогичный период предыдущего фингода. Доналоговая прибыль компании выросла на 5,4% и составила 98 млрд. иен ($986 млн.) против 93 млрд. иен за аналогичный период предыдущего фингода.

Росту чистой прибыли японского автопроизводителя способствовало ослабление иены и хорошие продажи модели Honda Accord на американском рынке.

Продажи Honda растут на рынке США, где японский автоконцерн реализует около 30%, однако снижаются в Европе и Китае. В частности, падение продаж в Китае объясняется ухудшением дипломатических отношений между Японией и КНР из-за территориального спора вокруг маленького архипелага в Восточно-Китайском море.

Honda Motor - третий по величине автопроизводитель Японии после Toyota и Nissan. (РБК-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ЯПОНИЯ: NISSAN TEANA ПОЛУЧИЛ НОВУЮ КОМПЛЕКТАЦИЮ

Nissan Teana получил новую версию SV, которая отличается эксклюзивными элементами дизайна экстерьера. В пакет оснащения автомобиля входят передний и задний спойлеры, обтекатели порогов, накладки на пороги передних дверей с подсветкой и 17-дюймовые легкосплавные диски специального цвета. Автомобиль доступен с двумя моторами на выбор объемом 2,5 и 3,5 л.

В феврале Nissan и его китайский партнер Dongfeng Motors представили новую Teana в ходе пресс-конференции в Китае. Новинка - это тот же автомобиль, что и североамериканский Altima с некоторыми едва заметными изменениями.

Двигатель представлен только один, 2,5-литровый, четырехцилиндровый бензиновый, работающий в паре с вариатором Xtronic. Автомобиль будет изготавливаться на заводе Dongfeng Nissan в пров. Хубэй. Будет ли автомобиль продаваться на европейском рынке, или это версия для внутреннего китайского рынка пока не известно. (Autonews/ Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ЯПОНИЯ: ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ TOYOTA MOTOR CORP. В I КВАРТАЛЕ 2013 ГОДА ВЫРОСЛА

Чистая прибыль японского автоконцерна Toyota Motor Corp. в I квартале составила 313,9 млрд. иен ($3,17 млрд.), аналогичные показатели за 2011 г. составили 121 млрд. иен. Об этом сообщает агентство Reuters.

Такой показатель значительно превзошел средний прогноз опрошенных агентством аналитиков на уровне 258,9 млрд. иен.

Операционная прибыль Toyota в 2012-2013 ф. г. составила 1,32 трлн. иен при прогнозе 1,26 трлн. иен.

Toyota была основана в качестве самостоятельной компании в 1937 г. (РБК-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

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

УКРАИНА: ПАО «БЕРДИЧЕВСКИЙ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД (БМЗ) «ПРОГРЕСС» ПРИНЯЛО УЧАСТИЕ В ВЫСТАВКЕ MINING WORLD RUSSIA – 2013

14-16 мая ПАО "Бердичевский машиностроительный завод "Прогресс" приняло участие в 17-й Международной выставке и конференции "MiningWorld Russia - Горное оборудование добыча и обогащение руд и минералов" (Москва).

Выставочный стенд бердичевского машзавода "Прогресс" посетили специалисты предприятий металлургической, угольной, горнорудной, химической, энергетической и других отраслей промышленности, специалисты инжиниринговых компаний, проектных и научных организаций.

"Прогресс" традиционно является постоянным участником данной выставки, и в очередной раз представил потенциальным партнерам и заказчикам широкий спектр выпускаемого оборудования, - отметил заместитель генерального директора Торгового дома завода "Прогресс" Сергей Бебко. - Потенциальные клиенты машзавода "Прогресс" и участники выставки обсудили интересующие их вопросы с представителями компании и получили всю необходимую информацию о выпускаемой ПАО "БМЗ "Прогресс" продукции и новых технических разработках нашего предприятия".

Выставка MiningWorld Russia ежегодно демонстрирует самые современные технологии для угольных и горнодобывающих производств, подземного строительства, новейших методов и средств обеспечения безопасности горно-шахтных предприятий. (Пресс-служба ПАО "БМЗ "Прогресс"/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ОАО «УРАЛМАШЗАВОД» ОТГРУЗИЛО ОЧЕРЕДНУЮ ДРОБИЛКУ ДЛЯ ОАО «КАРЕЛЬСКИЙ ОКАТЫШ»

Это уже третья из четырех конусных дробилок среднего дробления КСД-3000Т-Д, изготавливаемых для ОАО "Карельский окатыш". Дробилки изготовлены и отгружены заказчику.

Машины приобретаются в рамках программы переоснащения дробильно-обогатительной фабрики ОАО "Карельский окатыш".

Дробилки КСД-3000Т-Д оборудованы современными системами управления и диагностики. Кроме того, из-за трудно дробимой руды на "Карельском окатыше" уралмашевские дробилки поставляются в усиленном исполнении.

ОАО "Уралмашзавод" - один из лидеров российского рынка оборудования для металлургии, горнодобывающей, нефте- и газодобывающей промышленности, промышленности строительных материалов и энергетики. Стратегия развития компании предусматривает создание машиностроительного предприятия мирового уровня, которая сможет комплексно обеспечивать потребности заказчиков в оборудовании.

На "Уралмашзаводе" при поддержке основного акционера - "Газпромбанка" - разработана и реализуется инвестиционная программа, предусматривающая коренную реконструкцию всех производств: металлургического, кузнечно-прессового, сварочного, механосборочного. (Трактор.ру/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ШВЕЦИЯ: НОВЫЙ БУРОВОЙ ИНСТРУМЕНТ ALPHA 330 ОТ SANDVIK – ПОСЛЕДНЕЕ СЛОВО В СТРОИТЕЛЬНОЙ И ГОРНОЙ ОТРАСЛИ

Новый буровой инструмент Alpha 330 от Sandvik - последнее слово в строительной и горной отрасли. Бурение стало еще экономичнее благодаря увеличенному сроку службы штанги, точному забуриванию и более совершенной геометрии шпуров.

Система Alpha 330 полностью отвечает возросшим расходам энергии современных мощных перфораторов, которые сейчас повсеместно используются в бурении и при прокладке тоннелей. Модернизированная система была спроектирована при помощи особой функции, регулирующей уровень мощности и, что еще важнее, обеспечивает равномерное, эффективное и экономичное распределение этой мощности. В ходе испытаний в различных горных условиях было отмечено, что новый дизайн Alpha 330 продлевает срок службы штанги на 30-80%, обеспечивает более точное забуривание и большую прямизну шпуров, высокую скорость проходки, а также позволяет лучше контролировать профиль забоя, снижая совокупные затраты на проходку тоннелей и горизонтальных выработок.

Alpha 330 спроектирован с учетом отказа от прежней резьбы R32, которая до этого широко применялось в инструменте диаметром 45 мм. Одним из главных преимуществ усовершенствованной системы является модернизированная резьба R33, полностью меняющая конструкцию инструмента. Кроме того, резьба на штанге обновленной Alpha 330 стала еще короче, что делает буровой став прочнее и жестче, а также повышает устойчивость к изгибанию, обеспечивая идеальную передачу энергии удара с меньшими затратами. В производстве нового инструмента используется больше высокопрочной стали, адаптированной к продолжительным нагрузкам, что, в свою очередь, помогает обеспечить более точное и прямое забуривание, а также увеличивает срок службы штанги на 30-80%.

Главной целью модернизации Alpha 330 стало увеличение продуктивности бурения. Характерное преимущество системы - более прочная резьба R33 - позволяет выполнять более сложные задачи, ведь она обладает значительно большим сечением, чем прежняя R32, что делает систему пропорционально более крепкой. Alpha 330 оснащена новым направляющим элементом между штангой и коронкой, непосредственно за резьбой. Это означает, что поперечное сечение у R33 на 36% больше, чем у R32, что значительно повышает жесткость соединения. Сразу за юбкой коронки сечение штанги резко переходит в шестигранник с сечением 35 мм. Следовательно, коронка прочно закреплена на штанге, а значит, забуривание осуществляется более точно, в том числе в сложных скальных образованиях и неровных поверхностях.

Количество положительных отзывов от заказчиков о преимуществе использования Alpha 330 в крупных тоннельных проектах превзошло все ожидания. В среднем, срок службы штанги был продлен минимум на 30%, также увеличился срок эксплуатации адаптера хвостовика и муфты. Только эти три фактора позволили снизить затраты на переоснащение бурового инструмента на 20%. Среди преимуществ системы были также отмечены высокая точность забуривания и уровень проникновения, удобное скручивание буровой коронки со штанги, а также сокращение простоя. Кроме того, износостойкость и продуктивность Alpha 330 позволили завершить туннельные проекты в более короткие сроки.

Новая система бурового инструмента Alpha 330 отлично дополняет линейку строительного и горного оборудования компании Sandvik. Она обеспечивает высокую эффективность и производительность при одновременном снижении общих затрат на бурение и тоннелирование.

Мартин Фридл, вице-президент Sandvik Construction в России, прокомментировал: "Система Alpha 330 давно существует на рынке бурового инструмента и постоянно нами совершенствуется. Недавно внесенные изменения в конструкцию, в частности новая резьба R33, пришедшая на замену прежней R32, дают нам основания называть Alpha 330 совершенно новым продуктом. Резьба R32 была с нуля разработана нашими инженерами, и у нее, несомненно, много преимуществ, ведь буровой инструмент Alpha 330 был отмечен многими заказчиками, как высокоэффективное изобретение, позволяющее сделать бурение более экономичным с точки зрения эксплуатационных затрат.

Но в наших разработках мы постоянно движемся вперед, ищем новые решения, поэтому каждый новый продукт обладает улучшенными характеристиками и более долгим сроком службы".

Sandvik - это группа высокотехнологичных машиностроительных компаний, занимающая лидирующее положение в мире в производстве инструмента для металлообработки, разработке технологий изготовления новейших материалов, а также оборудования и инструмента для горных работ и строительства. Sandvik работает более чем в 130 странах. В 2012 г. количество сотрудников Sandvik Group достигло 49000, а объем продаж группы компаний составил около 99 млрд. шв. крон. Сфера деятельности Sandvik охватывает пять промышленных направлений. Компания осуществляет исследования и разработку новых технологий, а также реализацию произведенной продукции.

Sandvik Construction- одно из бизнес-подразделений группы компаний, предоставляющее инжиниринговые решения и оборудование для открытых горных работ, проходки туннелей, землеройно-транспортных работ, разрушения, строительства дорог, переработки материалов и гражданского строительства. Sandvik Construction предлагает широкий модельный ряд бурового, дробильно-сортировочного и погрузочно-доставочного оборудования. В 2012 г. объем продаж компании составил 9,7 млрд. шв. крон, а число сотрудников подразделения превысило 3300 человек.

Разработка нового оборудования и поиск инновационных решений - один из ключевых этапов работы Sandvik Construction. Компания также осуществляет полноценную сервисную поддержку по всему миру, предлагая вместе с тем услуги по круглосуточному техническому обслуживанию на рабочей площадке, моделированию проектов и тренингу операторов. Весь производственный процесс, начиная с бурения, взрывных и разрушительных работ добычи материалов и заканчивая их сортировкой и переработкой, может быть осуществлен с помощью широкой линейки оборудования Sandvik.

Компания Sandvik Construction сотрудничает с ведущими строительными и добывающими компаниями, поставляя высокопроизводительное оборудование, обеспечивающее минимальные затраты при производстве материалов. Каждая единица техники Sandvik проходит строгий контроль, гарантирующий безопасность его использования при правильной эксплуатации. Одна из ключевых задач компании - уменьшение негативного влияния оборудования на окружающую среду. Модельный ряд постоянно обновляется в соответствии с более строгими стандартами безопасности, экологичности и эргономики. (Трактор.ру/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ШВЕЦИЯ: SANDVIK MINING ПОДПИСАЛА
ДВА КРУПНЕЙШИХ КОНТРАКТА ПО ТРАНСПОРТИРОВКЕ СЫПУЧИХ МАТЕРИАЛОВ

Компания Sandvik Mining, один из мировых лидеров в разработке инжиниринговых решений и производстве оборудования в горной промышленности, подписала два крупнейших контракта по транспортировке сыпучих материалов в Южной Америке и Австралии. Общая сумма контрактов превышает 950 млн. шв. крон и пойдет на развитие бизнеса компании Sandvik Mining в течение 2013-2015 гг.

Условия южноамериканского контракта включают разработку и поставку конвейерных систем общей протяженностью 8,9 км. Системы состоят из двух конвейеров для железной руды грузоподъемностью до 28,500 т/ч и двух конвейерных линий для отходов грузоподъемностью 9,500 т/ч.

В рамках поставки оборудования в Австралию будет произведена разработка, поставка и установка конвейерных систем для транспортировки железной руды с максимальной мощностью более чем 11,500 т/ч.

"Размер и сложность поставляемого оборудования, а также уникальные технические характеристики позволяют еще раз продемонстрировать возможности Sandvik Mining по разработке высокотехнологичных решений в области непрерывного бурения и транспортировки материалов", - прокомментировал Гари Хьюз, президент компании Sandvik Mining. (Пресс-служба компании Sandvik Mining/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

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

ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ, что на блоге «Машиностроения Украины» (http://ukrmach.dp.ua) можно БЕСПЛАТНО опубликовать пресс-релиз?

УКРАИНА: ПАО «ДНЕПРОВАГОНМАШ» ЗА ЧЕТЫРЕ МЕСЯЦА 2013 ГОДА СОКРАТИЛО ПРОИЗВОДСТВО

В январе-апреле "Днепровагонмаш" (Днепродзержинск, Днепропетровская обл.) сократил выпуск продукции по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 70,5%; до 885 магистральных вагонов. Об этом сообщили в главном управлении экономики Днепродзержинского горсовета.

В апреле завод выпустил 293 ед. продукции, что вдвое больше предыдущего месяца.

"Днепровагонмаш" специализируется на проектировании и производстве грузовых, магистральных и промышленных вагонов. В 2012 г. завод сократил выпуск продукции по сравнению с 2011 г. на 9,7% до 6321 единиц. (Ugmk.info/ Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА: ЧАО «ДНЕПРОПЕТРОВСКИЙ ТЕПЛОВОЗОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД» ЗАВЕРШИЛО I КВАРТАЛ 2013 ГОДА С УБЫТКОМ

Январь-март Днепропетровский тепловозоремонтный завод закончил с убытком 4,799 млн. грн. Об этом говорится в сообщении завода. В I квартале завод сократил чистый доход на 39,9% или на 12,892 млн. до 19,421 млн. грн. по сравнению с аналогичным периодом 2012 г.

2012 г. Днепропетровский тепловозоремонтный завод закончил с чистой прибылью 227 тыс. грн., сократив чистый доход на 24,93% или на 53,613 млн. грн. до 161,464 млн. грн. по сравнению с 2011 г.

Днепропетровский тепловозоремонтный завод является частным акционерным обществом и занимается изготовлением запасных частей к тепловозам 2ТЭ10, ЧМЭ3 и электровозам ЧС2, а также предоставляет услуги по ремонту тепловозов 2ТЭ10, ЧМЭ3, колесных пар для тепловозов 2ТЭ10, ЧМЭ и 2ТЭ116 и другие услуги. (Украинськи новыны/ Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА: ПАО «КРЮКОВСКИЙ ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД» (КВСЗ) НАМЕРЕНО ПОСТРОИТЬ ПОЛИГОН

Крюковский вагоностроительный завод (Кременчуг, Полтавская обл.) намерен построить на территории предприятия специальный полигон длиной 1,2 км для испытания новых образцов транспорта социального назначения до конца 2013г. Об этом сообщил представитель завода. По его словам, испытывать на заводском полигоне будут преимущественно новые вагоны метро и электропоезда. "Благодаря специальной линии, длина которой 1200 м, вагоностроители смогут ускорить испытания новой продукции.. полигон электрифицируют и построят к началу следующего года", - сказал представитель. По его словам, благодаря новому полигону, часть испытаний электротранспорта можно проводить непосредственно на производстве. Представитель не уточнил других деталей.

Крюковский вагонзавод производит грузовые (вагоны-платформы, цистерны, вагоны бункерного типа, полувагоны) и пассажирские вагоны, запасные части и тележки для грузовых вагонов, колесные пары, запчасти для вагонов метро и эскалаторов, контейнеры дорожную технику. (Metalmonitor/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА: ПАО «КРЮКОВСКИЙ ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД» (КВСЗ) БУДЕТ БОРОТЬСЯ ЗА ТЕНДЕРЫ ГП «УКРЗАЛИЗНЫЦЯ»

В октябре 2012 г. пассажирам самого быстрого в Украине электропоезда Hyundai Rotem было от чего ахнуть. На подъезде к Киеву их обогнал состав, мчавшийся со скоростью 170 км/ч. Как выяснилось позже, это был новый поезд Крюковского вагоностроительного завода (КВСЗ). Испытательный пробег - а именно его наблюдали пассажиры - нашумел в новостях. Опытный образец оказался не только дешевле импортного аналога - железнодорожное ралли лишило корейского конкурента статуса самого скоростного поезда страны.

В правительстве радость отечественных вагоностроителей не разделили, пишет Forbes.ua. Один из бывших менеджеров КВСЗ слышал, что своих должностей лишились начальник участка, позволивший испытателям развить предельную скорость, и еще несколько сотрудников "Укрзализныци".

Раздраженная реакция объясняется просто. Скорость и разумная цена были главными аргументами правительства в пользу приобретения поездов корейского, а не отечественного производства. Но и основному владельцу КВСЗ 70-летнему Владимиру Приходько отступать некуда. Иначе его бизнес с выручкой $900 млн. и чистой прибылью под $100 млн. окажется в стратегическом тупике.

Когда обсуждался вопрос закупки скоростных поездов, Приходько пообещал премьер-министру Николаю Азарову изготовить их в срок при условии, что "Укрзализныця" своевременно подпишет и профинансирует контракт с КВСЗ. Премьер в этом усомнился. "Тогда Приходько ему в глаза сказал, что он первый премьер-министр, который не верит его слову, - вспоминает Немилостивый. - Все удивлялись такой смелости. Но потом, насколько я слышал, премьер признал, что это (закупка импортных поездов) было ошибочным решением". Азаров пообещал отказаться от закупок корейской техники в пользу КВСЗ.

Судный день для корейских поездов настал в декабре 2012 г. С приходом холодов составы Hyundai начали ломаться и выбиваться из графика. На выручку застрявшим посреди чистого поля пассажирам приходили отечественные тепловозы. О том, что не следовало покупать корейскую технику, сказал в январе 2013 г. и президент.

Вскоре у Приходько появится шанс отыграться. В конце марта "Укрзализныця" утвердила технические требования к новым электричкам, которые она будет покупать вместо отработавших свое. Первый заместитель гендиректора компании Николай Сергиенко в письменном ответе Forbes сообщил, что в числе потенциальных поставщиков она видит КВСЗ, "Луганськтепловоз", Hyundai, Skoda и польскую Pesa. Условия к кандидатам: приемлемая цена, локализация производства и обеспечение финансирования закупок. Шансы КВСЗ привлечь дешевый кредит для "Укрзализныци" под закупку собственной техники куда ниже, чем у иностранцев, которые могут рассчитывать на помощь своих эксимбанков.

Новый министр транспорта Владимир Козак пока воздерживается от четких сигналов в адрес КВСЗ, но Приходько настроен на реванш. "Что меня поражает в президенте Крюковского вагонзавода - так это его способность воспринимать новое, - отмечает Прохоров из УСПП. - Мы недавно праздновали его 70-летие, а он только и говорит о том, как обеспечить доступ к скоростному Интернету в вагонах или внедрять информационные технологии у себя на заводе". (Trans-Port.com.ua/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА: ОАО «ИЗЮМСКИЙ ТЕПЛОВОЗОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД» (ИТРЗ)
ЗАКОНЧИЛО I КВАРТАЛ 2013 ГОДА С УБЫТКОМ

Январь-март Изюмский тепловозоремонтный завод (Харьковская обл.) закончил с убытком 3,121 млн. грн. Об этом говорится в сообщении завода. В I квартале ИТРЗ уменьшил чистый доход на 70,53% или на 2,343 млн. до 0,979 млн. грн. по сравнению с аналогичным периодом 2012 г.

2012 г. Изюмский тепловозоремонтный завод закончил с убытком 30,248 млн. грн., увеличив чистый доход на 15,32% или на 1,665 млн. до 12,532 млн. грн. по сравнению с 2011 г.

100% акций предприятия, являющегося открытым акционерным обществом, принадлежат государству. (Metalmonitor/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА: ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ 2014 ГОДА
ПАО «ЛУГАНСКТЕПЛОВОЗ» ПЛАНИРУЕТ НАЧАТЬ ПРОИЗВОДСТВО ЭЛЕКТРОВОЗОВ

Украина планирует во второй половине 2014 г. начать производство отечественных электровозов в ПАО "Лугансктепловоз". Об этом сообщил министр инфраструктуры Владимир Козак. "Со второго полугодия следующего года, если будет принято соответствующее решение, мы сможем начать производство электровозов на предприятии "Лугансктепловоз". Для этого, конечно, необходимо сегодня провести огромную работу. Локализация сразу будет около 30%, а к 2015г. локализация локомотивов постоянного тока достигнет 90%, а локомотивов переменного тока около 65%", - сказал министр. При этом он отметил, что к этому времени около 20 предприятий Украины должны будут увеличить производительность в 2-4 раза. "Естественно, к 2015 г. мы сможем выйти на 100 локомотивов в год. Это очень интересная программа, потому что затрагивает развитие не только одного предприятия "Лугансктепловоз", но и десятки предприятий Украины, чтобы обеспечить производство тепловозов", - добавил чиновник. (РБК-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

Статистика

УКРАИНА: ПРОИЗВОДСТВО ГРУЗОВЫХ НЕСАМОХОДНЫХ ВАГОНОВ В АПРЕЛЕ 2013 ГОДА СОКРАТИЛОСЬ

В апреле производство грузовых несамоходных вагонов в Украине сократилось по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 42% до 2,7 тыс. шт. Об этом говорится в сообщении Государственной службы статистики.

В то же время по сравнению с мартом выпуск вагонов порос на 5,2%.

Всего за 4 месяца производство вагонов в Украине сократилось на 38,4% до 10,4 тыс. шт. (Metalmonitor/ Машиностроение Украины, СНГ, мира)

Интервью

УКРАИНА: ОАО «ТЕПЛОВОЗОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД» (ТРЗ)
СЕРТИФИЦИРОВАЛО СИСТЕМУ МЕНЕДЖМЕНТА КАЧЕСТВА ПО ДСТУ ISO 9001:2009

В текущем году наблюдательным советом ОАО "Тепловозоремонтный завод" (Полтава) и членами правления предприятия было принято совместное решение о сертификации предприятия соответственно требованиям стандарта ISO 9001:2009 с последующей регистрацией сертификата в Реестре системы УкрСЕПРО.

Сертификация системы менеджмента качества для полтавского завода процесс уже знакомый, он является инициативным и носит добровольный характер. О преимуществах добровольной сертификации, пользе сертификата ISO 9000, управленческих и коммерческих перспективах завода в этой связи, рассказала начальник управления по качеству ОАО "Тепловозоремонтный завод" (Полтава) Виктория Дацко.

- Расскажите кратко о преимуществах добровольной сертификации?

- Добровольная сертификация - это получение сертификата качества, которое осуществляется по инициативе предприятия-производителя. Добровольная сертификация не может быть использована как замена обязательной государственной сертификации для товаров и услуг, но дает предприятию, прошедшему сертификацию систем менеджмента, явные преимущества.

- Так зачем же нужен сертификат ISO 9000?

- Многие задают данный вопрос, ведь этот документ не дает никаких разрешений и, на первый взгляд, казалось бы, не нужен. В том-то и его отличие от лицензий и других аналогичных документов, превратившихся в нашей стране в простую формальность.

Сертификат СМК - это документ не разрешающий, а подтверждающий. Он способен оказать существенное влияние на формирование общественного мнения о положении предприятия.

Основой эффективного функционирования системы менеджмента качества в ОАО "ТРЗ", является использование на практике основ ISO 9000. А это создание, обеспечение и что главное, постоянное улучшение качества продукции при помощи сети процессов, которые в свою очередь, подвержены систематическому, конструктивному анализу, что подразумевает возможность оперативно реагировать на несоответствия в работе и так же оперативно их устранять.

Такой документ, как сертификат ISO 9000, носит подтверждающий характер, в данном случае, мы подтверждаем те высокие технические и технологические требования в работе нашего предприятия, которые являются унифицируемыми государственными нормами, то есть стандартами соответствия.

- Какова позиция руководящего состава ОАО "Тепловозоремонтный завод" относительно вышеупомянутой сертификации, влечет ли за собой ее внедрение явные преимущества для предприятия в коммерческом отношении?

- Руководство предприятия понимает всю важность и необходимость в эффективном функционировании системы менеджмента качества. Именно поэтому один из самых эффективных методов развития предприятия и есть сертификация системы менеджмента качества. Проходя процедуру внедрения системы менеджмента качества (СМК) по стандартам серии ISO 9000, предприятие не тратит деньги, а вкладывает их в самую ближайшую перспективу развития.

- Пожалуйста, несколько слов непосредственно о процедуре проведения аудита на предприятии, каким образом осуществлялась проверка, ее исполнители и каковы результаты проведенной работы?

- 4 апреля в ОАО "Тепловозоремонтный завод" был проведен сертификационный аудит на соответствие требованиям ДСТУ ISO 9001:2009 с последующей регистрацией сертификата данного образца в Реестре системы УкрСЕПРО. Проверка проводилась с целью подтверждения соответствия системы управления качеством требо-

ваниям ДСТУ ISO 9001:2009 и сертификации системы управления качеством, действующей в ОАО "Тепловозоремонтный завод". Сертификационный аудит проводился специалистами государственного предприятия "Харьковский региональный научно-производственный центр стандартизации, метрологии и сертификации". Ими была проведена сертификация систем управления качеством на соответствие ДСТУ ISO 9001:2009, основой для проведения заключительной проверки, стала предварительная (заочная) положительная экспертная оценка системы управления качеством ОАО "Тепловозоремонтный завод". Документальный базис аудита определен как соответствие требованиям ДСТУ ISO 9001:2009 "Системы управления качеством. Требования", а также документацией относительно предварительной оценки системы управления качеством на предприятии. На протяжении проверки, эксперты-аудиторы оценили работу структурных подразделений Полтавского тепловозоремонтного завода, а именно: управления по качеству, отдела сбыта и маркетинга, отдела материально-технического снабжения, производственного комплекса №1, механического и дизельного цехов завода, отдела кадров - организацию труда и заработной платы, а также хозяйства складского.

Приятно констатировать тот факт, что проверяющие высказали свое мнение о работе заводского управления по качеству, устные экспертные оценки и комментарии в отношении работы заводской структуры в целом, были положительными. В ходе проверки, начальник сектора управления отдела управления качеством и окружающей средой ГП "Харьковстандартметрология", кандидат в аудиторы по сертификации систем управлением качеством Системы УкрСЕПРО, Рогов отметил, что в системе управления качеством Полтавского тепловозоремонтного завода на должном уровне разработаны и внедрены критерии оценки производственных процессов. И добавил, что осуществление анализа вышеупомянутых процессов - это сегмент работы управленческого состава, который также заслуживает всяческих похвал. На заводе проводится анализ требований, относящихся к продукции, определен порядок и способы приемки и контроля с предыдущих операций, проводится контроль за соблюдением технологических процессов, четко выполняются в полном объеме требования метрологических правил и норм, имеющих обязательную силу на территории Украины в соответствии с Законом Украины "О метрологии и метрологической деятельности".

Член аудиторской комиссии также отметил кадровый состав ПТРЗ, а именно открытость персонала - его готовность озвучивать проблемные вопросы и предлагать варианты их конструктивного разрешения. Также был отмечен профессионализм руководителей структурных подразделений, а именно: административного управляющего Анатолия Даценко, начальника производственного комплекса №1 ОАО "ТРЗ", Анатолия Грицюка, руководителей структурных подразделений - Сергея Кузнецова, Ольги Волосовец, Светланы Цатурян. Руководители подразделений организовали роботу подведомственных им подразделений и производственных участков должным образом, в соответствии с установленными требованиями стандарта ISO и внутренними регламентирующими документами.

- Пожалуйста, несколько слов о специфике организации рабочего процесса подведомственного Вам управления.

- В работе мы акцентируем на лидерстве руководителя, на обеспечении и достижении конкретных временно-ограниченных целей в отдельных подразделениях, на мотивации и повышении квалификации персонала. Следует отметить, что продуктивная работа персонала основывается на специальном обучении - повышении квалификации в соответствии с требованиями стандарта. На сегодняшний день уже 25 специалистов завода прошли такое обучение.

Отвечая на данный вопрос, следует также отметить использование процессного подхода в работе - у нас четко определены процессы и "владельцы" этих процессов, мы используем системный подход к менеджменту, а это учет факторов, воздействующих на деятельность того или иного подразделения, соответственно принятие решений происходит на основании фактов, с использованием измеримых данных.

- Что можно сказать подытоживая проведение процедуры аудита на соответствие требованиям ДСТУ ISO 9001:2009 для Полтавского тепловозоремонтного завода?

- Стандартизация системы менеджмента качества на основе требований ISO 9001, дает основы для стабильного удовлетворения потребителя, тщательного контроля, анализа и четкой регламентации всех управленческих и производственных процессов, которые предусмотрены вышеупомянутой системой менеджмента качества. Она позволяет усовершенствовать взаимосвязь между функциями управленческой и производственной деятельности ОАО "Тепловозоремонтный завод". Но в каждой отрасли имеются свои особые требования и специфика. Для более полного обеспечения удовлетворенности потребителя, в отраслях существуют отраслевые модели систем менеджмента качества в виде отдельных стандартов. Наиболее перспективной целью для ОАО "ТРЗ" - является разработка, внедрение и сертификация предприятия требованиям отраслевого стандарта IRIS. IRIS - (International Railway Industry Standard) является уникальным стандартом для железнодорожной отрасли, который будет способствовать повышению качества и надежности в деятельности нашего предприятия. Он признан во всем мире стандартом для железнодорожной промышленности, предназначенным для оценки систем менеджмента перспективного бизнеса. (Trans-Port.com.ua/ Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ОАО «ТВЕРСКОЙ ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД» (ТВЗ) ОТДАСТ 279 МЛН. РУБ. АКЦИОНЕРАМ

ОАО "Тверской вагоностроительный завод" (ТВЗ) отдаст акционерам - "Трансмашхолдингу" (Москва) и "Уралвагонзаводу" (Свердловская обл., Нижний Тагил) рекордную сумму в 279 млн. руб. Такое решение принял Наблюдательный совет ТВЗ. Совет рекомендовал годовому собранию акционеров направить на выплату дивидендов по итогам прошлого года 279.52 млн. руб. из расчета 1119.85 руб. на акцию. В последний раз ТВЗ выплачивал дивиденды по итогам 2007 г., направив на эти цели 42.56 млн. руб. В апреле завод перешел на неполную рабочую неделю - 4 дня вместо 5. Зарплаты сотрудников пропорционально уменьшились.

ОАО "Тверской вагоностроительный завод" (дочернее общество "Трансмашхолдинга") - градообразующее предприятие Твери. Производственные мощности ТВЗ при двухсменном режиме работы составляют 1206 новых пассажирских вагонов в год. Чистая прибыль ОАО "Тверской вагоностроительный завод" за 2012 г. снизилась на 29% до 465.9 млн. руб. с 646.7 млн. руб. за 2011 г. Выручка выросла на 49% до 30.664 млрд. руб. с 20.555 млрд. руб., прибыль от продаж - на 20.52% до 1.351 млрд. руб. с 1.121 млрд. руб. (Портал машиностроения/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

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

СНГ: С МАЯ 2013 ГОДА ВВОЗНЫЕ ПОШЛИНЫ НА ТЕЛЕАППАРАТУРУ УВЕЛИЧИЛИСЬ

8 мая вступило в силу решение Совета Евразийской экономической комиссии от 14.03.2013 г. №20 "Об установлении ставок ввозных таможенных пошлин Единого таможенного тарифа Таможенного союза в отношении отдельных видов аппаратуры приемной для телевизионной связи".

Таким образом, ставки ввозной пошлины на телевизоры с жидкокристаллическим или плазменным экраном, а также с экраном, выполненным по технологии жидкокристаллических дисплеев, составляют 16% от таможенной стоимости. До этого ставки были гораздо ниже: на ЖК телевизоры с функцией видеозаписи - 10%, а без нее - 15%. "Сегодня мощности производителей телевизионной аппаратуры Таможенного союза загружены примерно на 60%. Введение такой меры направлено на стимулирование роста выпуска на территории ТС и повышение конкурентоспособности по отношению к привозным товарам", - прокомментировал ситуацию министр по торговле ЕЭК Андрей Слепнев.

Кроме того, пояснил Андрей Слепнев, для недопущения фактов недостоверного декларирования ЖК-телевизоров с видеозаписывающей и видеовоспроизводящей аппаратурой принято решение установить для них равные размеры ставок ввозных пошлин.

"Полагаем, что эта мера, с одной стороны, абсолютно не противоречит нормам и обязательствам нашего государства перед ВТО, а с другой стороны, станет реальным стимулом для развития тех производителей, которые работают на территории России, Беларуси и Казахстана. Это безусловный стимул для них, - сообщил привлеченный эксперт ТПП РФ, заместитель генерального директора таможенного холдинга "Группа ТАРГО" Александр Завалишин. - Однако не будем забывать и о возможных рисках. На мой взгляд, может возрасти количество случаев недостоверного декларирования этих товаров так называемыми "серыми" импортерами. Безусловно, от этого пострадают прежде всего добросовестные участники ВЭД. Полагаю, что в отслеживании "серых" поставок большую роль должна сыграть ФТС России, а конкретно - недавно созданное управление рисков и оперативного контроля. От их профессионализма и качества работы будет зависеть очень многое".

Увеличение ставок коснется не только телевизоров, но и, в частности, GPS-навигаторов, оснащенных специальным модулем для приема и воспроизведения телевизионных программ. (АвтоТрансИнфо/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

БЕЛАРУСЬ: ПЛАНИРУЕТСЯ РЕАЛИЗОВАТЬ ИНВЕСТПРОЕКТ ПО ПЕРЕРАБОТКЕ СЛОЖНОЙ БЫТОВОЙ ТЕХНИКИ

В Беларуси планируется реализовать инвестпроект по переработке старой сложной бытовой техники. Об этом сообщил министр жилищно-коммунального хозяйства Андрей Шорец на заседании президиума Совмина, где обсуждался ход выполнения госпрограммы сбора и переработки вторсырья на 2009-2015 гг.

Проект по утилизации сложной бытовой техники намечено реализовать в Минской области. Также изучаются технологии переработки и утилизации в Беларуси батареек, упаковок тетрапак. Кроме того, в 2013 г. планируется завершить реализацию проекта в Гродно по комплексной переработке вторичных ресурсов с высокой степенью загрязнения.

В стадии проектирования находится и строительство мусороперерабатывающего завода в Гродно за счет средств Всемирного банка. Аналогичные проекты будут реализованы также в Минске, Борисове и Слуцке. "Но, по последней информации, в Борисове стоит вопрос о расторжении инвестдоговора", - отметил Андрей Шорец. Он также сообщил, что необходимо организовать работу по строительству крупных перерабатывающих предприятий в Витебске, Орше и Бобруйске.

В прошлом году начал действовать указ №313, который вводит расширенную ответственность производителей и поставщиков товаров. Поступающие от производителей средства на утилизацию аккумулируются и направляются на выполнение заданий госпрограммы. Создан оператор вторичных ресурсов.

В 2012 г. поступили денежные средства от производителей-импортеров, они направлены на компенсацию расходов по сбору отходов, на финансирование научных работ и выполнение других мероприятий госпрограммы.

В настоящее время подготовлен проект соответствующего постановления правительства о распределении средств, поступающих от производителей-поставщиков товаров и тары. Предусматривается направить Br150 млрд. на компенсацию расходов на сбор отходов. Также необходимо утвердить постановлением правительства положение о выборе получателя средств, считает министр. Это позволит более оперативно решать вопросы, связанные с финансированием.

Тем не менее указ №313 реализуется неудовлетворительно, на это обратил внимание премьер-министр Михаил Мясникович и потребовал ответа от руководителя Минжилкомхоза. Андрей Шорец признал неоперативную работу министерства, но при этом выразил уверенность, что в дальнейшем реализация указа №313 будет идти более четко и эффективно. Премьер-министр подверг критике Минжилкомхоз за то, что оно занимается в основном внутренними вопросами, в частности помещением, офисной мебелью для оператора вторичных ресурсов. Он потребовал оперативнее решать вопросы реализации госпрограммы, подчеркнув ее актуальность и важность. (БЕЛТА/ Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ЮЖНАЯ КОРЕЯ: SAMSUNG ELECTRONICS СТРЕМИТСЯ К ЛИДЕРСТВУ В ПРОИЗВОДСТВЕ БЫТОВЫХ ЭЛЕКТРОТОВАРОВ

В настоящее время двумя крупнейшими мировыми производителями бытовых электротоваров являются компании Whirlpool и Electrolux, но им все серьезнее противостоит мировой лидер производства запоминающих устройств, плоских экранов, телевизоров и (с 2012 г.) мобильных телефонов Samsung. По сообщениям западной печати, к 2015 г. этот южнокорейский гигант ставит целью захватить лидерство также в нише бытовых электротоваров.

Сейчас Samsung занимает третье место (с доходами $11 млрд. в этом секторе при общем обороте $184 млрд. в 2012 г.). По словам главы отделения бытовых электротоваров фирмы Samsung Electronics France Э. Ольена, это обеспечивает ему 5%-ную долю на рынке и третью строчку в мировом рейтинге после американской Whirlpool и шведской Electrolux. Цель, поставленная Samsung на 2015 г., - добиться оборота в соответствующей области в $21 млрд. и доли на рынке в 10%.

Для этого руководство Samsung намерено применять те же методы, которые использовались при борьбе за первенство в сфере телевидения и затем - мобильной связи, а именно сочетать усилия в области развития современного дизайна, технологических инноваций и агрессивной торговой политики.

На фирменном форуме, проходившем в Монако 4-8 февраля, Samsung, в частности, представила стиральную технологию Eco Bubble. Ее принцип работы основан на введении в воду воздушных пузырей, что создает пену, улучшающую стирку загрязненных участков. Результат - отсутствие необходимости нагрева воды. Как отмечает Э. Ольен, в этом случае вода в 15 град. С дает тот же эффект, как вода в 40 град. С, которая, как правило, используется при обычной стирке. А поскольку на нагрев воды уходит до 80% потребляемой стиральной машиной энергии, новая технология обеспечивает 60-80% экономии энергии. Кроме того, при этом лучше сохраняется качество стираемой ткани и сокращается время стирки.

Однако Samsung идет еще дальше. В частности, она заменяет двигатель постоянного тока индукционным двигателем - более прочным и эффективным в энергетическом плане, сочетая это с электронным инвертором, регулирующим мощность машины. Такая технология увеличивает экономию энергии и удлиняет срок службы машины. К тому же Samsung предоставляет на свои изделия гарантию сроком на 10 лет, тогда как ее конкуренты - всего на 2-5 лет. Компрессор новых холодильников марки Samsung при использовании таких двигателей обеспечивает отсутствие инея.

Как утверждают наблюдатели, некоторые наработки Samsung заметно превосходят аналоги, предлагаемые Toshiba, Sharp, Sony и Nokia. (БИКИ/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

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

ОБОРОННАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

РОССИЯ: ОАО «РОСОБОРОНЭКСПОРТ» ГОТОВО СОТРУДНИЧАТЬ С ТУРЦИЕЙ В СОВМЕСТНОМ ПРОИЗВОДСТВЕ ЗЕНИТНЫХ РАКЕТНЫХ СИСТЕМ

Российская сторона готова поручить турецкому оборонному комплексу производство ряда комплектующих зенитной ракетной системы (ЗРС) "Антей-2500" (С-300ВМ). Об этом сообщил генеральный директор компании "Рособоронэкспорт" Анатолий Исайкин, на международной выставке оборонной промышленности "АЙДЕФ-2013" в Стамбуле.

Он напомнил, что "Рособоронэкспорт" участвует в объявленном Министерством национальной обороны тендере на поставку ЗРС большой дальности. "Мы предлагаем современную и высокоэффективную систему. В случае, если будет выбрано российское предложение, то при подписании контракта мы возьмем на себя обязательства по участию предприятий промышленности и "Рособоронэкспорта" в совместной разработке и производстве нового поколения ЗРС для нужд ВС Турции", - сказал Исайкин. Элементы системы "Антей-2500" в этом случае будут интегрированы в новые комплексы ЗРС. Исайкин отметил, что в ходе переговоров с турецкой стороной ей было сообщено о готовности России к такому сотрудничеству.

Между тем, на данный момент Секретариат оборонной промышленности Турции, в ведение которого входят вопросы закупок вооружения, еще не принял решения по тендеру. "Наши надежды на победу в торгах основаны на реальном превосходстве российских средств ПВО и ПРО над системами иностранных производителей", - отметил Исайкин. Основным конкурентом российского предложения является американский комплекс "Пэтриот", однако, как отмечают местные наблюдатели, условия, предлагаемые США, не настолько выгодны, как российские. Коснувшись вопроса о передаче части технологий Турции для производства "Антея-2500", Исайкин сообщил, что такое условие прописано в турецком законодательстве. "Поставщик обязан обеспечить необходимое и достаточное национальное промышленное участие. При этом необходимо помнить, что в результате совместной деятельности не должно пострадать качество поставляемого имущества", - сказал он. (АРМС-ТАСС/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ОАО «РОСОБОРНЭКСПОРТ» С 2001 ГОДА ПОСТАВИЛО В СТРАНЫ ЛАТИНСКОЙ АМЕРИКИ ПРОДУКЦИИ ВОЕННОГО НАЗНАЧЕНИЯ НА $14,5 МЛРД.

"Рособорнэкспорт" за 12 лет с момента создания - с 2001 г. по 2013 г. - поставил в страны Латинской Америки вооружений и услуг военного назначения на $14,5 млрд. Об этом сообщил на "Правительственном часе" в Госдуме генеральный директор компании директор компании "Рособорнэкспорт" Анатолий Исайкин.

Лидером по импорту российских вооружений в Латинской Америке остается Венесуэла. По словам Исайкина, российско-венесуэльское сотрудничество достигло уровня "стратегического партнерства". Общий объем подписанных на сегодняшний день контрактов с этой страной оценивается в $11 млрд. "До 2005 г. эта страна не приобрела у России ни одного патрона, к 2013 г. подписаны и частично реализованы многомиллиардные контракты, - отметил Исайкин. - Вооруженные силы Венесуэлы располагают самолетами Су-30МК2, вертолетами Ми-17В5, Ми-35М, Ми-26, танками Т-72, боевыми машинами пехоты БМП-3, реактивными системами залпового огня "Смерч" и "Град", гаубицами "Мста-С", в начале 2013 г. в Венесуэлу начались поставки систем ПВО средней и большой дальности и "Бук" и "Антей-2500". "Иными словами, можно сказать, основу вооруженных сил Венесуэлы составляют преимущественно российские вооружения", - подчеркнул он.

Гендиректор "Рособоронэкспорта" информировал, что компания также рассчитывает на скорое подписание контрактов на поставку средств ПВО Бразилии. В настоящее время с этой страной заключен контракт на поставку партии вертолетов Ми- 35М. Кроме того, партии вертолетов РФ также закупили Аргентина и Эквадор. Активно развивается военно-техническое сотрудничество (ВТС) с другими государствами региона.

В целом, отметил Исайкин, "Рособоронэкспорту" за последние годы, несмотря на жесткую конкуренцию, удалось значительно укрепить позиции и создать дальнейшие заделы для развития ВТС со странами Латинской Америки. (АРМС-ТАСС/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

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

ПОДШИПНИКОВАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

УКРАИНА: 2012 ГОД ЧАО «УКРПОДШИПНИК» ЗАКОНЧИЛО С УБЫТКОМ

2012 г. компания "Укрподшипник" (Донецк) закончила с убытком 38,778 млн. грн. Об этом говорится в сообщении предприятия. В 2012 г. "Укрподшипник" сократил чистый доход на 54,46% или на 4,555 млн. грн. до 3,809 млн. грн. по сравнению с 2011 г.

Частное акционерное общество "Укрподшипник" владеет крупными пакетами акций предприятий металлургии, машиностроения и других отраслей.

"Укрподшипник" контролируют братья Андрей и Сергей Клюевы. (Metalmonitor/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА: НАБЛЮДАТЕЛЬНЫЙ СОВЕТ ПАО «ХАРЬКОВСКИЙ ПОДШИПНИКОВЫЙ ЗАВОД» (ХАРП) НАЗНАЧИЛ ГЕНЕРАЛЬНЫМ ДИРЕКТОРОМ ВЛАДИМИРА КОХАНОВА

Наблюдательный совет Харьковского подшипникового завода (ХАРП), контролируемого "Украинской промышленной энергетической компанией" (УПЭК, Харьков),18 апреля освободил от обязанностей генерального директора предприятия Юрия Шутя и назначил вместо него Владимира Коханова. Об этом говорится в сообщении предприятия.

Шуть занимал данную должность с апреля 2010 г., причины его увольнения в сообщении не указаны.

Коханов назначен гендиректором сроком на 1 год.

Коханов и Шуть не являются акционерами предприятия.

2012 г. ХАРП закончил с прибылью 3,1 млн. грн., сократив чистый доход на 8,5% или на 69,5 млн. до 745,7 млн. грн. по сравнению с 2011 г. ХАРП является публичным акционерным обществом и одной из крупнейших фирм на рынке Украины и СНГ по производству шариковых и роликовых подшипников. (Metalmonitor/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

МИРОВОЙ РЫНОК: COOPER ROLLER BEARINGS CO ПРЕДЛОЖИЛА ПОТРЕБИТЕЛЯМ НОВУЮ ЛИНИЮ ПОДШИПНИКОВ С УВЕЛИЧЕННОЙ ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬЮ

Новую линию подшипников с увеличенной грузоподъемностью предложил своим потребителям производитель подшипников Cooper Roller Bearings, входящий в состав Kaydon Corporation. Срок службы усовершенствованных подшипников индустриального применения увеличен в пределах 23-135% в зависимости от размера. Новые подшипники серии 01E и 02E полностью взаимозаменяемы с подшипниками Cooper 01 и Cooper 02, но радиальная нагрузочная способность выросла на 29%, а осевая от 16% до 90%. Конструкция подшипников разъемная, что значительно облегчает обслуживание и сокращает время простоя оборудования при замене, так как не требуется демонтировать все компоненты, установленные на валу.

Увеличенные срок службы и большая нагрузочная способность подшипников для средних нагрузок 01E и для высоких нагрузок 02E диаметром от 160 до 300 мм в основном определяются улучшенной внутренней геометрией. Подшипники оптимальны для установки в оборудование, занятое в горной промышленности - экскаваторах, дробилках, индустриальных вентиляторов и конвейеров, в энергетике.

С 1991 г. Cooper Roller Bearings входит в состав Kaydon Corporation. Компания существует с 1894 г. и входит в число лидеров по производству разъемных подшипников, имеет аккредитацию ISO 9001 и ISO 14001. Под маркой Cooper производятся цилиндрические роликовые подшипники, конические роликовые подшипники, а так же корпуса для подшипниковых узлов, укоплектованные уплотнениями. По специальным заказам клиентов так же выпускаются кастомизированные подшипники. Kaydon Corporation - головная компания, является так же производителем подшипников, стандартных и спроектированных под индивидуальные потребности клиентов. Поставки осуществляются в индустриальный и аэрокосмический сектора, для производителей медицинского и промышленного электронного оборудования. Две производственных площадки для выпуска подшипников Kaydon были сертифицированы по международному стандарту качества аэрокосмической индустрии AS9100B. Подшипники Kaydon устойчивы к коррозии, высоким температурам и химически агрессивным средам, что очень важно в использовании в ядерной физике и при сборке точных приборах в "чистых комнатах". (www.podshipnik.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

КИТАЙ: СОСТОЯЛАСЬ ЦЕРЕМОНИЯ ОТКРЫТИЯ НОВОГО ПОДШИПНИКОВОГО ЗАВОДА NSK LTD.

Состоялась церемония открытия нового подшипникового завода NSK в Китае. Завод будет построен в городском округе Хэфэй (пров. Аньхой). Это первый завод NSK в Китае, расположенный на материковой части, вдали от границ и портов. Продукция завода прежде всего ориентирована на масс-маркет и с октября 2012 г. на нем уже выпускаются автомобильные подшипники. Теперь с конвейеров уже будет сходить вся запланированная номенклатура подшипников, включая индустриальные. Продукция будет поставляться прежде всего китайским потребителям и выгодное территориальное расположение позволит существенно сократить время доставки.

Завод в Хэфее является крупнейшим неяпонским производством NSK с самым современным оборудованием и технологиями, позволяющими достичь хорошей эффективности и высокой экономии. Зхавод начал строиться еще в 2011г., инвестиции в первом периоде составили более $60 млн., всего на начальной стадии планируется инвестировать $150 млн. Все 100% инвестиций сделаны NSK Ltd. самостоятельно. Площадь завода составляет 100000 кв. м. Подшипники с нового завода будут позиционироваться как "достойное качество по разумной цене", не будут технологически сложными, зато будут иметь невысокую цену. Данное позиционирование хорошо сочетается с целью NSK удвоить продажи в Китае и довести их до уровня 200 млрд. иен к 2016 г.

Зарубежные рынки производитель подшипников NSK Ltd. активно развивает с 1960 г. В настоящий момент компания осуществляет работу в 13 странах на 63 производственных площадках. В Китае за 40 лет присутствия компания стала одним из лидеров подшипникового рынка, организовав производства на 12 заводах. NSK Ltd. обеспечивает китайских потребителей полной номенклатурой индустриальных подшипников, автомобильных подшипников, прецизионных компонентов стабильно и точно в срок. 20 офисов продаж и Технический Центр в Китае служат связующими звеньями между производством и потребителями. (www.podshipnik.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ШВЕЦИЯ: SKF GROUP ПОСТАВИТ ПОДШИПНИКИ NORDEX SE

Подписано глобальное соглашение о сотрудничестве между производителем подшипников SKF и ведущим мировым разработчиком и производителем ветровых турбин Nordex. Основным предметом соглашения стали планируемые поставки подшипников SKF и систем смазки для главных валов ветротурбин. У SKF имеется большой опыт в производстве и поставке подшипников для ветроэнергетики. В апреле 2012 г. было представлено новое поколение подшипников SKF Nautilus на европейской конференции по ветроэнерегетике в Дании в рамках портфолио кастомизированных сберегающих окружающую среду решений компании SKF BeyondZero. Достигнутое снижение трения в подшипнике и снижение влиянии условий эксплуатации на характеристики подшипника обеспечивают пользователям марки SKF в энергетической отрасли хорошую экономическую эффективность.

Расширение интереса к ветряным турбинам подстегивает производителей подшипников развивать технологии, создавая все более компактные и устойчивые к условиям окружающей среды компоненты с надежной конструкцией и минимальными эксплуатационными расходами. Подшипники SKF Nautilus позволяют конструкторам свободнее разрабатывать различные типы турбин, включая турбины с прямым приводом, оснащенные редуктором, с внешним или внутренним зацеплением колеса. Характеристики подшипников SKF Nautilus нового поколения дают возможность присоединять закрепленное внутреннее кольцо, минимизировать влияние посадок и допусков, увеличивать эксплуатационную надежность и безопасность. В подшипниках SKF Nautilus легко можно заменить уплотнение, помогающее обеспечить хорошую герметизацию, увеличить срок службы и расширить интервал работы до следующего техобслуживания. SKF активно поставляет подшипники дял ветроэнергетики и в Китай. С 2006 г. SKF и китайский производитель ветряных турбин Goldwind являются стратегическими партнерами на быстрорастущем китайском ветроэнергетическом рынке.

SKF является ведущим международным поставщиком продукции, услуг и решений на рынке подшипников, уплотнений, мехатроники, сервиса и систем смазок. Предлагаемые компанией услуги по обслуживанию включают техническую поддержку, ремонт, предоставление консультаций и обучающих программ в области проектирования. Группа SKF представлена более чем в 130 странах и имеет около 15 тыс. торговых представительств по всему миру. Группа SKF производит системы смазки и смазочные материалы, системы линейного перемещения, уплотнения, продукты мехатроники, подшипники, широко использующихся в различных машинах и механизмах. Производственная программа SKF включает радиальные шарикоподшипники, цилиндрические роликоподшипники, конические и игольчатые роликовые подшипники, упорные подшипники, сферические роликоподшипники, подшипники-опорные ролики, подшипниковые узлы, мехатронные продукты.

Nordex SE, образованная в 1985 г., является холдинговой компанией с основным офисом в Ростоке, руководство расположено в Гамбурге. Под контролем Nordex SE находятся дочерние компании Nordex Energy GmbH and Nordex Energy B.V. Боле 5300 турбин Nordex общей мощностью 8500 МВт работают в 34 странах. (www.podshipnik.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ЯПОНИЯ: NSK CORP. ПРЕДСТАВИЛА ОТЧЕТ О РАБОТЕ В 2012 ГОДУ

Производитель подшипников NSK Corp. представил отчет о своей работе в 2012 г., который для компании закончился 31 марта. Объем продаж компании составил 732,842 млн. иен, что практически равно показателю 2011 г. - 733,192 млн. иен. Однако, изменилась операционная прибыль - в 2012 г. она составила 32,361 млн. иен, а в 2011 г. - 44,417 млн. иен. Чистый доход составил 15,739 млн. иен, что так же ниже показателей предыдущего периода - 28,514 млн. иен. NSK Corp. объявила о новом трехлетнем среднесрочном плане развития, стартовавшем с апреля, целью которого является достижение объема продаж к 2016 г. в 1 трн. иен.

Согласно отчету, в Северной и Южной Америке идет медленное восстановление спроса, но в Европе наблюдается по-прежнему стагнация, налоговая и финансовая нестабильность. Экономический рост в развивающихся странах, таких как Китай замелдлился и снизились объемы экспортных операций. В Японии, несмотря на признаки восстановления экономики - коррекцию курса сильной японской иены, восстановление биржевых показателей, общий экономический рост, положительные тенденции не так значительны вследствие общей экономической стагнации и снижения экпортных продаж. Неоднократные расследования, непосредственно касающиеся NSK Corp. и ее филиалов в свете Антимонопольного акта Японии относительно продажи подшипников NSK, в том числе в Германии, США и в Корее, так же оказали негативное влияние на показатели работы компании. Поэтому снижение операционной прибыли на 27% вполне логично и основной причиной его является снижение спроса на подшипники и компоненты для индустриального оборудования, что аналитики NSK определили еще в третьем квартале 2012 г. Одной из причин снижения спроса в индустриальном секторе, особенно на подшипники для строительства и металлообработки, является замедление темпов роста китайской экономики, оказывающей непосредственное влияние на сбыт японских товаров. Упал спрос на подшипники на вторичном рынке в Южной Америке, в Европе подшипники стали менее востребованы в секторе общего машиностроения и в секторе производства машин с электроприводом. Объем продаж и спрос на автомобильные подшипники и компоненты, напротив, немного вырос. В Японии этому способствовало восстановление хозяйства после землетрясения и государственным субсидиям на производство эко-машин. Вырос спрос на автокомпоненты в Таиланде и Китае, но в Европе снизился. Как результат, показатели сбыта подшипников и компонентов для автомобильного сектора оказались выше показателей предидущего перида на 10,4%.

С целью реализации объявленного нового трехлетнего среднесрочного плана развития, стартовавшего с апреля, для достижения объема продаж к 2016 г. в 1 трн. иен, NSK Corp. планирует существенно активизировать свои действия. Для достижения цели компания приняла решение более интенсивно работать в развивающихся странах, улучшить стратегию в отдельных секторах сбыта и в части обслуживания клиентов, улучшить свою технологическую и производственную базы, более активно развивать стратегические альянсы, реформировать свою бизнес-структуру, улучшить глобальный менеджмент и корпоративное управление. (www.podshipnik.ru/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

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!

ПРИБОРОСТРОЕНИЕ

УКРАИНА: ПАО «ДЕЛОВЫЕ ПАРТНЕРЫ» НЕ УДАЛОСЬ ДОБИТЬСЯ ПЕРЕСМОТРА ДЕЛА О РАСТОРЖЕНИИ ДОГОВОРА КУПЛИ-ПРОДАЖИ ГОСПАКЕТА ОАО «ЮЖНЫЙ РАДИОЗАВОД»

ПАО "Деловые партнеры" не удалось добиться пересмотра в суде дела о расторжении договора купли-продажи госпакета 78,34% акций ОАО "Южный радиозавод". Соответствующее постановление от 26 марта принял Высший хозяйственный суд Украины. В нем отмечается, что договор, заключенный 20 мая 2008 г. Фондом госимущества Украины и ЗАО "Деловые партнеры", был расторгнут решением Хозяйственного суда Киева от 14 сентября 2010 г., которое Высший хозсуд в апреле 2011 г. оставил без изменений.

Причиной этого стало несоблюдение ПАО условий договора. В частности, речь идет об увольнении работников, непогашении задолженности по зарплате перед трудовым коллективом, несоблюдении требований природоохранного законодательства и др.

"Деловые партнеры" были обязаны вернуть пакет 78,34% акций номинальной стоимостью 15,54 млн. грн. ФГИУ, а также уплатить 1,2 млн. грн. штрафа и 195,48 тыс. грн. пени. В начале 2012 г. "Деловые партнеры" обратились в суд с просьбой пересмотреть решение о расторжении договора по вновь открывшимся обстоятельствам.

Компания сослалась на два уголовных дела, возбужденных прокуратурой Желтых Вод в 2009 г. по невыплате зарплаты работникам "Южного радиозавода". Первое дело было закрыто в связи с отсутствием в действиях ПАО состава преступления, а второе, возбужденное в отношении должностных лиц завода, еще расследуется. "Деловые партнеры" утверждают, что данные постановления прокуратуры свидетельствуют об отсутствии его вины в невыплате зарплаты работникам завода.

Однако суды всех трех инстанций признали безосновательными ссылки "Деловых партнеров" на эти постановления, поскольку они не содержат каких-либо новых данных, а являются лишь частным суждением следователя прокуратуры и не опровергают вывода судов о расторжении договора.

Более того, невыплата зарплаты работникам завода - лишь один из 15 пунктов выявленных нарушений договора со стороны "Деловые партнеры", поэтому в любом случае, не может иметь своим следствием принятия иного судебного решения, отмечается в постановлении ВХСУ.

ПАО "Деловые партнеры" из группы "Финансы и кредит" Константина Жеваго в 2008 г. купило 78,34% акций ОАО "Южный радиозавод" за 10,9 млн. грн. (МинПром/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ОАО «ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ «УРАЛЬСКИЙ ОПТИКО-МЕХАНИЧЕСКИЙ ЗАВОД» (УОМЗ) ПРЕДСТАВИЛО НА HELIRUSSIA-2013 ОПТИКО-ЭЛЕКТРОННЫЕ СИСТЕМЫ ДЛЯ ВЕРТОЛЕТОВ

На Международной выставке вертолетной индустрии HeliRussia-2013, которая проходила 16-19 мая в Москве, Уральский оптико-механический завод (УОМЗ), входящий в состав холдинга "Швабе" Госкорпорации "Ростех", продемонстрировал обзорно-поисковую систему ГОЭС-337М, а также гражданские системы оптического наблюдения СОН-730, СМС-820 и СОН-М-02.

Модернизированная круглосуточная обзорно-поисковая система ГОЭС-337М предназначена для установки на вертолеты Ми-17. В состав системы входят две телевизионные камеры (монохромная и цветная), тепловизионная камера и лазерный дальномер с безопасной для зрения длиной волны. ГОЭС-337М позволяет в любых погодных условиях осуществлять круглосуточный обзор и поиск объектов, обнаружение и распознавание целей, применять неуправляемое вооружение и авиационные средства поражения, а также обеспечивать посадку вертолета на необорудованные площадки.

В свою очередь, гражданские системы оптического наблюдения (СОН), разработка и изготовление которых являются одним из приоритетных направлений предприятия, позволяют получать качественное и устойчивое изображение при любых видах съемки, в любое время суток, в условиях ограниченной видимости. Они устанавливаются на авиационные, морские и сухопутные носители, а также стационарные точки наблюдения. СОН имеют широкую сферу применения: они могут использоваться службами спасения при поиске и спасении людей, при наблюдении за линиями электропередач, нефте- и газопроводов, при контроле дорожного движения и т. д.

СОН-730, которую УОМЗ представил на выставке, является одной из перспективных разработок в ряду данных систем. Это самая легкая из "дальнобойных" гражданских систем оптического наблюдения. При весе в 25 кг она способна обнаруживать объекты на расстоянии до 10 км. По требованию заказчика СОН-730 может комплектоваться дополнительным набором функциональных устройств - например, устройством автоматического захвата и сопровождения объекта.

Главной особенностью еще одного экспоната УОМЗа – СМС-820 - являются небольшие размеры и вес. СМС-820 может устанавливаться на беспилотные летательные аппараты самолетного и вертолетного типов, а также воздухоплавательные комплексы. Вес системы не превышает 5 кг. В состав СМС-820 входят два информационных канала. По желанию заказчика система может комплектоваться набором из лазерного дальномера, телевизионного и/или тепловизионного каналов.

Также на HeliRussia УОМЗ представил новое поколение гражданских систем оптического наблюдения - СОН-М-02. От предыдущих аналогов эту систему отличает ряд принципиально важных особенностей. Конструкция изделия построена на принципе модульности, что подразумевает оперативную замену информационных каналов непосредственно в условиях эксплуатации. (Пресс-служба ПО "УОМЗ"/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

Анализ

МИРОВОЙ РЫНОК: В ТЕКУЩЕМ ДЕСЯТИЛЕТИИ МОЖНО ОЖИДАТЬ ДАЛЬНЕЙШЕГО РОСТА ПРОДАЖ ЛАЗЕРОВ ДЛЯ ПОЛУПРОВОДНИКОВОЙ ИНДУСТРИИ И МИКРООБРАБОТКИ

Лазерная индустрия является одной из наиболее быстрорастущих отраслей мировой экономики. Согласно оценке журнала Industrial Laser Solutions (ILS), в 1970-2010 гг. среднегодовые темпы роста продаж продукции отрасли составляли 18,1%, причем до финансово-экономического кризиса конца предыдущего десятилетия данный показатель находился на более высоком уровне.

В текущем десятилетии вследствие неустойчивой экономической конъюнктуры положение на мировом рынке промышленных лазеров характеризуется резким замедлением темпов роста продаж. В последнем выпуске ежегодного доклада ILS, составляемого на основе данных от 40 ведущих мировых поставщиков лазерной техники и другой информации, отмечается, что в 2010 г. темпы прироста достигли рекордного уровня против уровня предыдущего года - 35% по источникам лазерного излучения и 25% по лазерным системам. Однако в 2012 г. данные показатели сократились соответственно до 7% и 6%, а в 2013 г. ILS ожидает их дальнейшего снижения до 2% и 4%. Необходимо отметить, что на рынках отдельных видов промышленных лазеров наблюдаются существенные различия - особенно быстро растут продажи волоконных лазеров, которые в 2011 г. увеличились на 48% по сравнению с предыдущим годом.

Согласно оценке ILS, в 2010-2013 гг. положение на мировом рынке промышленных лазеров характеризуется следующими данными (I - источники лазерного излучения, II - лазерные системы; млн. $):

	I	II
2010 г.	1657	6090
2011 г.	1991	7075
2012 г.	2135	7475
2013 г.*	2177	7800

** - Оценка.*

В 2012 г. ILS пересмотрел в сторону небольшого повышения (на 1-2%-ных пункта) оценку развития мирового рынка лазерной техники в I полугодии 2012 г., а оценку для II полугодия - в сторону снижения. Это решение обусловлено ослаблением спроса в европейских странах, совпавшим с резким сокращением притока заказов из КНР, которая является крупнейшим мировым рынком сбыта лазерной техники. Одной из немногих европейских стран, где положение в лазерной индустрии остается относительно благоприятным, является Турция.

В I полугодии 2012 г. с серьезным спадом продаж (на 20% по сравнению с соответствующим периодом предыдущего года) столкнулись и японские продуценты лазерной техники, также вследствие уменьшения притока заказов из КНР. В то же время в США вследствие более благоприятной экономической конъюнктуры спад на рынке лазерной техники не ощущался до IV квартала 2012 г.

По мнению ILS, результаты развития мировой лазерной индустрии в 2012 г. являются неоднозначными. С наибольшими трудностями столкнулись ведущие европейские поставщики лазерной техники; особенно тревожным, считает ILS, является то обстоятельство, что в 2012 г. спад начал охватывать страны Центральной и Восточной Европы, которые в 2011 г. рассматривались большинством экспертов в качестве локомотивов роста европейской лазерной индустрии.

По мнению ILS, в 2012 г. одним из основных негативных факторов для мирового рынка лазерной техники является резкое снижение деловой активности в лазерной индустрии КНР, которая в 2010-2011 гг. поддерживала высокий и устойчивый спрос на системы лазерной обработки в ведущих странах. Вследствие спада в КНР неблагоприятная ситуация в 2012 г. наблюдалась и в лазерной индустрии соседних стран, прежде всего Юго-Восточной Азии, а также в Японии. Лишь в США в 2012 г. положение на рынке лазерной техники резко отличалось от других стран, прежде всего вследствие благоприятного положения в национальной обрабатывающей промышленности.

Основное место на рынке лазерной техники занимают системы с лазерами на диоксиде углерода. Однако в текущем десятилетии на этом рынке происходят серьезные изменения, главным из которых является укрепление позиций волоконных лазеров при одновременном снижении в общих продажах доли лазеров на диоксиде углерода и в меньшей степени - твердотельных. Согласно оценке ILS, в мировых продажах источников лазерного излучения удельный вес волоконных лазеров в 2010-2013 гг. увеличится с 24,9% до 28,3%, а лазеров на диоксиде углерода - сократится с 49,6% до 46,3% и твердотельных - с 21,3% до 20,7%.

Ниже приводятся данные ILS о структуре мировых продаж источников лазерного излучения в 2010-2013 гг. (млн. $):

	2011 г.	2012 г.	2013 г.
Всего	**1991**	**2135**	**2177**
На диоксиде углерода	988	1016	1008
Волоконные	495	576	616
Твердотельные	424	453	450
Прочие	84	90	103

На мировом рынке лазерных систем тенденция укрепления позиций установок с волоконными лазерами является еще более заметной. Согласно расчетам ILS, доля таких систем в общих продажах увеличится в 2011-2013 гг. с 16,5% до 19%, в то же время в течение указанного периода произойдет снижение удельного веса систем с лазерами на диоксиде углерода (с 58% до 56%), а доля систем с твердотельными лазерами сократится с 22,8% до 22%. Ниже приводятся данные ILS о структуре мировых продаж лазерных систем в 2011-2013 гг. (млн. $):

	2011 г.	2012 г.	2013 г.
Всего	**7075**	**7475**	**7700**
На диоксиде углерода	4100	4244	4300
Твердотельные	1611	1665	1695
Волоконные	1164	1350	1465
Прочие	200	216	240

В текущем (и предыдущем) десятилетии наиболее высокими темпами возрастает спрос на волоконные лазеры. Их основными преимуществами являются высокое оптическое качество излучения, небольшие габариты и возможность встраивания в волоконные линии. Мощность (до 20 кВт) и надежность современных волоконных лазеров в сочетании с

невысокой ценой и затратами на техническое обслуживание, а также рекордный КПД по сравнению, например, с твердотельными лазерами позволяют с успехом использовать их для решения различных задач лазерной обработки материалов. Эти лазеры активно вытесняют традиционные лазеры, прежде всего на диоксиде углерода, из таких областей применения лазерной техники, как, например, лазерная резка и сварка материалов, маркировка и обработка поверхностей. В 2012 г. установки резки листового металла с волоконными лазерами широко демонстрировались на основных международных выставках оборудования для металлообработки. К разработке и выпуску волоконных лазеров приступили такие известные компании, как Amada/JDSU, RofinSinar, Hypertherm, GSI Group JKLaser, Coherent, Miyachi.

В 2012 г. на мировом рынке расширялись масштабы использования установок с эксимерными и особенно диодными лазерами, прежде всего, в полупроводниковой индустрии и микрообработке, расширялось также применение мощных диодных лазеров в автомобилестроении. В текущем десятилетии к выпуску такого оборудования приступили компании Teradiode и DirectPhotonics; мощность их установок достигает 3 кВт.

Основной областью применения промышленных лазеров является резка листового металла; мировые продажи таких лазеров в стоимостном выражении в 2011-2013 гг., по оценке ILS, вырастут почти на 11%, а их доля в мировых продажах лазеров превысит 70%. В 2011-2013 гг. динамика мировых продаж лазеров по основным областям применения характеризуется следующими данными (I - обработка листового металла, II - маркировка и гравировка, III - полупроводниковая индустрия и микрообработка, IV - прочие области; млн. $):

	I	II	III	IV
2011 г.	1374	339	147	119
2012 г.	1500	359	139	137
2013 г.	1525	379	156	117

На рынке лазерной техники для резки листового металла основное место занимают лазеры на диоксиде углерода, доля которых в 2012 г. равнялась 63%. Однако в 2013 г., по мнению ILS, ожидается снижение данного показателя до 61%, в то же время вырастут продажи прочих лазеров, причем особенно сильный рост прогнозируется по волоконным лазерам - на 7% по сравнению с предыдущим годом. Согласно оценке ILS, в 2012-2013 гг. структура мировых продаж лазеров для резки листового металла по типам используемых лазеров характеризуется следующими данными (млн. $):

	2012 г.	2013 г.
Всего	**1500**	**1525**
На диоксиде углерода	943	936
Волоконные	267	285
Твердотельные	250	254
Прочие	40	50

Для маркировки и гравировки используются преимущественно волоконные и твердотельные лазеры, удельный вес которых в общих продажах таких лазеров в 2012 г. равнялся соответственно 73% и 20%. Ниже приводятся данные ILS о структуре мировых продаж лазеров для маркировки и гравировки (млн. $):

	2012 г.	2013 г.
Всего	**359**	**379**
Волоконные	261	283
Твердотельные	72	69
На диоксиде углерода	26	27

По мнению ILS, в текущем десятилетии можно ожидать дальнейшего роста продаж лазеров для полупроводниковой индустрии и микрообработки. В этой области ведущие позиции принадлежат твердотельным и волоконным лазерам. Особенно перспективными для полупроводниковой индустрии считаются сверхбыстрые импульсные лазеры, продажи которых в 2012 г. на 60% превысили уровень предыдущего года. В 2012-2013 гг. структура продаж лазеров для полупроводниковой индустрии и микрообработки по типам используемых лазеров характеризуется следующими данными (млн. $):

	2012 г.	2013 г.
Всего	**139**	**156**
Твердотельные	61	64
Волоконные	23	25
На диоксиде углерода	20	22
Прочие	35	45

На рынке лазеров для прочих областей применения основное место занимают твердотельные лазеры. Согласно оценке ILS, в 2012-2013 гг. структура продаж этих установок характеризуется следующими данными (млн. $):

	2012 г.	2013 г.
Всего	**137**	**117**
Твердотельные	71	61
На диоксиде углерода	28	27
Волоконные	24	24
Прочие	14	5

В 2012 г. ведущие позиции в закупках лазерной техники (34% мировых продаж) занимали страны Восточной Азии (прежде всего КНР); этот регион является крупнейшим покупателем твердотельных, эксимерных и других лазеров, используемых в производстве информационно-телекоммуникационного оборудования (компьютеры и их комплектующие, смартфоны и т. д.). КНР считается ведущим в регионе потребителем лазерных маркеров и установок лазерной резки листового металла; поставки этого оборудования осуществляют как китайские предприятия, так и крупные иностранные компании. В 2012 г. доля Европы в мировых продажах лазерной техники составила 30%, т. е. сократилась на 2% по сравнению с предыдущим годом. В большинстве стран региона, особенно в Италии, Испании и Центральной Европе, наблюдалась стагнация рынка лазерной техники; лишь в Германии спрос на это оборудование находился на достаточно высоком уровне.

Доля стран Северной Америки в мировых продажах лазерной техники в 2012 г. равнялась 17%, т. е. увеличилась на

1% по сравнению с преды-дущим годом. Наиболее высокий спрос наблюдался в авиаракетно-космической индустрии, транспортном машиностроении, а также в производстве энергетического, сельскохозяйственного оборудования и медицинской техники. В 2012 г. в стране отмечался высокий спрос как на небольшие лазерные маркеры, так и на мощные системы для лазерной резки и сварки листового металла.

Согласно оценке ILS, в 2013 г. мировые продажи источников лазерного излучения вырастут на 2%, а лазерных систем - на 4% по сравнению с предыдущим годом. Весьма перспективными рынками сбыта лазерной техники в 2013 г. считаются страны БРИК, в том числе Россия. По мнению компаний Trumpf и IPG Photonics, в 2013 г. можно ожидать смешанных результатов развития мирового рынка, причем особенно высоких темпов роста рынок достигнет лишь в IV квартале, а в 2014 г. данный показатель снова станет двузначным. (БИКИ/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

Анализ

ГРЕЦИЯ: РЫНОК МЕДИЦИНСКОГО ОБОРУДОВАНИЯ В 2012 ГОДУ СНИЗИЛСЯ

Потребность в медицинском оборудовании в Греции (население которой в 2010 г. составляло около 10 млн. человек) неизменно увеличивается. Тем не менее после того, как в течение целого ряда лет емкость ее рынка возрастала в среднем на 12,7% ежегодно, экономические сложности привели к тому, что в 2012 г. этот показатель снизился до 5,4%.

Одной из характерных особенностей данного рынка является высокий уровень импорта. На него в 2010 г. приходилось примерно 95% совокупной емкости греческого рынка медицинского оборудования. Порядка 80% получаемых в этой сфере доходов приходится на компании, обслуживающие государственный бизнес, хотя постепенно растет доля частного сектора. В целом в 2012 г. в стране насчитывалось примерно 13 тыс. поставщиков фармацевтических и других медицинских товаров, а общее число продавцов, предлагающих медицинскую продукцию, приближалось к 300. Основная их часть - импортеры и дистрибуторы научного и медицинского оборудования, как правило, оказывающие также послепродажные услуги.

Основные иностранные поставщики медицинского оборудования - США, Германия и Италия и в несколько меньшей степени - Нидерланды, Франция, Великобритания и Люксембург.

Местное производство не слишком развито. Продукция греческих производителей не очень сложна: это в основном шприцы, перевязочные материалы и некоторые измерительные устройства.

Конкуренция на рынке медицинского оборудования Греции отличается достаточно высоким накалом, усиливаемым присутствием там большого числа импортеров, в частности американских, в числе которых фигурируют 3M, Abbott, Alcon, Bard, Baxter, Boston Scientific Hellas, Carestream, Edwards Lifesciense, GE Medical Systems, Johnson & Johnson, Medtronic, Stryker и Teleflex Medical. Однако на практике американского медицинского оборудования в Греции продается больше, чем это обычно указывается (18%), поскольку туда поставляется также продукция европейских филиалов американских фирм, зарегистрированных как предприятия стран ЕС.

Доля частного сектора в затратах на медицинские цели в Греции в прошлом году составляла 48% против 27% в среднем по Европе. Медицинские учреждения в стране делятся на две категории: государственные (госпитали, оздоровительные центры и региональные клиники) и частные (госпитали, клиники, диагностические центры и частные структуры). По последним данным, число частных госпиталей и клиник составляет в общей сложности 234. Они рассчитаны на 15397 коек. Это 26% всех больничных коек в стране. (БИКИ/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

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

ПРОМЫШЛЕННОСТЬ СРЕДСТВ СВЯЗИ

Статистика

МИРОВОЙ РЫНОК: ПОСТАВКИ СМАРТФОНОВ В I КВАРТАЛЕ 2013 ГОДА ВЫРОСЛИ

На мировой рынок в I квартале было поставлено почти 200 млн. смартфонов, что на 30% выше показателей за тот же период 2012 г., сообщает аналитическая компания Juniper Research.

Лидеры по поставкам смартфонов не изменились - ими остались Samsung и Apple. Южнокорейская компания поставила 68 млн. смартфонов, обеспечив порядка 34% от мирового объема отгрузок в минувшем квартале. Samsung сообщил о стабильном росте продаж смартфонов Galaxy SIII, а также об улучшившейся реализации аппаратов Note II.

По сообщению другой исследовательской группы, IDC, поток дешевых Android-устройств от южнокорейского вендора помог поднять уровень поставок до 70,7 млн., что составило 32,7% глобального рынка. В прошлом году доля составляла 28,8%. Таким образом, Samsung Electronics "отхватила" часть рыночной доли у Apple в недавно завершившемся квартале. Теперь южнокорейский технологический гигант владеет третьей частью глобального мобильного рынка.

Говоря об iPhone, 37,4 млн. проданных устройств в этом квартале отражают 7%-ный рост по сравнению с предыдущим годом и 22%-ное снижение относительно предыдущего квартала. Этот показатель превысил прогнозы аналитиков, однако они все еще ожидают нового технологического прорыва от Apple и ждут новой версии iPhone.

Компания Nokia, в прежние годы входившая в число лидеров, сдала позиции и переместилась в конец рейтинга. По итогам прошлой четверти финский производитель поставил в общей сложности 6,1 млн. смартфонов. Продажи линейки аппаратов Lumia достигли 5,6 млн. устройств, увеличившись по сравнению с предыдущим кварталом на 27%.

Канадская BlackBerry, которая пока не обнародовала квартальных результатов, предположительно поставила немногим меньше 6 млн. смартфонов, из них 1 млн. составили аппараты под управлением новой ОС BlackBerry 10.

Эксперты считают, BlackBerry и Nokia в целом начали год с позитивной ноты, однако компаниям необходимо время, чтобы укрепиться на рынке смартфонов и превратиться в более серьезных конкурентов для лидеров сегмента.

Эксперты также отметили рекордно высокие показатели продаж смартфонов LG. Южнокорейская компания поставила 10,3 млн. аппаратов, а ее рыночная доля превысила 5%, в результате чего LG стала третьим по величине производителем смартфонов, опередив конкурентов из Китая.

Компания Huawei, отгрузившая около 10 млн. смартфонов, расположилась на четвертом месте рейтинга, а ее соотечественница ZTE - на пятом. По оценке Juniper Research, вместе китайские вендоры обеспечили около 10% от мирового объема поставок смартфонов. (РБК-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

США: ЕВРОКОМИССИЯ ПОДДЕРЖАЛА APPLE INC. В ПАТЕНТНОМ СПОРЕ С MOTOROLA MOBILITY

Европейская комиссия заявила, что Motorola Mobility, подразделение Google, злоупотребляет своими позициями на рынке, обвиняя Apple в нарушении патентов на некоторые функции.

Комиссар Еврокомиссии по конкуренции Хоакин Альмуния отметил, что компаниям следует направить внимание на усовершенствование собственных продуктов, а не использовать права интеллектуальной собственности для борьбы с конкурентами.

Motorola начала воевать с "яблочной" компанией еще в 2010 г. Тогда она обвинила Apple в нелегальном использовании своих технологий в устройствах iPhone, iPad, iPod Touch и компьютерах Mac. В общей сложности, по мнению Motorola, Apple нарушила 18 патентов.

В 2011 г. региональный суд в Манхейме вынес вердикт о том, что продукты компании Apple, имеющие модуль для передачи данных по сетям GSM, нарушают европейский патент №1010336 (B1), который описывает реализацию передачи данных по стандарту GPRS.

Европейская комиссия открыла расследование по данному делу в апреле прошлого года, после того как Motorola одержала частичную победу в патентной битве против Apple. Тогда суд признал купертинского гиганта виновным в нарушении патента Motorola Mobility и запретил импорт продукции Apple на территорию Германии.

Однако суть в том, что реализовать методы из патента Motorola таким образом, чтобы не нарушить принятый и утвержденный стандарт, было невозможно. В ходе разбирательств выяснилось, что патент является стандартообразующим и лицензируется на "честных, разумных и недискриминационных" условиях.

В заключении Еврокомиссии сказано, что подобные действия Motorola вредят развитию конкурентной среды на европейском рынке. Motorola Mobility придется обосновать законность затребованного запрета продаж продукции Apple, в противном случае Еврокомиссия имеет право наложить штраф в 10% годового дохода компании в мире.

Ранее Комиссия по международной торговле (ITC) США также отклонила иск Интернет-гиганта Google, которому и принадлежит Motorola Mobility, предъявленный компании Apple по обвинению в нарушении авторских прав относительно использования сенсорной функции на iPhone 4.

Речь идет о патенте за номером 6246862, который описывает систему, блокирующую сенсорные функции пользовательского интерфейса, когда пользователь подносит смартфон или планшет близко к телу или лицу, чтобы избежать ложных нажатий на экран. Motorola инициировала данное расследование в отношении Apple еще до того, как была куплена Google. В итоге ITC утвердила отсутствие правовых нарушений, после чего дело было закрыто.

В ноябре прошлого года сообщалось о том, что Apple и Google ведут переговоры об условиях всеобъемлющего лицензионного соглашения, которое положит конец бесконечным искам о нарушении патентов в сфере мобильных компьютеров.

Apple - американская высокотехнологичная корпорация, 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 в первом полугодии 2012-2013 ф. г., завершившемся 30 марта, сократилась на 8,3% и достигла $22,62 млрд. (РБК-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ФИНЛЯНДИЯ: NOKIA ПРЕДСТАВИЛА БЮДЖЕТНЫЙ ТЕЛЕФОН С QWERTY-КЛАВИАТУРОЙ

Компания Nokia анонсировала Nokia Asha 210 - новую модель в линейке бюджетных телефонов Asha. Телефон выполнен в схожем с семейством Lumia дизайне и оснащен QWERTY-клавиатурой.

Вычислительные мощности аппарата не особо впечатляют. Впрочем, назначение телефона, как и его цена, не предполагает пуск сложных 3D-приложений и всего, чему требуется мощный процессор.

Телефон предназначен, в первую очередь, всем тем, кто любит общаться в социальных сетях, мессенджерах, а также любых других коммуникационных сервисах. Для этого на фронтальной панели телефона выделены кнопки, одна из которых отвечает за вызов приложения для обмена мгновенными сообщениями WhatsApp, в отдельных странах, - кнопка быстрого доступа к Facebook.

Также в телефон предустановлены все необходимые для любителей пообщаться в Сети приложения - Twitter, YouTube, Facebook, WhatsApp.

Nokia Asha 210 оснащен 2-мегапиксельной камерой с 4-кратным цифровым зумом. Гаджет работает только в сетях 2G - в нем нет поддержки 3G HSPA, зато есть модуль Wi-Fi 802.11b/g. Цветовая гамма Nokia Asha 210 доступная в странах СНГ, представлена желтым, бирюзовым и черным цветами. Размеры: 111,5x60x11,8 мм. Вес с батареей - 97,3 г. Дисплей 2,4 дюйма в горизонтальной ориентации вмещает всю необходимую информацию.

Nokia Asha 210 будет поставляться в модификации с двумя SIM-картами. Здесь реализована технология "горячей замены", которая позволяет переключаться между "симками" без перезагрузки телефона.

Срок работы от одного заряда аккумулятора составляет до 24 дней в режиме ожидания (для модели с двумя SIM-картами). (РБК-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ФИНЛЯНДИЯ: NOKIA CORP. ПРЕЗЕНТОВАЛА СМАРТФОН LUMIA 925

Пытаясь догнать американских и азиатских конкурентов на глобально развивающемся рынке смартфонов, финский производитель мобильных устройств Nokia презентовала очередной смартфон из линейки Lumia с операционной системой Windows. Акцент в новом устройстве сделан на высокоточную камеру, беспроводную подзарядку и использование легких компонентов. Об этом сообщает The Wall Street Journal.

Продажи Nokia Lumia 925 в Европе и Китае начнутся в следующем месяце, однако устройство было презентовано в Лондоне на пресс-конференции после месяцев слухов и догадок о технических характеристиках нового смартфона.

Смартфон с операционной системой Windows в Европе будет стоить 469 евро ($609), цены для неевропейских рынок пока не разглашаются. Продажи будут осуществляться через сеть магазинов Vodafone Group (Европа), China Mobile, China Unicom (Китай), T-Mobile (Европа, США).

Представитель компании на пресс-конференции в Лондоне отметил: "Мы продвигаем технологию камер как сумасшедшие". При этом он продемонстрировал возможности нового устройства по фиксации природного света и производству нескольких снимков одновременно. Особое внимание было уделено использованию алюминия в производстве смартфона. (РБК-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ЮЖНАЯ КОРЕЯ: В I КВАРТАЛЕ 2013 ГОДА ОПЕРАЦИОННАЯ ПРИБЫЛЬ SAMSUNG ELECTRONICS CO LTD. ВЫРОСЛА

Операционная прибыль Samsung Electronics Co Ltd. выросла в первом квартале на 54% в основном за счет высоких продаж смартфонов, которые, как ожидается, получат дополнительную динамику за счет начала продаж очередной модели из линейки Galaxy во втором квартале, передает Reuters.

Общая операционная прибыль Samsung поднялась до 8,8 трлн. вон ($7,9 млрд.), в целом совпав с ожиданиями инвесторов. Чистая прибыль по итогам первого квартала выросла на 41,6% до 7,15 трлн. вон ($6,4 млрд.).

Основной вклад в копилку компании внесло отделение по продаже мобильных телефонов, показавшее рост прибыли на 56% до 6,6 трлн. вон.

Аналитическая компания Strategy Analytics полагает, что в первом квартале Samsung продал рекордные 69,4 млн. смартфонов, получив 33,1% рынка.

При этом конкурент корейской фирмы Apple Inc. поставила 37,4 млн. iPhone и получила 17,9%-ную долю общих продаж.

Третьим по величине игроком стала LG Electronics Inc. с 10,3 млн. проданных смартфонов.

На этих выходных Samsung выпускает на рынок США смартфоны Galaxy S4 и уже отмечает чрезвычайно высокий спрос на них. (РБК-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

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

СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ

БЕЛАРУСЬ: РУП «БОБРУЙСКИЙ ЗАВОД ТРАКТОРНЫХ ДЕТАЛЕЙ И АГРЕГАТОВ» (БЗТДИА) СТАЛО ВТОРЫМ ПРОИЗВОДИТЕЛЕМ ТРАКТОРОВ В СНГ ПО ИТОГАМ РАБОТЫ В 2012 ГОДУ

По итогам работы в 2012 г. Республиканское унитарное предприятие "Бобруйский завод тракторных деталей и агрегатов" (БЗТДиА, Бобруйск) стало вторым среди тракторных заводов стран СНГ по объемам производства тракторов в натуральном выражении .

Всего за 2012 г. бобруйские тракторостроители произвели 3054 малогабаритных трактора и коммунальных машин на их базе. Тем самым РУП "БЗТДиА" вышло на второе место в странах СНГ среди производителей тракторов, уступив пальму первенства только головному предприятию - Минскому тракторному заводу.

При этом по сравнению с 2011 г., когда было произведено более 2150 малогабаритных тракторов "Беларус", объем производства вырос почти на 42%. Еще значительней на предприятии вырос в 2012 г. по сравнению с предыдущим годом объем экспорта тракторной техники - более чем на 80%.

Всего в 2012 г. бобруйские трактора поставлялись более чем в 20 стран. А за время с начала производства тракторов на РУП "БЗТДиА" в 2007 г. география их поставок насчитывает свыше 50 государств на всех континентах кроме Австралии.

На предприятии планируют и в дальнейшем наращивать объемы производства и реализации тракторов. На 2013 г. запланирован рост объема производства и реализации тракторов не менее 20% по сравнению с минувшим годом.

РУП "Бобруйский завод тракторных деталей и агрегатов" создано в 1945 г., и с 1972 г. входит в состав ПО "Минский тракторный завод". В настоящее время на предприятии работают около 3,7 тыс. человек. (Пресс-релиз РУП "БЗТДиА"/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

БЕЛАРУСЬ: ОАО «ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ «ГОМСЕЛЬМАШ» В 2013 ГОДУ ПОСТАВИТ В БРАЗИЛИЮ ПАРТИЮ КОРМОУБОРОЧНОЙ ТЕХНИКИ

Производственное объединение "Гомсельмаш" в 2013 г. поставит в Бразилию партию кормоуборочной техники на $1 млн. Об этом сообщил начальник управления продаж в дальнее зарубежье предприятия Игорь Короткевич. Речь идет о полунавесных кормоуборочных комбайнах КПК-3000-К4 "Палессе FH40", предназначенных для скашивания кукурузы, сорго, подсолнечника и других высокостебельных культур, которые закупает компания Ipacol. "Данное сотрудничество можно охарактеризовать как производственную кооперацию. Бразильцы производят энергосредство, а мы комплектуем его навесным оборудованием. В итоге получается кормоуборочный комплекс, который реализуется на местном рынке", - отметил он.

Первую партию продукции (15 единиц техники) "Гомсельмаш" поставил за океан в прошлом году. Белорусская техника хорошо себя зарекомендовала в работе, поэтому новый заказ был увеличен в 2 раза "Конечно, учитывая возможности такой огромной страны, как Бразилия, это не очень большой объем экспорта. Тем не менее мы удовлетворены развитием событий и планируем в ближайшее время объем поставок довести до $3 млн. Возможно, еще в 2013 г. реализуем по аналогичному адресу партию навесных косилок-измельчителей КИН-Ф-1500", - сообщил собеседник.

Что касается перспектив поставок продукции на южноамериканский рынок в целом, то, по мнению специалиста, эта будет в первую очередь кормоуборочная техника. "Опираясь на возможности филиала ПО "Гомсельмаш" в Аргентине, постараемся постепенно расширять круг партнеров. Возможно, придется освоить выпуск какой-то непрофильной для нас, однако востребованной здесь техники. Рецепт один: нужно подстраиваться под требования местного рынка", - подчеркнул Игорь Короткевич.

В настоящее время интересы белорусских производителей в Аргентине представляет филиал объединения, который находится в Сан-Франциско (пров. Кордова), а также дилерские центры в Рио-Терсеро, Лас Варильясе этой же провинции и в Консепсьон-дель-Уругвай (пров. Энтре-Риос). Рассматривается возможность создания аналогичных центров еще в некоторых аргентинских провинциях.

ПО "Гомсельмаш" - многопрофильный производитель машин для возделывания и уборки основных сельскохозяйственных культур. Технологический ряд выпускаемой продукции состоит из комбайнов и комплексов для уборки зерновых, кукурузы, других кормовых культур, сахарной свеклы, картофеля. (БЕЛТА/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ООО «ВЛАДИМИРСКИЙ МОТОРО-ТРАКТОРНЫЙ ЗАВОД» (ВМТЗ) ОТМЕТИЛО 68-ЛЕТИЕ

24 апреля одна из владимирских производственных площадок Машиностроительно-индустриальной группы "Концерн "Тракторные заводы" - ООО "Владимирский моторо-тракторный завод" - отпраздновала день рождения.

Началось строительство завода 70 лет назад - 28 февраля 1943 г. А ввод в строй первой очереди предприятия и выпуск первых 500 тракторов датируется 24 апреля 1945 г., что является важным историческим фактом успешного развития предприятия и самоотверженного труда машиностроителей в нелегкое военное время. Поэтому руководством завода было принято отметить в этом году сразу две эти важные для города и всей страны даты.

За годы работы завод уже выпустил свыше 1 млн. тракторов различных модификаций. Время вносит коррективы, и сегодня, в условиях вступления России в ВТО, стоят иные задачи, где на первый план выходит высокое качество продукции, способной конкурировать на международных рынках. За последние годы проделана большая работа по логистике и оптимизации рабочих площадей, которая позволила перейти к выпуску новой продукции. Сейчас завод выпускает большую часть компонентов для колесных тракторов "АГРОМАШ-30ТК", -50ТК, -60ТК, -85ТК и -85ТКГ, широкую гамму дизельных двигателей. Также владимирская производственная площадка Концерна "Тракторные заводы" сегодня осваивает новые виды продукции: комбайны 5-го поколения "АГРОМАШ-5000", многофункциональные энергетические контейнеры EWA, тракторные двигатели на газовом топливе.

В приветственном слове коллективу Владимирского моторо-тракторного завода президент Концерна "Тракторные заводы" Михаил Болотин сказал: "Мы должны вовремя выразить настоящим героям нашего времени благодарность за мужество, преданность и любовь, которые они проявляют к своему делу, обеспечивая ежедневным нелегким трудом экономическую стабильность и процветание страны".

Основные торжества в честь годовщины завода развернулись на площади у центральной проходной ВМТЗ. Здесь работников и ветеранов предприятия по-здравили руководители завода и Владимира, а затем началась развлекательная программа с участием фольклорного коллектива "Услада". На празднике 12 работникам и специалистам Владимирского моторо-тракторного завода, лауреатам корпоративной профессиональной премии "Золотые кадры" были вручены первые в истории новой России фотоальбомы "Твои люди, страна!" о людях труда, выпущенные лимитированным тиражом всего в 500 экземпляров.

Этот проект был осуществлен Концерном "Тракторные заводы" под эгидой Союза машиностроителей России. Все владимирские лауреаты оставили подписи в музейном экземпляре фотоальбома, который по завершению турне фотовыставки и сбора подписей всех "Золотых кадров" в 15 городах России, будет передан на хранение в единственный в России научно-технический музей истории трактора.

Также заслуженным работникам ВМТЗ были вручены благодарственные письма президента Концерна "Тракторные заводы" Михаила Болотина, Почетные грамоты администрации Владимира. Ряд работников был отмечен званием "Почетный ветеран завода", почетным знаком "Ветеран автомобильного и сельскохозяйственного машиностроения" и почетными грамотами обкома профсоюза работников автомобильного и сельскохозяйственного машиностроения.

Машиностроительно-индустриальная группа "Концерн "Тракторные заводы" - один из крупнейших российских интеграторов научно-технических и производственно-технологических ресурсов в машиностроении как в России, так и за рубежом. (Концерн "Тракторные заводы"/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

Интервью

РОССИЯ: ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ООО «АГРОМАШХОЛДИНГ» ВЯЧЕСЛАВ НУНГЕЗЕР РАССКАЗАЛ О ПЛАНАХ КОМПАНИИ НА 2013 ГОД

За последний год ООО "Агромашхолдинг" (АМХ) уверенно взяло курс на эффективные и действенные технологии для аграриев, усовершенствовав и расширив модельный ряд сельхозмашин российского брэнда. Исполнительный директор ООО "Агромашхолдинг" Вячеслав Нунгезер рассказал о достижениях, задачах и управленческой политике специализированной торгово-сервисной компании концерна "Тракторные заводы".

- Машиностроительная отрасль сегодня - это высокие технологии, внедренные в производство. Какие меры предпринимаются ООО "Агромашхолдинг" по укреплению позиций на рынке сельхозтехники?

- Единственный способ соответствовать уровню, которого требует современный рынок сельхозтехники, - максимально эффективно использовать имеющиеся ресурсы и идти в ногу с инновациями.

Нынешний год отмечен обострением конкуренции, что связано с присоединением России к ВТО. Это требует ускорения реакции на требования рынка и соответствия выпускаемой техники современным агротехнологиям. Инструменты для осуществления указанных мер известны и в полном объеме используются.

НИОКР - это сфера, которой в данный момент уделяется самое пристальное внимание. Исследования и разработки нацелены на улучшение выпускаемой техники и создание новых машин, не имеющих аналогов на российском рынке, как, например, гусеничный трактор "АГРОМАШ-Руслан".

В то же время Концерн "Тракторные заводы" проводит политику кооперации с лидерами сельскохозяйственного машиностроения, что позволяет нам оперативно выводить на рынок современные образцы техники, востребованные в энергоэффективных агротехнологиях. Примером этого могут служить комбайн "АГРОМАШ-Енисей-5000", прицепная и навесная сельхозтехника, оросительное оборудование.

Понимая, что максимальный эффект от применения наукоемкой техники можно получить лишь при ее грамотном использовании, ООО "Агромашхолдинг" осуществляет обучение и консультирование аграриев в рамках работы "Академии "АГРОМАШ" на региональных курсах повышения квалификации.

Набирает обороты программа "Открытый диалог", стартовавшая в декабре 2012 г. "Агромашхолдинг" проводит встречи с пользователями техники "АГРОМАШ", налаживает обратную связь с потребителями, рассказывает о новинках, а также принимает пожелания о расширении модельного ряда. Всего в 2013 г. планируется провести не менее 10 встреч в различных регионах страны.

Цель этих мероприятий - выпуск концерном продукто-

вой линейки, позволяющей сельхозтоваропроизводителям внедрять современные агротехнологии с максимальной экономической эффективностью, и при этом обеспечить пользователю техники "АГРОМАШ" комфорт использования и информационную поддержку.

- Какие задачи ООО "Агромашхолдинг" ставит на этот год?

- Говоря о планах на 2013 г., необходимо отметить итоги года минувшего. Несмотря на сложности, которые связаны с засухой в большинстве регионов России, "Агромашхолдинг" в 2012 г. показывал стабильные продажи.

По сравнению с показателями 2011 г. объем поставок через ОАО "Росагролизинг" был увеличен в шесть раз. ООО "Агромашхолдинг" намерено и далее кратно наращивать объем реализации техники концерна через лизинговую компанию.

Мы прекрасно понимаем, что в настоящее время ОАО "Росагролизинг" представляет наиболее выгодные финансовые условия на рынке. В 2013 г. ООО "Агромашхолдинг" ввело особые условия сервисной поддержки в отношении техники, поставляемой через "Росагролизинг". Рассчитываем, что такая мера будет способствовать выполнению наших планов.

Концерн планирует участвовать в программе поддержки государством предприятий машиностроения, по которой субсидироваться будет техника, реализованная сельхозтоваропроизводителям с 15% скидкой. Рассчитываем, что после проработки технологии реализации программы она позволит существенно обновить парк сельскохозяйственной техники.

Отмечу, что принципиальное решение, которое будет реализовываться в 2013 г. - поставка потребителю комплексного продукта. С 2012 г. "Агромашхолдинг" осуществляет поставки запасных частей на всю реализуемую продукцию. В планах на 2013 г. - улучшение сервисного обслуживания.

- Какие новинки предложит "АГРОМАШ" российскому потребителю в 2013 г.?

- ООО "Агромашхолдинг" продолжает работу по расширению продуктовой линейки, подтверждающей статус full-liner, для чего внимательно изучаются тенденции на рынке агротехнологий и сельскохозяйственной техники.

В 2013 г. стартуют продажи новой для ООО "Агромашхолдинг" линейки техники - оросительных систем, производство которых уже налажено на Волгоградском тракторном заводе. Аграриям будут представлены оросительные комплексы серий Monsun, Primus, Tifon барабанного и широкозахватного типа. Также будет представлен широкий спектр дополнительного оборудования к ним.

В этом году "Агромашхолдинг" продолжает расширять номенклатуру прицепной и навесной техники и оборудования, изготавливаемых в Саранске в кооперации с компанией Vogel & Noot.

Выводится на рынок обновленный ряд колесных сельхозмашин "АГРОМАШ" мощностью 30-85 л. с. Тракторы подверглись глубокой модернизации: существенно улучшены как технические характеристики, так и эргономика кабины. При этом цена на них в 2013 г. снижена на 15-20%. Также активно модернизируется и уникальный продукт - самоходные шасси мощностью 30 и 50 л. с.

К слову, в 2012 г. на 59-м Чемпионате мира по пахоте, который проходил в Хорватии, российская команда впервые использовала российский трактор "АГРОМАШ-85ТК", который доказал надежность. По итогам чемпионата РФ предоставлено право принять на своей территории мировое первенство в 2014 г., когда мы сможем увидеть мастерство лучших пахарей мира.

На базе ООО "ВМТЗ" реализуется серийное производство комбайнов "АГРОМАШ-Енисей 5000", производимых в кооперации с финской компанией Sampo Rosenlew. Комбайн превосходно показал себя в тяжелых погодных условиях во время испытаний во Владимирской области в 2012 г. Экономичный, производительный, с хорошей эргономикой кабины, этот комбайн показывает высокие результаты даже при повышенной влажности.

Флагман линейки гусеничных сельхозмашин нового поколения - сельскохозяйственный трактор "АГРОМАШ-Руслан", который, как и "АГРОМАШ-Енисей 5000", демонстрировался на выставке "Золотая осень", является уникальной разработкой. Мощный и надежный двигатель Cummins, оптимальная компоновка обеспечивают минимальное давление на почву среди тракторов тягового класса 6. Комфорт работы оператора достигается за счет надежной индивидуальной торсионной подвески.

- Как будет построена работа с дилерской сетью? Планируете в 2013 г. преференции для локальных дилеров и постоянных потребителей продукции концерна?

- Значение хорошо развитой и организованной дилерской сети невозможно переоценить. Поэтому ООО "Агромашхолдинг" продолжает реализовывать меры по ее расширению и укреплению. Многие дилеры выполняют также и роль сервисных центров в своих регионах. Поэтому в связи с выводом в 2013 г. множества новых продуктов "Агромашхолдинг" планирует обучение представителей товаропроводящей сети "АГРОМАШ" особенностям конструкции, а также грамотной эксплуатации и ремонту новых моделей.

Совместно с дилерами мы планируем проведение нескольких акций. Ранее я уже упомянул о программе дополнительной сервисной поддержки в гарантийный период техники, поставляемой через ОАО "Росагролизинг".

Следующая программа разработана для нашего нового гусеничного трактора. В 2013 г. "АГРОМАШ-Руслан" будет передаваться аграриям в аренду. Стоимость аренды составит порядка 150 тыс. руб. в месяц. Это позволит сельхозтоваропроизводителям без опаски принимать решение о применении новой, незнакомой техники. По окончании года пользователям будет предоставлено право выкупить технику с зачетом арендных платежей.

Понимая, что модернизированный трактор "АГРОМАШ-85ТК" находится в сегменте, в котором чрезвычайно сильна конкуренция, ООО "Агромашхолдинг" пускает акцию "Трактор на подмену". По условиям акции, при приобретении 10 тракторов дилер получает еще один трактор "на подмену". В случае выхода из строя одного из реализованных тракторов, дилер получает возможность в кратчайшие сроки заменить вышедшую из строя сельхозмашину исправной на время ремонта.

Своевременная и качественная реализация масштабного технического перевооружения аграрной отрасли, которое предстоит осуществлять в рамках постановления правительства Российской Федерации от 27.12.2012 г. №1432 "Об утверждении Правил предоставления субсидий производителям сельскохозяйственной техники", также может быть осуществлена лишь при грамотном взаимодействии заводов концерна и предприятий товаропроводящей сети.

Для достижения намеченных планов ООО "Агромашхолдинг" необходимо находиться в постоянном развитии и тесном диалоге с партнерами и потребителями. Совершенствование продуктовой линейки, развитие дилерской сети, использование имеющихся и разработка новых финансовых инструментов - это меры, которые позволят нам вывести на рынок качественную современную технику по оптимальной цене. (Трактор.ру/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

Анализ

США: РЫНОК ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА И ПИЩЕВОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИВ 2011 ГОДУ ВЫРОС

По данным американского Министерства торговли, США занимают третье место в мире по продажам оборудования для сельского хозяйства и пищевкусовой промышленности (включая торговое и промышленное холодильное оборудование и оборудование для предприятий общественного питания). Американские компании контролируют почти 70% внутреннего рынка сельскохозяйственной техники и 16,7% глобального; доля экспорта в ее производстве превышает 45%.

Изготовлением оборудования для сельского хозяйства и пищевой промышленности в США занимаются несколько тысяч компаний, большинство которых относятся к разряду мелких и средних. Сельскохозяйственная техника выпускается в 38 штатах, но сконцентрированы ее продуценты в основном на Среднем Западе, а также в штатах Калифорния и Техас. В отличие от других видов оборудования сельскохозяйственное изготовляется преимущественно в небольших городах и сельской местности - ближе к конечному потребителю.

На Среднем Западе и в шт. Калифорния и Техас базируются также многие продуценты оборудования для пищевой промышленности, холодильного оборудования и оборудования для предприятий общественного питания. В 2011 г. совокупная доля американских компаний в мировых продажах оборудования для пищевкусовой промышленности составила 6,4%.

По оценке Министерства торговли, число напрямую занятых производством оборудования для сельского хозяйства и пищевкусовой промышленности в США превышает 95 тыс. В частности, изготовлением сельскохозяйственной техники в декабре 2011 г. занималось 62,4 тыс. человек против 49,2 тыс. годом ранее. Возросла занятость и в других секторах рассматриваемой отрасли, а в машиностроении США в целом число рабочих мест увеличилось с января 2010 г. по июнь 2012 г. на 130 тыс.

Экспорт оборудования для сельского хозяйства и пищевкусовой промышленности из США в 2011 г. увеличился по сравнению с предыдущим годом на 20% и достиг $15,6 млрд. Наиболее крупными покупателями этого оборудования были Канада, Мексика, Австралия, КНР и Бразилия. Евросоюз в целом занимал второе место в вывозе указанного оборудования из США после Канады.

Главной статьей экспорта рассматриваемого оборудования из США в 2011 г. являлась сельскохозяйственная техника ($10,2 млрд.), а основными конкурентами американских компаний на данном рынке стали фирмы из Германии, Италии, Японии и КНР.

На ряде ключевых для США рынков сбыта тормозом для расширения поставок становятся высокие ввозные пошлины (нередко достигающие 35%) и введение нетарифных барьеров, целью которых является импортозамещение и локализация производства узлов и компонентов. Среди других препятствий для американских экспортеров можно назвать слабую в некоторых странах защиту интеллектуальной собственности, запрет или ограничения на ввоз отремонтированных изделий и все еще затрудненный после мировой рецессии доступ фирм (особенно мелких и средних) к кредитам.

Рост экспорта рассматриваемого оборудования из США в будущем должен стимулироваться такими факторами, как увеличение численности мирового населения (до 9 млрд. человек в 2050 г.) и прослойки среднего класса в развивающихся странах, а также общее повышение интереса к диетическому питанию. Данные факторы потребуют существенного расширения производства главных сельскохозяйственных культур, свежего и переработанного мяса, молочных изделий, фруктов, овощей, напитков и других продуктов. И делать это придется при существующих на сегодня земельных и водных ресурсах. В результате спросом будет пользоваться преимущественно то оборудование, которое обеспечивает более эффективное увеличение количества и ассортимента изготовляемых продуктов питания при максимальном сбережении водных и других ресурсов. (БИКИ/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

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

СТАНКОСТРОИТЕЛЬНАЯ И ИНСТРУМЕНТАЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

УКРАИНА: ПАО «КРАМАТОРСКИЙ ЗАВОД ТЯЖЕЛОГО СТАНКОСТРОЕНИЯ» ЗАКОНЧИЛО 2012 ГОД С ПРИБЫЛЬЮ

2012 г. Краматорский завод тяжелого станкостроения (Краматорск, Донецкая обл.), согласно международным стандартам финансовой отчетности, закончил с чистой прибылью 1,55 млн. гр. Об этом говорится в сообщении компании.

В 2012 г. завод получил чистый доход 258,288 млн. грн.

Краматорский завод тяжелого станкостроения является одним из крупнейших производителей тяжелых и уникальных станков для обработки тел вращения диаметром до 5 м, длиной до 25 м и массой до 250 т. 97,7% акций завода принадлежит компании Zubria Holdings Limited (Кипр). (Metalmonitor/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

БЕЛАРУСЬ: ХОЛДИНГ «БЕЛСТАНКОИНСТРУМЕНТ» СОЗДАЕТ ПРОИЗВОДСТВО НОВЫХ ВИДОВ ИМПОРТОЗАМЕЩАЮЩИХ СТАНКОВ

Холдинг "Белстанкоинструмент" создает производство оборудования для местных потребителей, что позволит им сократить инвестиционный импорт. Об этом сообщил генеральный директор холдинга Виктор Бутко.

На одном из предприятий холдинга - ОАО "Завод "Визас" (Витебск) - освоен сложнейший зуборезный станок с числовым программным управлением для конических колес. "Производство этого типа оборудования в Беларуси до настоящего момента отсутствовало, а в мире имеется ограниченное число производителей аналогичных станков - всего 5 фирм, - отметил Виктор Бутко. - Мы продолжим работу по этой тематике и в дальнейшем перейдем к созданию комплекса оборудования для металлообработки".

Создание такого оборудования направлено на удовлетворение потребностей основных белорусских потребителей в высокотехнологичных типах зубообрабатывающего оборудования. Это позволит сократить импорт и создать предпосылки для экспорта этой группы оборудования в страны ближнего и дальнего зарубежья, подчеркнул генеральный директор.

Новые уникальные разработки с импортозамещающим эффектом запланировало на 2013-2015 гг. и ОАО "МЗОР" - управляющая компания холдинга "Белстанкоинструмент". Среди них - станок для комплексной высокоскоростной обработки деталей сложной конфигурации, различные виды обрабатывающих центров и другого высокотехнологичного оборудования.

По итогам 2012 г. темп роста производства продукции в ОАО "МЗОР" составил 215,3% к предыдущему году, по холдингу "Белстанкоинструмент" - 202,1%. Прибыль от реализации продукции по управляющей компании достигла свыше Br10,6 млрд., по холдингу - Br169,7 млрд. Выручка от реализации товаров и услуг в ОАО "МЗОР" составила Br100,5 млрд., по холдингу - Br1,4 трлн. Рентабельность реализованной продукции за 2012 г. МЗО" достигла 14%, холдинга - 15,3%. Уровень материалоемкости снизился на МЗОРе на 13,8%, в холдинге - на 5,6%.

На 2013 г. объем производства продукции прогнозируется на уровне 108,5%, за первый квартал этот показатель составил 113%. Рентабельность продаж должна быть на уровне 12% по итогам года, за январь-февраль этот показатель выполнен. Снижение материалоемкости в нынешнем году планируется на уровне минус 2%.

Холдинг "Белстанкоинструмент" создан в июле 2012 г., в него входит 16 предприятий Министерства промышленности - производителей станков и инструмента, различных видов металлообрабатывающего оборудования. Управляющей компанией холдинга стало ОАО "МЗОР". В числе участников холдинга - ОАО "Станкозавод "Красный борец" (Орша), ОАО "МЗАЛ им. П. Машерова" (Минск), ОАО "СтанкоГомель", ОАО "Станкостроительный завод им. С. Кирова", ОАО "Институт "Белоргстанкинпром", другие станкостроительные и инструментальных заводы республики. Свою историю Минский завод им. Октябрьской революции (МЗОР) отсчитывает от 1908 г. (БЕЛТА/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: УРАЛЬСКАЯ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ (УМК) «ПУМОРИ» СТАЛА ПОБЕДИТЕЛЕМ РЕЙТИНГА «МОДЕРНИЗАЦИЯ И ИНЖИНИРИНГ – 2013»

Подведены итоги очередного рейтинга "Модернизация и инжиниринг - 2013", проведенного Деловым порталом "Управление производством", ведущим русскоязычным ресурсом по производственной тематике, среди задач которого популяризация лучшего опыта управления производством, проведение актуальных исследований и рейтингов по производственной тематике.

В отличие от прошлых рейтингов "Инжиниринг в России" в название рейтинга 2013 г. было добавлено слово "модернизация". По словам организаторов, "значимость этого направления трудно переоценить. В России на сегодняшний день 30-70% стоимости проектов модернизации и пуска новых производств занимает стоимость оборудования и технологий (в зависимости от отрасли). И именно инжиниринговые компании реализуют эти проекты, пуская заводы под ключ, внедряя новые технологии, обеспечивая поставки нового оборудования для проектов модернизации существующих предприятий". Уральская машиностроительная корпорация "Пумори" заняла второе место среди участников рейтинга по объему выручки. При этом она обладает самой большой выручкой по трем классическим видам инжиниринга - поставка оборудования, технологический инжиниринг и консультационный инжиниринг.

В 2012 г. корпорация реализовала немало крупных проектов в 11 различных отраслях из 15, представленных в рейтинге. В 7 их них, включая электроэнергетику, она является лидером по объему выполненных работ и предоставленных услуг.

За высокие результаты по трем видам инжиниринга и самую широкую отраслевую представленность корпорация "Пумори" названа победителем в номинации "Лучшая комплексная инжиниринговая компания России".

В итогах рейтинга говорится: "Наличие ряда инженерно-технических и обучающих центров, партнерство с мировыми лидерами и поставщиками оборудования, качество долгосрочного сотрудничества с клиентами позволило корпорации покорить очередную вершину, что и неудивительно, ведь "Пумори" - это название одной из самых сложных и красивых вершин Гималаев, чья высота достигает 7162 м". (Пресс-служба УМК "Пумори"/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ИРАН: В 2012 ГОДУ СТАНКОСТРОЕНИЕ ВЫШЛО НА НОВЫЙ ЭТАП РАЗВИТИЯ

Директор Тебризского машиностроительного завода А. А. Хадем сообщил, что в 2012 г. на заводе началось серийное производство восьми новых видов продукции, в частности вертикальных фрезерных обрабатывающих центров с ЧПУ VMC-1050. Технологиями производства таких станков располагает ограниченное число промышленно развитых стран, в частности США и Германия, и на их поставки в Иран западными странами наложен запрет. Поскольку указанные центры считаются в Иране высокотехнологичной продукцией, имеющей стратегическое значение, ее экспорт из страны запрещен.

На данный момент на заводе произведено 30 обрабатывающих центров с ЧПУ, которые поставлены на внутренний рынок. Они используются при изготовлении многих высокоточных деталей и комплектующих для нефтегазовой, нефтехимической, авиационно-космической, оборонной, стекольной промышленности и других отраслей. Для осуществления замеров и определения допусков на центрах применяются лазеры. Стоимость каждого такого центра, произведенного на Тебризском машиностроительном заводе, составляет более 80 тыс. евро, и их серийное производство позволяет сэкономить значительные валютные средства.

Директор Тебризского машиностроительного комбината по НИОКР А. Дежпасанд после ввода в эксплуатацию линии по производству VMC-1050 подчеркнул, что она спроектирована и построена исключительно благодаря усилиям инженеров комбината.

В 2012 г., несмотря на санкции Запада, Тебризский машиностроительный завод поставил несколько партий другой продукции в ряд зарубежных стран, в том числе европейских. (БИКИ/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: В ПАО «ХАРЬКОВСКИЙ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД «КРАСНЫЙ ОКТЯБРЬ» ОСВОЕНО ПРОИЗВОДСТВО НОВЕЙШЕГО ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ ПОРЕЗКИ КИРПИЧА

ПАО "Харьковский машиностроительный завод "Красный Октябрь", единственный в странах Восточной Европы поставщик комплексных технологических решений для кирпичных заводов, выпустило первый образец нового автомата порезки PL-500, сравнимого по характеристикам с западноевропейскими аналогами.

PL-500 - новинка, разработанная конструкторским бюро предприятия. При создании этого технологического комплекса ее разработчики ориентировались на лучшие европейские образцы, такие как автомат швейцарской фирмы "Фрейматик". Автомат производственной мощностью до 12500 тыс. штук условного кирпича в час позволяет резать керамический брус с высокой точностью и одновременным нанесением фасок на лицевые грани кирпича.

"Кирпич с фаской по внешним граням - тот вид строительного материала, который пользуется стабильным спросом на рынке, поскольку обеспечивает эстетичный вид сооружения. Поэтому мы уверены, что интерес к данному оборудованию будет серьезными, тем более при отличных технико-эксплуатационных характеристиках мы установили конкурентоспособную цену на эту машину, почти в полтора раза меньшую, чем у западноевропейских аналогов", - отметил директор завода Андрей Гура. Он отметил, что предприятие уже имеет заказы на данную разработку, а первый образец в апреле был отгружен в Казахстан.

Ранее предприятие выпускало комплексы многострунной резки КРОК-46 с нанесением фаски на одну грань кирпича. Новый комплекс унаследовал конструктивные и технологические особенности техники предыдущего поколения, но с учетом более современных задач и специфики.

В конструкции ключевых узлов используется импортная комплектация, в частности, применены мотор-редукторы Lenze и Motovario, пневмооборудование CAMOZZI.

Одно из важнейших особенностей нового комплекса в том, что размеры кирпича для резки могут варьироваться в широких пределах, при этом подстройка под новые размеры проста в исполнении и производится в короткие сроки.

Кроме того, в PL-500 отказались от использования роликовых и ленточных механизмов: мерный брус и заготовки передвигаются по рабочим поверхностям скольжением, что положительно отражается на внешнем виде изделий.

В целом в данном комплексе обеспечена простота конструкции, что позволяет минимизировать затраты на обслуживание и эксплуатацию оборудования. (Пресс-служба ПАО "Харьковский машиностроительный завод "Красный Октябрь"/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

СНГ: БЕЛАРУСЬ РАССЧИТЫВАЕТ РАСШИРИТЬ ПОСТАВКИ В АРМЕНИЮ КРУПНОКАРЬЕРНОЙ ТЕХНИКИ

Беларусь рассчитывает расширить поставки в Армению крупнокарьерной техники. Об этом заявил министр промышленности Беларуси Дмитрий Катеринич на встрече с министром экономики Армении Ваграмом Аванесяном.

В частности, белорусский министр отметил, что в Армении хорошо развита горнодобывающая промышленность, и техника предприятия "БелАЗ" грузоподъемностью до 130 т уже востребована и успешно работает в этой стране. "Надеюсь, что для разработки новых месторождений мы уже в конце года или в 2014 г. поставим сюда и первые 160-тонные "БелАЗы", - отметил министр.

Дмитрий Катеринич также выразил готовность организовать поставки в Армению и другой необходимой техники, которая производится в Беларуси. Для нужд сельского хозяйства белорусскими предприятиями разработан целый шлейф техники и оборудования, среди которых в том числе имеются агрегаты для возделывания виноградников.

В свою очередь министр экономики Армении также выразил заинтересованность в реализации намеченных совместных проектов и поиске новых видов и направлений сотрудничества, которые бы позволили значительно нарастить двусторонний товарооборот. (БЕЛТА/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ПРОИЗВОДИТЕЛИ ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОЙ И КОММУНАЛЬНОЙ ТЕХНИКИ НАМЕРЕНЫ ЗАЩИТИТЬ ВНУТРЕННИЙ РЫНОК

В Москве в рамках совместного заседания Комитета по тракторному, сельскохозяйственному, лесозаготовительному, коммунальному и дорожно-строительному машиностроению при Бюро Центрального совета Союза машиностроителей России (далее профильный Комитет союза) и Саморегулируемой организации (Некоммерческого партнерства) "Производителей дорожно-строительной, коммунальной и наземной аэродромной техники "Спецавтопром" (далее СРО "Спецавтопром") были обсуждены актуальные проблемы рынка дорожно-строительной и коммунальной техники, а также возможные меры государственной поддержки ее производителей, особенно после вступления России в ВТО.

В работе заседания приняли участие директор Департамента транспортного и специального машиностроения Минпромторга России Тимур Микая, курирующий производство строительно-дорожной и коммунальной техники, а также руководители основных российских компаний-производителей данного вида продукции и ведущие эксперты отрасли.

Заместитель председателя профильного Комитета союза, исполнительный директор ОАО "ЧЕТРА - Промышленные машины" Виктор Четвериков описал сложную ситуацию в сегменте строительно-дорожного и коммунального машиностроения, характеризующуюся острой конкуренцией из-за увеличения присутствия импортной техники на внутреннем рынке при его общем падении.

По мнению эксперта, Россия в настоящее время, по сути, "кормит" китайское машиностроение: падение в 2012 г. российского производства для нужд внутреннего рынка составило -6% к 2011 г. в денежном выражении, тогда как импорт строительно-дорожной техники вырос на 67% к 2011 г. в денежном выражении, прежде всего за счет поставок из Китая. При этом экспансия китайских производителей осуществляется зачастую с использованием элементов ценового демпинга и других инструментов недобросовестной конкуренции. Кроме того, Виктор Четвериков считает также актуальным выработку и реализацию мер по снижению параметров износа строительно-дорожной техники до уровня менее 30% (сегодня в отдельных компаниях он достигает 70%).

Коллегу поддержал председатель правления СРО "Спецавтопром", генеральный директор "РМ-Терекс", член Бюро ЦС Союза машиностроителей России Александр Филатов. Он отметил необходимость консолидации усилий, в том числе имеющихся ресурсов обеих общественных организаций (СРО и Комитет), по защите интересов российских произво-

дителей строительно-дорожной и коммунальной техники. Александр Филатов направил в резолюцию заседания подготовленные СРО "Спецавтопром" 18 предложений по повышению эффективной конкуренции в РФ, стимулированию экспорта продукции и другим возможным мерам поддержки российских производителей, гармонизированным с требованиями ВТО.

Заместитель председателя профильного Комитета союза, вице-президент Концерна "Тракторные заводы" Наталия Партасова подчеркнула, что в настоящее время государственная поддержка, оказываемая российским предприятиям, выпускающим строительно-дорожную технику, не достаточна для повышения конкурентоспособности национального продукта на внутреннем и мировом рынках и инновационного развития данного сегмента машиностроительного комплекса России.

Машиностроителями к настоящему моменту уже сделано немало: решением ЕЭК повышены ставки ввозных таможенных пошлин на отдельные виды строительно-дорожной техники по 3 кодам ТН ВЭД, в отношении еще одной - "трубоукладчиков прочих" - работа продолжается. Подготовлены и направлены в профильные органы власти и общественные структуры предложения по расширению "Перечня чувствительных товаров", о введении жестких технических и экологических требований для импортируемой на территорию России техники, о необходимости расширения действия порядка субсидирования производителей техники по кредитам, полученным на техническое перевооружение, о пролонгации механизма закупок лесопожар-ной техники для государственных нужд у единственного поставщика и т.д.

Несмотря на достигнутые успехи, необходимо формирование комплексной системы новых взаимодополняющих механизмов: защитных мер таможенно-тарифного регулирования, участия государственных и финансовых институтов в поддержке экспортных поставок российской техники, стимулирования спроса и техперевооружения, реализации НИОКР. Именно по этим направлениям поддержка государствами собственных производителей осуществляется в мировой практике, как на внутренних рынках, так и за рубежом.

В завершение Наталия Партасова предложила создать совместную рабочую группу по развитию строительно-дорожного и коммунального машиностроения, которая могла бы стать действенным органом формирования единой политики комитета, СРО "Спецавтопром" и профильных экспертов рынка.

Вице-президент СРО "Спецавтопром" Юрий Шемчишин рассказал участникам заседания о ходе совместной работы по формированию в Российской Федерации комплексной системы утилизации самоходных сельскохозяйственных машин, строительной и дорожной техники, в частности, по проведению аналитических исследований при подготовке технико-экономического обоснования механизма, который обеспечит утилизацию техники и стимулирование спроса.

Директор Департамента транспортного и специального машиностроения Минпромторга России Тимур Микая прокомментировал возможность участия государства в мероприятиях по защите в условиях либерализации рынка интересов национальных производителей строительно-дорожной и коммунальной техники. В частности, он отметил, что органы власти готовы к диалогу, но для наиболее эффективного принятия решений о возможных мерах поддержки необходимо глубокое и всестороннее изучение проблемного поля с анализом возможных экономических последствий предлагаемого решения. Без такого предварительного подготовительного процесса осуществление изменений действующей нормативно-правовой и законодательной базы, гармонизированных с требованиями Всемирной торговой организации, в рамках инициативы, заявленной производителями, будет серьезно затруднено.

Резюмируя обсуждение ситуации в дорожно-строительном и коммунальном машиностроении и поиск путей развития данного сегмента, председатель профильного Комитета союза, президент машиностроительно-индустриальной группы "Концерн "Тракторные заводы" Михаил Болотин отметил, что необходимо тщательное изучение мирового опыта и участия государства в его развитии с целью дальнейше-го использования во благо России. "Все поступившие от участников заседания предложения по решению задач, стоящих перед машиностроителями, - по мнению Михаила Болотина, - заслуживают внимания и комплексного рассмотрения. Особую значимость представляют меры господдержки по возврату средств на модернизацию, НИОКР и стимулированию российского производителя. Ведь главная задача сегодня - не просто приумножить существующий национальный производственно-конструкторский потенциал, а интегрировать его во всемирную систему как ведущего игрока".

Председатель комитета поддержал инициативу по формированию рабочей группы, которая станет действенной площадкой по обсуждению обществом, властью и бизнесом стратегических тенденций и трендов развития рынка.

Комитет при Бюро Центрального совета Общероссийской общественной организации "Союз машиностроителей России" по тракторному, сельскохозяйственному, лесозаготовительному, коммунальному дорожно-строительному машиностроению (Комитет) был создан 3 апреля 2008 г. и является постоянно действующим консультационно-совещательным органом при Бюро Центрального совета ".

Основной целью деятельности комитета является содействие обеспечению совершенствования механизмов правового, нормативного, административного и рыночного регулирования деятельности от-раслей машиностроительного комплекса, обеспечивающих развитие отечественного тракторного, сель-скохозяйственного, лесозаготовительного, коммунального дорожно-строительного, подъемно-транспортного машиностроения и производства лифтов, а также консолидированная выработка программ по развитию указанных отраслей машиностроительного комплекса и осуществление координации и своевременного контроля эффективности их реализации. (Пресс-релиз "Союза машиностроителей России"/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ОАО «АВТОКРАН» ПОДВЕЛО ИТОГИ ЗА I КВАРТАЛ 2013 ГОДА

Завод "Автокран" продолжает подтверждать лидерские позиции в России и странах СНГ. За первый квартал предприятие выпустило 533 единицы автокрановой техники под брэндом "Ивановец". Это на 45,6% превышает прошлогодние объемы за тот же временной период.

Как и в прошлом году, самые высокие темпы роста показали автокраны "Ивановец" серии "АК" грузоподъемностью 25 т. За отчетный период было произведено 292 единицы данной серии, что в 3 раза превышает показатели первого квартала 2012 г.

На сегодняшний день "Автокран" - самое современное краностроительное предприятие в России, оснащенное новейшим технологическим оборудованием. Планомерная модернизация производственных линий позволяет предприятию стабильно наращивать объемы выпускаемой продукции. (Пресс-служба ОАО "Автокран"/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

БРАЗИЛИЯ: HYUNDAI HEAVY INDUSTRIES CO LTD. (HHI) ОТКРЫЛА ПЕРВЫЙ ЗАВОД СТРОИТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ

Новая производственная площадка Hyundai Heavy Industries Co Ltd. (HHI) была построена в Итатиаее (шт. Рио-де-Жанейро). В строительство нового бразильского завода HHI было инвестировано $175 млн. Известно, что первоначальная производственная мощь промышленного гиганта площадью 500 тыс. кв. м будет составлять порядка 3 тыс. машин в год. К началу 2014 г. руководство Hyundai планирует поднять производственную планку своего бразильского "детища" до 4 тыс. единиц техники в год.

Ожидается, что новый бразильский завод станет главной базой Hyundai в Центральной и Южной Америке. (Экскаватор.ру/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

США: KOMATSU AMERICA CORP. ПРЕДСТАВИЛА НОВУЮ МОДЕЛЬ ФРОНТАЛЬНОГО ПОГРУЗЧИКА

На смену устаревшим моделям погрузчиков WA250PZ-6 и WA250-6 пришел новый WA270-7.

Эксплуатационная масса новинки составляет 13 т. От старших собратьев колесный погрузчик WA270-7 отличается высокой рабочей эффективностью, экономичностью, комфортабельностью и улучшенными эксплуатационными характеристиками по части снижения эксплуатационных затрат и повышения производительности.

WA270-7 оборудован мотором Komatsu SAA6D107E-2 EU стандарта Stage 3B/EPA Tier 4 Interim. Мощность двигателя - 149 л. с. По сравнению с погрузчиком WA250-6, расход топлива новой машины ниже на 10%.

Улучшенная подъемная сила WA270-7 (увеличена на 10%), параллельный подъем для погрузки паллет, большое усилие наклона при работе с крупным навесным оборудованием, высокое усилие отрыва для заполнения ковша - все это стало возможным благодаря конструкции рычажного механизма типа PZ.

За счет специальной системы Komatsu SmartLoader Logic крутящий момент двигателя новинки может регулироваться автоматически, с учетом нагрузки.

Рабочие условия оператора новой машины стали более комфортными. Инженеры модернизировали приборную панель. Снизили уровень вибрации и шума. Для улучшения обзорности опустили линию лобового стекла.

Необходимая информация о рабочих параметрах машины выводится на жидкокристаллический семидюймовый монитор. При этом оператор с легкостью может изменять необходимые ему настройки. (Экскаватор.ру/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ЮЖНАЯ КОРЕЯ: HYUNDAI HEAVY INDUSTRIES (HHI) К 2016 ГОДУ ПЛАНИРУЕТ УВЕЛИЧИТЬ ОБЪЕМ ПРОДАЖ СТРОИТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ

Компания Hyundai является лидером на одиннадцати основных рынках экскаваторной техники. В 2011 г. объем продаж строительной техники производства Hyundai Heavy Industries (HHI) достиг $9,5 млрд. Но в планах компании в 2016г. преодолеть планку в $13 млрд.

На мировом рынке гидравлических экскаваторов в классе до 120 т доля HHI составляет 9%.

По заявлению S.G. Rhee, управляющего директора Европейского отделения HHI в Geel (Бельгия): "Пятилетний план основан на строительстве новых заводов, развитии на новых рынках и внедрении новых продуктов".

Семь заводов HHI расположены в Корее, Китае, Индии и Бразилии. Новые производственные мощности планируется открывать на наиболее быстрорастущих рынках. Собственные сбытовые компании основываются в Южной Африке, Алжире и Малайзии. Их задачей является развитие рынка для продуктов HHI, организация дилерской сети и координация обучения, поставок запасных частей и маркетинга.

Компания Hyundai Cummins Engine Company, совместное предприятие с долями 50-50 между HHI и производителем двигателей из США Cummins, ведет строительство одного из наиболее современных заводов по производству дизельных двигателей стоимостью в $40 млн. Работы будут завершены в 2014 г. Ожидается, что годовой объем выпуска двигателей мощностью до 224 кВт достигнет 50000 единиц.

Для обеспечения независимости от поставщиков, HHI разрабатывает собственные гидравлические компоненты, такие как электродвигатели поворота и перемещения гидравлических экскаваторов и блоки управления, а также гидронасосы с переменным рабочим объемом. (Экскаватор.ру/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ЯПОНИЯ: КОМПАНИЯ HITACHI LTD. ПОДВЕЛА ИТОГИ 2012 ФИНАНСОВОГО ГОДА

Компания Hitachi обнародовала итоги финансового года: доходы за прошедший год по сравнению с 2011 г. снизились на 5,5% и составили $8,21 млрд. Чистая прибыль компании осталась в плюсе - на 1,9% больше, чем в 2011 г. Всего - $250 млн.

Наименее прибыльным в прошлом году для японского производителя стал китайский рынок сбыта - уровень дохода снизился на 32,7% и составил $966 млн. На 11% сократились доходы на европейском рынке ($610 млн.). Не порадовал даже рынок Японии - минус 9%. Надо отметить, что низкие показатели домашнего рынка стали результатом продажи активов дочерней фирмы TCM, о чем стало известно еще в августе минувшего года.

По данным компании, за 2012 г. доходы Hitachi в сегменте строительной техники выросли всего на 1% и составили $8,06 млрд. Годовая выручка на северо- и южноамериканском рынках сбыта Hitachi выросла на 23,4% ($1,21 млрд.). В СНГ, Африке и на Ближнем Востоке - на 12,8% ($861 млн.).

В планах Hitachi на следующий финансовый год числится восстановление спроса на рыке Китая и со стороны американских и японских арендных компаний. А вот на европейский рынок японский производитель смотрит с большим пессимизмом. Судя по прогнозам, в ближайший год рынок Европы по-прежнему будет аутсайдером.

Несмотря на это, общий доход Hitachi в 2013 ф. г. планируют поднять на 7,5%, что в денежном эквиваленте составляет $8,83 млрд. Чистый доход - на 50% ($395 млн.). (Экскаватор.ру/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

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

ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ, что подписчики информматериалов «Машиностроения Украины» БЕСПЛАТНО рекламируют свои сайты на сервере и блоге журнала в Internet?

УКРАИНА: ДП «КРАНШИП» УСПЕШНО ИСПЫТАЛО БУКСИР «ЛИГЕР»

В Керчи на судостроительном заводе "Краншип" успешно прошли ходовые испытания буксира "Лигер". В ходе испытаний были подтверждены все проектные решения. Как сообщил главный конструктор судна Евгений Демидов, скорость буксира "Лигер" составила 14,5 узлов, тяговое усилие - 70,2 т.

Буксир "Лигер" четвертое судно серии буксиров проекта TUG 65, построенное на верфи ДП "Краншип". Буксир является многоцелевым с ледовым классом Arc 4, мощностью 5070 л. с. Судно построено под надзором Российского Морского Регистра Судоходства на класс KM*Arc4 1 R1 AUT1 FF3WS по проекту конструкторского бюро "Трансшип-дизайн", главный конструктор Евгений Демидов.

ДП "Краншип" - единственная верфь на Черноморско-Азовском бассейне, которая строит буксиры ледового класса и сама проводит эскортные испытания. ДП "Краншип" находится в Керчи (АР Крым) и входит в состав группы компаний "Трансшип". Специализируется на строительстве полнокомплектных многоцелевых буксиров мощностью 1600-6400 л. с., а так же плавкранов, барж и плавучих перегрузочных комплексов. Основана в январе 2007 г. Занимает территорию 8 гектар, имеет причалы с глубиной в 6 м и общей протяженностью 350 м. На предприятии работает 400 человек. (Trans-Port.com.ua/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА: ПАО «НИКОЛАЕВСКИЙ ЗАВОД «ОКЕАН» В 2012 ГОДУ УВЕЛИЧИЛО ЧИСТЫЙ УБЫТОК

ПАО "Николаевский завод "Океан" в 2012 г. увеличило чистый убыток по международным стандартам финансовой отчетности (МСФО) на 44,29% по сравнению с 2011 г. до 159,71 млн. грн. Согласно сообщению компании в системе раскрытия информации НКЦБФР, ее чистый доход в 2012 г. уменьшился на 11,65% до 67,16 млн. грн. Валовой убыток сократился на 2,7% до 58,89 млн. грн., операционный - увеличился на 8,1% до 123,41 млн. грн.

Николаевский судостроительный завод "Океан" (до апреля 2011 г. - "Вадан Ярдс Океан" до декабря 2008 г. - Damen Shipyard's Okean) специализируется на производстве и ремонте контейнеровозов, танкеров, буксиров, барж водоизмещением до 350 тыс. т.

По состоянию на 31 декабря 2012 г., по данным сводного учетного реестра собственников ценных бумаг ПАО, владельцем пакета компании в 98,7% выступает "Дартвелл Ентерпрайзес Лимитед", зарегистрированная на Британских Виргинских островах.

Президентом завода "Океан" выступает исполнительный директор судостроительного субхолдинга Smart Maritime Group (SMG) группы "Смарт-холдинг" Василий Федин; о готовности купить 50% акций судозавода "Океан" "Смарт-холдинг" сообщил в начале 2012 г. (Metalmonitor/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА: ООО «СПЕЦИАЛЬНОЕ КОНСТРУКТОРСКОЕ БЮРО (СКБ) «УКРЭЛЕКТРОМАШ» РАСШИРЯЕТ ЛИНЕЙКУ ДВИГАТЕЛЕЙ ДЛЯ СУДОСТРОЕНИЯ

Специальное конструкторское бюро (СКБ) "Укрэлектромаш", ведущий в Украине разработчик общепромышленных и специальных электродвигателей малых и средних высот, входящее в Индустриальную группу "УПЭК", приступило к производству асинхронных электродвигателей ДМНА250S2 мощностью 75 кВт. Об этом сообщает пресс-служба УПЭК.

Согласно информации, двигатели ДМНА250S2 относятся к серии морских, малошумных асинхронных двигателей и предназначены для эксплуатации на морских судах в условиях неограниченного района плавания в качестве приводов судовых механизмов, в частности, насосов. "Новые двигатели СКБ по техническим характеристикам превосходят выпускаемые в настоящее время аналоги других производителей - электродвигатели АН92-2, АНУ92-2 отечественного производства, - рассказывает генеральный директор СКБ "Укрэлектромаш" Александр Браславец. - В этой модели двигателя значительно улучшены водозащитные и виброакустические характеристики (IP55 по ГОСТ 14254). Кроме того, для повышения надежности двигателя применен закрытый подшипник, что снижает затраты на его регламентное обслуживание". (Metalmonitor/ Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА: ПАО «ХЕРСОНСКИЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД» (ХСЗ) СПУСТИЛО НА ВОДУ ВТОРОЙ ПОЛНОКОМПЛЕКТНЫЙ ТАНКЕР «СВЛ ЛОЯЛТИ»

Херсонский судостроительный завод (ХСЗ, входит в субхолдинг Smart Maritime Group), спустил на воду танкер проекта RST27 "СВЛ ЛОЯЛТИ". Это второе судно серии танкеров, которые предприятие строит по заказу группы компаний SVL (Мальта). Как сообщает пресс-служба судостроительного предприятия, общая стоимость контракта составляет более $50 млн. Судно предназначено для морской и смешанной ("река-море") транспортировки сырой нефти и нефтепродуктов, в том числе бензина, без ограничения по температуре вспышки, с обеспечением перевозки груза с поддержанием температуры 60 °С. Обеспечивается одновременная перевозка двух сортов груза.

Совладелец компании SVL Артемий Осипьян высказал благодарность коллективу завода за высокое качество выполнения судостроительных работ. "Качественное выполнение нашим предприятием заказа на строительство серии танкеров проекта RST 27 с опережением контрактных сроков дает заводу уверенность в получении новых масштабных контрактов. Уже в ближайшее время мы рассчитываем значительно расширить наш портфель. При этом полнокомплектное судостроение остается приоритетным направлением деятельности предприятия", - отметил в ходе торжественного митинга, посвященного спуску судна, генеральный директор ХСЗ Олег Федак.

Контракт на строительство трех полнокомплектных танкеров "река-море" был подписан между ХСЗ и мальтийской компанией SVL в 2011 г. Головное судно проекта RST27 "СВЛ ЛИБЕРТИ" было передано заказчику 22 марта. Степень готовности третьего судна серии составляет 80,6%. Полностью выполнение контракта предполагается завершить в 2013 г.

Проект разработан Морским инженерным бюро (МИБ, Одесса). Габаритная длина судна - 140,85 м, ширина - 16,86 м, высота борта - 6 м. Вместимость шести грузовых танков и двух отстойных танков 8100 куб. м, дедвейт в море - 6980 тонн при осадке 4,20 м, в реке при осадке 3,60 м - 5378 т, скорость в эксплуатации - 10 узлов.

При проектировании танкера учтены специальные требования нефтяных компаний, а также соблюдены дополнительные экологические ограничения класса Российского морского Регистра судоходства "ЭКО Проект" (ECO-S). Танкеры удовлетворяют габаритам Волго-Донского судоходного канала и Волго-Балтийского пути. Суда полностью соответствуют новым международным требованиям.

Херсонский судостроительный завод основан в 1951 г. (PortNews/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ДЛЯ СУДОВ АРКТИЧЕСКИХ ЛЕДОВЫХ КАТЕГОРИЙ РАЗРАБОТАЮТ НОВЫЕ ТЕХСТАНДАРТЫ

Российский морской регистр судоходства (РС) вводит в правила новые требования для судов, эксплуатирующихся в арктических морях.

Требования касаются расчетов аварийной посадки и остойчивости судна в случае получения повреждения. Вступление в силу новых требований планируется в 2014 г. "Разработка арктических месторождений требует создания большого количества ледоколов и судов ледового плавания. Поэтому сегодня судостроение нуждается в технических стандартах, которые позволят снизить затраты на постройку таких судов без ущерба для их безопасности. Новые требования РС ориентированы на современные потребности отрасли и позволят проектировать и строить суда ледового плавания с максимальной эффективностью", - отметил генеральный директор РС Михаил Айвазов.

Ранее требования РС предписывали ледоколам длиной 50-75 м выдерживать повреждение одного отсека в районах, где имеется двойной борт, а ледоколам длиной более 75 м - двух смежных отсеков. Опыт наблюдения за современными ледоколами, а также судами арктических ледовых категорий, предназначенными для выполнения ледокольных операций, но не имеющими основного назначения "ледокол" (например, суда снабжения), показывает избыточность вышеуказанных требований. Учитывая это обстоятельство и опираясь на международную практику, РС подготовил новые требования к ледоколам и судам ледового плавания, имеющим в символе класса знак ледового усиления Icebreaker-6 и Icebreaker-7.

Новые требования РС определяют для ледоколов, не зависимо от их длины, необходимость выполнения критериев аварийной остойчивости при повреждении одного отсека. Для арктических судов категорий Icebreaker-6 и Icebreaker-7, выполняющих ледокольные операции и отвечающих требованиям правил РС для ледоколов, но не имеющих основного назначения "ледокол" допускается выдерживать уменьшенное ледовое повреждение, затрагивающее, как правило, только цистерны двойного борта и не проникающее вглубь отсека.

Новые положения правил РС позволяют при условии выполнения требований к аварийной посадке и остойчивости в случае повреждения одного и двух отсеков вводить по желанию заказчика в символ класса судов дополнительные знаки (1) и (2) соответственно.

Новые требования гармонизированы с международными стандартами безопасности судов, эксплуатирующихся в полярных водах (в частности учитывают положения резолюции ИМО А.1024(26)). Их введение также позволит повысить конкурентоспособность российского классификационного общества на мировом рынке классификационных услуг. (и-Маш/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ВМФ В 2013 ГОДУ ПОЛУЧИТ ДЕСЯТЬ НОВЫХ СПАСАТЕЛЬНЫХ КАТЕРОВ И БУКСИРОВ

Балтийский и Черноморский флоты, а также Каспийская флотилия к концу этого года получат 10 новых спасательных катеров и судов, сообщил начальник службы поисковых и аварийно-спасательных работ ВМФ, капитан первого ранга Дамир Шайхутдинов.

По его словам, "помимо спасательного судна "Игорь Белоусов", в конце года планируется поступление спасательного буксирного судна "Виктор Конецкий" (Ярославский судостроительный завод) и четырех перспективных катеров аварийно-спасательного обеспечения для Балтийского флота, четырех катеров комплексного аварийно-спасательного обеспечения для Черноморского флота", - отмечает начальник.

Кроме того, запланирована поставка спасательного буксирного судна "СБ-45" (Астраханский судостроительный завод) для Каспийской флотилии. В 2014 г. планируется строительство спасательных буксиров для Северного флота (судостроительный завод "Пелла").

Д. Шайхутдинов сообщил, что "помимо строительства новых, продолжается модернизация спасательных подводных аппаратов типа "Приз" (конструкторское бюро-проектант - ОАО "ЦКБ "Лазурит"). Прошел модернизацию спасательный подводный аппарат АС-26. В настоящее время на Канонерском судоремонтном заводе в Петербурге завершается модернизация спасательного подводного аппарата АС-30. В ближайшее время запланирована модернизация спасательных подводных аппаратов АС-34 и АС-36. (ВПК.name/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ ПОСТРОИТ ШЕСТЬ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК ДЛЯ ВЬЕТНАМА

Россия построит шесть подводных лодок для Вьетнама. Об этом было заявлено во время визита преьмер-министра Нгуен Тан Зунга в Калининградскую область.

Премьер Вьетнама рассказал, что до 2016 г. на верфи в Калининградской области будет построено шесть многоцелевых подводных лодок для вьетнамского флота шесть.

Сообщается, что Вьетнам заказал у России дизель-электрические субмарины проекта 636 третьего поколения (модификация проекта 877 "Варшавянка"). Подлодки "Варшавянка" известны известного высокими тактико-техническими характеристиками и имеют обозначение kilo-class по классификации НАТО.

Нгуен Тан Зунг отметил, что Вьетнам надеется на расширение военно-морского сотрудничества с Россией и ждет другие виды вооружения. ("Азиатский репортер: Деловые хроники/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ОАО «АДМИРАЛТЕЙСКИЕ ВЕРФИ» ОСУЩЕСТВЛЯЕТ ДООБОРУДОВАНИЕ ТРЕТЬЕЙ ПОДВОДНОЙ ЛОДКИ ДЛЯ ВМС ВЬЕТНАМА

Третья строящаяся в России для ВМС Вьетнама подводная лодка класса "Кило" получит наименование Ha Phong (б/н 184). В настоящее время ДЭПЛ проходит дооборудование в ОАО "Адмиралтейские верфи", передает ЦАМТО со ссылкой на газету "Дат Вьет". Как ожидается, ДЭПЛ Ha Phong будет спущена на воду в августе.

По данным газеты, четвертая ДЭПЛ получит наименование Da Nang (б/н 185), пятая - Khanh Hoa (б/н 186), шестая - Vung Tau (б/н 186).

Две первые ДЭПЛ - Hanoi и Ho Chi Minh - в настоящее время проходят морские испытания и доводочные статические испытания на предприятии. Эти две ДЭПЛ планируется передать Вьетнаму в конце 2013 г.

Контракт стоимостью около $1,8 млрд. на поставку ВМС Вьетнама шести ДЭПЛ проекта 636М был подписан 15 декабря 2009 г. в ходе визита в Россию премьер-министра Вьетнама Нгуен Тан Зунга.

Общая стоимость соглашения, включая создание необходимой для эксплуатации ДЭПЛ инфраструктуры, оценивается аналитиками в $3-3,2 млрд. (и-Маш/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ОАО «РОСТОВСКОЕ ЦЕНТРАЛЬНОЕ ПРОЕКТНО-КОНСТРУКТОРСКОЕ БЮРО (РЦПКБ) «СТАПЕЛЬ» ВЫПОЛНИЛО ПРОЕКТ ПРОГУЛОЧНОГО ПАССАЖИРСКОГО КАТАМАРАНА

Очередной проект разработало и передало заказчику ОАО "РЦПКБ "Стапель": самоходное однопалубное прогулочное пассажирское судно катамаранного типа пассажировместимостью 18 человек. Судно состоит из двух корпусов длиной 9,75 м, соединенных между собой мостом и каркасом палубы. Форма корпуса - окружность диаметром 850 мм.

Каждый корпус катамарана разделен поперечными непроницаемыми переборками на семь отсеков. Непотопляемость судна обеспечивается при получении повреждения в любом месте по длине между соседними поперечными переборками.

Фальшборт установлен по обоим бортам, а также в носовой части судна. На планшире фальшборта установлен поручень. В районе установки двигателя предусмотрено леерное ограждение. Для посадки пассажиров на борт установлен съемный цепной леер. По бортам судна и на носовом обносе предусмотрен металлический привальный брус.

В районе пассажирских мест установлено тентовое устройство, крепящееся на поручни с помощью хомутов, которые позволяют при необходимости складывать либо снимать тент. Тент выполнен каркасной конструкцией. В районе установки пульта управления установлен стационарный тент каркасной конструкции.

На катамаране установлен судовой дизель Volvo Penta D3-140A с винто-рулевой откидной колонкой SX мощностью 103 (140) кВт (л. с.). Управление дизелем и рулевой колонкой осуществляется дистанционно. Дизель оборудован навесным насосом забортной воды для охлаждения внутреннего контура охлаждения.

Для подачи топлива к двигателю в корме катамарана установлены два стационарных топливных бака полезным объемом по 100 л каждый. Запаса топлива достаточно на 8 ч работы дизеля при номинальных оборотах.

Основным родом тока прогулочного пассажирского катамарана принят постоянный ток напряжением 12 В. Основным источником электроэнергии является аккумуляторная батарея емкостью 115 Ач, получающая зарядку от генератора главного двигателя. Данная батарея работает и как аварийный источник электроэнергии. Также на судне устанавливается стартерная батарея емкостью 115 Ач для элетропуска главного двигателя. Данная батарея заряжается от генератора главного двигателя.

На судне предусмотрено навигационное, навигационно-сигнальное, пожарное и спасательное снабжение.

В качестве индивидуальных спасательных средств на судне предусмотрены два спасательных круга и 22 спасательных жилета, два из которых детские. Спасательные жилеты хранятся в металлических ящиках под лавками для пассажиров.

В качестве навигационного оборудования предусмотрена установка автоматической идентификационной системы (АИС), судового приемоиндикатора ГНСС "ГЛОНАСС/GPS" тип "Фарватер РК-2006" с одной антенной ДГНСС. Согласно п. 13.2 ч. IV ПСВП на мачте топового сигнально-отличительного фонаря катамарана предусмотрен молниеуловитель.

Судно спроектировано на Класс Российского Речного Регистра (РРР) "Р 1,2" и полностью удовлетворяет требованиям технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта и правилам РРР. (и-Маш/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ООО «САМУСЬКИЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД» СПУСТИЛО НА ВОДУ ТЕПЛОХОДЫ «ВЯХИРЬ» И «ЮРОК»

Два новых теплохода, построенных на Самуськом судостроительном заводе под Томском, спустили на воду, они будут работать на содержании рек Обского бассейна. В 2011 г. судостроительное предприятие получило госзаказ на строительство 18 новых судов до 2015 г., а в августе 2012 г. спустило на воду два первых теплохода для работы в Хабаровском крае.

Два теплохода спущены на воду в конце апреля, их построили для Обского государственного управления путей и судоходства (Новосибирск), техника будет работать в Каргасокском и Колпашевском районах Томской области и обслуживать р. Обь. В среду завод спустил на воду еще два судна. "Два теплохода - "Вяхирь" и "Юрок" - будут работать в Новосибирской и Томской областях соответственно. Они выпущены по заказу Обского государственного управления путей и судоходства. Это технический флот для содержания рек Обского бассейна", - заявили на заводе.

Обстановочные теплоходы предназначены для обслуживания водных путей - промеров глубин и обследования речной обстановки. Теплоходы, которые построит завод по федеральной программе, также будут работать в Красноярске, Новосибирске, Якутске и Омске.

За время работы завода построено более 300 судов разных типов и назначений. В настоящий момент на предприятии работают 350 человек. (и-Маш/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: УБЫТОК ЗАО «СУДОСТРОИТЕЛЬНО-СУДОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД ИМ. ЛЕНИНА» В I КВАРТАЛЕ 2013 ГОДА СОСТАВИЛ 4 МЛН. РУБ.

Убыток ЗАО "Судостроительно-судоремонтный завод им. Ленина" (Астрахань) по российским стандартам бухгалтерской отчетности (РСБУ) в I квартале составил 4047 тыс. руб. против чистой прибыли в 133 тыс. руб. годом ранее. Как сообщается в материалах компании, выручка завода сократилась на 44,6% до 30643 тыс. руб.

ЗАО "Судостроительно-судоремонтный завод им. Ленина" входит в группу компаний "Волготанкер". Завод располагает инфраструктурой, необходимой для строительства малого флота, ремонта судов класса "река-море" и судовых двигателей, а также производства продукции машиностроения. (PortNews/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ОАО «СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД ИМ. ОКТЯБРЬСКОЙ РЕВОЛЮЦИИ» СПУСТИЛО НА ВОДУ КАТЕР ДЛЯ ВМФ

ОАО "Судостроительный завод им. Октябрьской революции" (Благовещенск) спустило на воду первый водолазный катер проекта 14157 для Тихоокеанского флота. Катер подобного рода на заводе конструировали впервые. Заказчиком двух судов этого проекта выступает Минобороны РФ. Катера предназначены для нужд ВМФ РФ. Стоимость контракта на заводе не называют, но говорят, что цена одного такого катера значительная. Первый катер проекта 14157 был заложен на стапеле завода 27 апреля 2012 г. Характеристики: водоизмещение - 80 т; длина - около 40 м; экипаж - до 8 человек.

Каркас катера выполнен в основном из стали, никаких специальных материалов для строительства не применяли. Комплектующие и оборудование для судна поставляют из различных зарубежных стран, в том числе из Хорватии и Австрии. На судне установлен гидравлический кран для подъема грузов с глубины и оборудована барокамера. (и-Маш/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

МИРОВОЙ РЫНОК: АВСТРАЛИЯ И ШВЕЦИЯ ДОГОВОРИЛИСЬ ОБ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫХ ПРАВАХ НА ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ

Министерства обороны Австралии и Швеции договорились об использовании австралийской стороной шведской интеллектуальной собственности на подводные лодки. Об этом говорится в сообщении Министерства обороны Австралии. По этому договору, Австралия сможет использовать все шведские наработки, полученные при проектировании и строительстве австралийских подводных лодок типа "Коллинз", в модернизации таких кораблей, а также при создании перспективных неатомных субмарин австралийского флота в проекта SEA 1000.

Благодаря новому соглашению шведская компания Kockums сможет принимать участие в проекте перспективных подводных лодок, а также в обслуживании и усовершенствовании уже имеющихся кораблей типа "Коллинз". Последние были построены в количестве шести единиц шведской компанией и поступили на вооружение ВМС Австралии в 1996-2003 гг. Кораблям были даны имена "Коллинз", "Фарнкомб", "Уоллер", "Дешене", "Шиан" и "Рэнкинг". По оценке австралийского Министерства обороны, они пробудут в составе флота еще 20 лет.

Договором с Министерством обороны Швеции предусмотрено, что Австралия сможет не только пользоваться шведской интеллектуальной собственностью, но также и обнародовать ее при ведении возможных совместных проектов с другими странами. В мае 2012 г. правительство Австралии объявило, что пригласило шведскую компанию Kockums принять участие в проекте перспективных подводных лодок, которые должны будут заменить устаревшие корабли типа "Коллинз". В частности, шведское предприятие примет участие в начальном этапе проектирования перспективных субмарин.

В декабре 2011 г. Министерство обороны Австралии объявило тендер на разработку проекта подводного корабля, который будет использоваться в качестве основы для создания новых австралийских субмарин. Одновременно австралийские власти намерены вести собственные научно-исследовательские работы по подводной тематике и готовить кадры. На реализацию проекта, как ожидается, потребуется около 30 лет. К участию в австралийском конкурсе были приглашены французская компания DCNS, испанская Navantia и немецкая HDW.

Любопытно, что к участию в тендере шведская компания Kockums приглашена не была. Дело в том, что подлодки типа "Коллинз" проекта Type 417 были созданы на базе шведских субмарин типа "Вестеръетланд". Корабли для Австралии были созданы со множеством неполадок, включая сбои в системе боевого управления и двигателях. По мере обнаружения все выявляемые недостатки исправлялись в короткие сроки. По какой причине власти Австралии изменили решение, пока неизвестно. В настоящее время все подлодки типа "Коллинз" проходят модернизацию.

Перспективные австралийские субмарины, согласно планам Министерства обороны Австралии должны начать поступать на флот в 2025-2027 гг. Подробности пока неизвестны. (Lenta.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

БРАЗИЛИЯ: INACE YACHTS СТРОИТ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОЕ СУДНО ПО ЗАКАЗУ ВМФ

Бразильская судостроительная компания Inace провела торжественную церемонию закладки киля океанографического исследовательского судна "Rio Branco" ("Белая река"). Судно будет построено подразделением Inace - Shipbuilding Ceara и станет первым кораблем, построенным по проекту, полностью разработанному Центром проектирования судов из бразильских ВМФ. Судно "Rio Branco" будет использоваться для проведения гидро- и океанографических исследований, сбора экологических данных, обновления навигационных карт и пособий. Также оно сможет принимать участие в различных гражданских операциях, проводимых государственными ведомствами Бразилии.

Ожидается, что постройка судна займет около 18 месяцев. Договор на его строительство был подписан компанией Inace с ВМФ Бразилии 5 декабря 2012 г.

Длина корпуса судна составит 55 м, ширина - 9 м, максимальная осадка - 2 м, водоизмещение - 530 т.

"Rio Branco" будет укомплектовано современным электронным оборудованием, может находится в автономном плавании на протяжение 25 дней. Экипаж судна составит 36 человек. (и-Маш/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ИНДИЯ: ПЕРВУЮ ПОДВОДНУЮ ЛОДКУ ТИПА «СКОРПЕН» ВМС ПОЛУЧАТ В 2014 ГОДУ

Индия получит первую неатомную подводную лодку (НАПЛ) типа "Скорпен" (Scorpene) в 2014 г., а остальные пять будет получать в течение последующих пяти лет - по одной лодке ежегодно. Об этом сообщил представитель французской кораблестроительной компании DCNS на международной аэрокосмической и военно-морской выставке "ЛИМА-2013", которая прошла работу на о. Лангкави в Малайзии.

DCNS подписала контракт с Индией на поставку шести "Скорпенов" в октябре 2005 г.

НАПЛ типа "Скорпен" предназначены для проведения самостоятельных операций против подводных лодок и надводных кораблей в ограниченных районах, ведения противолодочных операция в прибрежных районах, узкостях и в проливных зонах, ведения борьбы на морских коммуникациях, а также для выполнения других задач.

ВМС двух стран Чили и Малайзии имеют на вооружении лодки "Скорпен". Две НАПЛ "Скорпен" были построены для ВМС Чили, первая Carrera в 1999-2005 гг. в Шербуре на верфи DCNS, а вторая O'Higgins в 2000-2006 гг. в Картахене на верфи компании IZAR. Для ВМС Малайзии по этому проекту построено 2 НАПЛ в 2004-2009 гг. Первая лодка KD Tunku Abdul Rahman передана заказчику в январе 2009 г., вторая KD Tun Razak - в июле 2010г.

Для ВМС Испании в 2007 г. началось строительство 4 НАПЛ "Скорпен" с воздухонезависимой энергоустановкой (ВНЭУ), в 2009 г. достигнуто соглашение о строительстве 4 лодок для Бразилии, которые планируется ввести в строй в 2017-2021 гг. Стоимость НАПЛ этого типа без ВНЭУ оценивается в $300-350 млн. (АРМС-ТАСС/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

КИТАЙ: НАЧАТА ПОСТРОЙКА ВТОРОГО АВИАНОСЦА

КНР приступила к строительству второго авианосца для ВМС.

В настоящее время Вооруженные силы КНР имеют один авианосец - "Ляонин". Новое судно будет более мощным по сравнению с "Ляонином" и способным нести большее число самолетов.

23 сентября армия Китая приняла свой первый авианосец в составе ВМС. Первым китайским кораблем такого ранга стал переоборудованный украинский авианесущий крейсер "Варяг", который Пекин приобрел еще в 1998 г. Корабль получил название "Ляонин" в честь северо-восточной провинции Китая, где проводилась его модернизация. (Shipbuilding/ Машиностроение Украины, СНГ, мира)

КИТАЙ: НА ШАНХАЙСКОЙ СУДОВЕРФИ ДОСТРАИВАЮТСЯ ТРИ НОВЫХ ЭСМИНЦА ПРОЕКТА 052D

В состав ВМС Народно-освободительной армии Китая (НОАК) скоро войдут три новых эсминца УРО проекта 052D. Об этом сообщила газета "Хуаньцю шибао".

Она опубликовала спутниковые фотографии судоверфи "Шанхай шипбилдинг Ко", входящей в состав Государственной судостроительной корпорации, на которых изображены корпуса трех новых эсминцев. По мнению китайских экспертов, корабли практически достроены и в течение нескольких месяцев будут готовы выйти в море для ходовых испытаний.

Многоцелевой ракетный эсминец 052D является глубокой модернизацией хорошо зарекомендовавшего себя корабля проекта 052C. Его длина увеличена до 160 м, а ширина до 18 м. На борту размещены новые ракетные установки вертикального пуска, всего 64 модуля. Также заменена носовая артиллерийская система на более мощную калибром 130 мм с пониженными характеристиками заметности. Корабль оснащен системой ПВО "Хунци-9", также имеются крылатые ракеты класса "корабль-земля" и противокорабельные ракеты большой дальности.

Эсминец 052D имеет современную интегрированную систему управления вооружением, а также новую многофункциональную РЛС с активной фазированной антенной решеткой (МФРЛС с АФАР).

По оценкам экспертов, проект 052 станет последней модернизацией в семействе китайских эсминцев третьего поколения. По сообщениям СМИ, сейчас в стране ведутся работы по созданию боевого корабля четвертого поколения.

Эсминцы проекта 052D предназначены для обеспечения ПВО и ПЛО корабельных соединений, борьбы с надводными силами противника, поддержки высадки десанта и выполнения других задач. Корабли являются развитием эсминцев Guangzhou проекта 052B.

Архитектура корпуса корабля полубачная с продленным полубаком. Корпус имеет большую высоту надводного борта, моноблочную надстройку, две мачты и одну трубу. В конструкции ограниченно применены легкие сплавы. На корабле внедрены элементы технологии обеспечения малозаметности "стелс". Обеспечена защита от оружия массового поражения. (АРМС-ТАСС/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

КИТАЙ: БАТИСКАФ «ЦЗЯОЛУН» ПРОШЕЛ УСПЕШНЫЕ ИСПЫТАНИЯ В МОРЕ

27 апреля в Уси (пров. Цзянсу, Восточный Китай) китайский жилой глубоководный батискаф "Цзяолун" прошел успешные испытания в море.

Экспертная группа считает, что китайский глубоководный батискаф "Цзяолун" не только лидирует среди мировых аналогов по показателю глубины погружения, но он также надежный и безопасный в эксплуатации при погружении на проектную глубину.

"Цзяолун" обладает заметными преимуществами в акустической связи, автоматическом управлении и оперативности в условиях работы на большой глубине погружения.

Успешное испытание батискафа "Цзяолун" знаменует то, что Китай уже на системном уровне овладел технологиями проектирования, изготовления и испытания глубоководных обитаемых батискафов и встал в первые ряды стран по разработке подобных глубоководных аппаратов.

Вышеуказанный проект был реализован с участием более 100 научно-исследовательских учреждений и предприятий системы Китайской корпорации судостроительной промышленности, Академии наук Китая, Министерства земельных и природных ресурсов, Государственного океанологического управления и Министерства образования на протяжении прошлых 10 лет. ("Час пик"/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

США: АВИАНОСЕЦ JOHN F. KENNEDY ПОЛУЧИЛ ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ

Американская верфь Huntington Ingalls Industries (HHI) в лице подразделения Newport News Shipbuilding (NNS) получила дополнительное финансирование на подготовку к строительству и закупку материалов для авианосца John F. Kennedy (строительный номер CVN 79).

Сумма, которую получат корабелы сверх предварительного контракта, составит $60,8 млн. Эти средства будут направлены на закупку различного оборудования для комплектации перспективного авианосца, таких как системы кондиционирования, насосные установки и различного рода электронные системы.

Специалисты NNS уже выполнили ряд работ по подготовке к строительству корабля, включивших проектирование и планирование по приобретению сопутствующего оборудования, а также выбор субподрядчиков и начальное производство комплектующих. Это делается для повышения эффективности процесса постройки авианосца, отмечается в официальном пресс-релизе предприятия. Контракт на строительство корабля еще не подписан, его заключение запланировано на конец 2013 г.

Авианосец John F. Kennedy станет вторым из трех авианосцев нового поколения класса Jerald R. Ford. Новый корабль будет обладать расширенными техническими возможностями, включая новую систему боевого управления, перепроектированную надстройку, электромагнитные катапульты, новый аэрофинишер, увеличенную взлетно-посадочную палубу, новую атомную силовую установку и усовершенствованную электроэнергетическую систему.

Поставка CVN 79 ВМС США запланирована на 2020 г. (и-Маш/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ФИНЛЯНДИЯ: ПРАВИТЕЛЬСТВО ДОЛЖНО СТАТЬ ГАРАНТОМ СОХРАНЕНИЯ РАБОЧИХ МЕСТ В СУДОСТРОЕНИИ

Главы партийных фракций парламента Финляндии хотят, чтобы правительство стало гарантом сохранения рабочих мест в судостроительной промышленности, передает Yle. От правительства ждут инициативы в приобретении финских судоверфей корейской компании STX. Вместе с тем главы парламентских фракций не считают целесообразной покупку контрольного пакета акций STX Finland.

Ранее сообщалось, что корейская компания готовится продать все зарубежные дочерние верфи. STX владеет в Финляндии судостроительными предприятиями в Турку и Раума, а также половиной судоверфи, находящейся в Хельсинки. (PortNews/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

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

УКРАИНА: ГП «ЗАВОД «ЭЛЕКТРОТЯЖМАШ» ОТГРУЗИЛО НОВЫЕ ГЕНЕРАТОРЫ ДЛЯ ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» (РЖД)

ГП "Завод "Электротяжмаш" закончило производство и отгрузил первые опытные образцы тягового синхронного генератора ГС572УХЛ2 и вспомогательного синхронного генератора ГС1100УХЛ2, предназначенного для газопоршневых двигатель-генераторов ГДГ800Т. Машины используются для маневровых тепловозов ТЭМ19 по заказу ОАО "Российские железные дороги".

Тепловозы с генераторами ГС1100УХЛ2 и ГС572УХЛ2 предназначены для работы в суровых климатических условиях и работают при температуре до -60 град. С. "Мы стремимся создать максимально приемлемые условия для сотрудничества с российскими партнерами и готовы использовать весь имеющийся потенциал завода. Как результат, наше предприятие может за три-четыре месяца сконструировать, сделать опытный образец и провести испытания генератора", - заявил директор завода Владимир Глушаков.

Государственное предприятие "Завод "Электротяжмаш" специализируется на разработке и выпуске мощных гидрогенераторов, гидрогенераторов-двигателей, турбогенераторов для тепловых и атомных электростанций, электродвигателей для приводов прокатных станов, шахтных подъемников, водяных насосов оросительных каналов, тягового электрооборудования для железнодорожного и городского транспорта. (Пресс-релиз ГП "Завод "Электротяжмаш"/ Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА: ГП «ЗАВОД «ЭЛЕКТРОТЯЖМАШ» ПРИНЯЛО УЧАСТИЕ В VIII ЕЖЕГОДНОЙ ВЫСТАВКЕ POWER UZBEKISTAN - 2013 В ТАШКЕНТЕ

13-15 мая ГП "Завод "Электротяжмаш" принимало участие в Международной специализированной выставке Power Uzbekistan - 2013, которая проходила в Ташкенте (Узбекистан). Организаторами выставки выступили Международная выставочная компания ITE Uzbekistan и ее официальный партнер ITE Exhibitions & Conferences Ltd. (Великобритания). В экспозиции этого года приняли участие свыше 60 компаний из Беларуси, Германии, Индии, Казахстана, Китая, России, Турции, Узбекистана, Украины, Франции, Чехии.

"Электротяжмаш" представил разработки в области энергетики наравне с такими ведущими компаниями как ОАО "Силовые машины" (Российская Федерация), Alstom (представительство в Узбекистане).

"Выставка Power Uzbekistan - 2013 для "Электротяжмаша" интересна тем, что позволяет продемонстрировать богатый потенциал нашего предприятия и выступает в качестве важного инструмента для укрепления международных связей и привлечения новых капиталовложений и инвестиций", - отметил первый заместитель директора ГП "Завод "Электротяжмаш" Дмитрий Костюк. (Пресс-релиз ГП завод "Электротяжмаш"/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА: ГП «НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ КОМПЛЕКС ГАЗОТУРБИНОСТРОЕНИЯ (НПКГ) «ЗОРЯ-МАШПРОЕКТ» ЗАВЕРШИЛО РАБОТЫ ПО ПРОИЗВОДСТВУ СИЛОВЫХ УСТАНОВОК ДЛЯ ВМС КИТАЯ

На ГП "Научно-производственный комплекс газотурбиностроения "Зоря-Машпроект" состоялись приемо-сдаточные испытания силовой установки для десантного корабля на воздушной подушке (ДКВП) проекта 958, предназначенного для ВМС Китая. Как сообщила пресс-служба предприятия, на испытаниях присутствовали представители китайской стороны. Заказчику была предъявлена четвертая установка - последняя в рамках контракта, заключенного ГК "Укрспецэкспорт" с военным ведомством КНР.

Таким образом, ГП "Зоря-Машпроект" завершило работы по изготовлению силовых установок для четырех десантных кораблей на воздушной подушке по заказу ВМС Китая. (ВПК.name/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА: ОАО «ТУРБОАТОМ» ЗАКЛЮЧИЛО КОНТРАКТ НА ПОСТАВКУ ОБОРУДОВАНИЯ ОАО «УКРГИДРОЭНЕРГО»

ОАО "Турбоатом" и ОАО "Укргидроэнерго" заключили контракт на поставку оборудования для строящейся Днестровской ГАЭС №3 (Новоднестровск, Черновицкая обл.), сообщает пресс-служба "Турбоатома".

В соответствии с контрактом ОАО "Турбоатом" изготовит и поставит полный комплект оборудования для оборотной радиально-осевой гидротурбины ОРО170-В-730, включая закладные части, закладные конуса, статор, спиральную камеру, рабочее колесо, направляющий аппарат, реле и механизмы турбины. Вес гидротурбины в чистом виде составит около 2 тыс. т. Предприятие также осуществит шеф-монтаж, участие в пуско-наладочных работах и ввод агрегата в эксплуатацию. Максимальная мощность гидромашины в турбинном режиме составит 330 МВт, в насосном - 420 МВт. Диаметр рабочего колеса составит 7,3 м. Эта турбина станет завершающим этапом в окончании строительства первой очереди Днестровской ГАЭС, состоящей из трех гидроагрегатов.

Пуск турбоагрегата намечен к концу 2014 г. На данном этапе конструкторскими службами предприятия уже выполнен проект, в производстве находятся закладные части турбины.

Уникальность данных гидротурбин заключается в том, что они работают в режиме "насос-турбина" и позволяют использовать саккумулированную в ночное время гидроэнергию для производства электроэнергии во время напряженных графиков потребления. "Турбоатом" является пионером проектирования и производства этого вида оборудования среди стран СНГ. Первые оборотные гидромашины изготовлены предприятием для Киевской ГАЭС. (Metalmonitor/ Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА: УДЕЛЬНЫЙ ВЕС ЭКСПОРТА ОАО «ТУРБОАТОМ» В I КВАРТАЛЕ 2013 ГОДА СОСТАВИЛ 64,6%

За отчетный период предприятием изготовлено и отгружено оборудование для атомных и тепловых электростанций Украины, России и Казахстана: паровая турбина для Трипольской ТЭС, энергетическое оборудование для конденсатора Ростовской АЭС №4, Зуевской ТЭС и Экибастузской ГРЭС-1.

Кроме того, было изготовлено две турбины для Киевской ГЭС №18 и Гоцатлинской ГЭС №2 (Россия); закладные части для Каховской ГЭС №6; комплекты энергетического оборудования для модернизации Нурекской ГЭС (Таджикистан), ГЭС Чирюрт и Миатлинской ГЭС (Россия).

Харьковский завод "Турбоатом" завершил первый квартал с чистой прибылью в 75,3 млн. грн. Доход от реализации продукции за три месяца составил 362,8 млн. грн., с темпом роста к соответствующему периоду 2012 г. - 102,5%. Удельный вес экспорта в общем объеме реализации составил 64,6%. (Metalmonitor/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ИГОРЬ ТИМОФЕЕВ НАЗНАЧЕН ГЕНЕРАЛЬНЫМ ДИРЕКТОРОМ ОАО «ОБЪЕДИНЕННЫЕ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЕ ЗАВОДЫ» (ОМЗ)

Совет директоров ОАО "Объединенные машиностроительные заводы" (ОМЗ, Группа "Уралмаш-Ижора") принял решение о назначении на должность генерального директора ОМЗ Игоря Тимофеева. "Мы рады, что Игорь Тимофеев принял предложение совета директоров ОМЗ возглавить холдинг. Игорь Тимофеев приобрел огромный практический опыт, руководя на протяжении почти двух лет одним из флагманов российского тяжелого машиностроения - "Ижорскими заводами", где под его руководством и при финансовой поддержке основного акционера - "Газпромбанка", был осуществлен ряд крупных проектов в области атомного и нефтехимического машиностроения", - прокомментировал новое назначение председатель совета директоров ОАО "ОМЗ" Вадим Махов.

До назначения на должность генерального директора ОАО "Ижорские заводы" Игорь Тимофеев в течение шести лет на руководящих должностях в крупных российских и международных промышленных компаниях.

Игорь Тимофеев закончил Московский институт стали и сплавов по специальности "Экономика и управление на предприятиях черной металлургии". Имеет диплом MBA бизнес-школы Университета Нортумбрия, НьюКасл, Великобритания. Выпускник президентской программы подготовки управленческих кадров (2000 г.).

ОАО "Объединенные машиностроительные заводы" - одна из ведущих компаний тяжелого машиностроения, специализирующаяся на инжиниринге, производстве, продажах и сервисном обслуживании оборудования для атомной энергетики, нефтехимической и нефтегазовой, горной промышленности, а также на производстве спецсталей и предоставлении промышленных услуг. (Пресс-релиз ОАО "ОМЗ"/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

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

ХИМИЧЕСКОЕ И НЕФТЯНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ

УКРАИНА: ПАО «СУМСКОЕ НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ (НПО) ИМ. М. ФРУНЗЕ» ИЗГОТОВИТ ПРОДУКЦИЮ ДЛЯ НЕФТЯНОГО ПРОМЫСЛА В РОССИИ

ПАО "Сумское НПО им. М. Фрунзе" и ОАО "Газпромнефть" заключили контракт на изготовление продукции для обустройства новой компрессорной станции (КС) на Еты-Пуровском нефтяном промысле в Ямало-Ненецком автономном округе РФ, сообщает пресс-служба производителя. Согласно информации, специалисты НПО им. Фрунзе спроектируют и изготовят 2 турбокомпрессорных агрегата с газотурбинными приводами НК-16СТ производства ОАО "КМПО" (Казань), а также необходимое общестанционное оборудование, среди которого: аппараты воздушного охлаждения, сепараторы различных модификаций, арматурные блоки, кабельная эстакада, межблочная обвязка и пр.

Согласно пожеланию заказчика, общестанционное оборудование будет размещено на технологической этажерке. Такое конструкционное нововведение позволит упростить работу эксплуатационных служб заказчика на объекте.

Продукция торговой марки Frunze предназначена для оснащения новой компрессорной станции на Еты-Пуровском месторождении. Главное назначение КС - предварительная подготовка, компримирование, частичное отделение жидкости из потока попутного и нефтяного газа с последующей его подачей в напорный газопровод.

Отгрузка оборудования запланирована на четвертый квартал.

Как отмечает ведущий менеджер управления по продажам НПО им. Фрунзе Павел Зуза, с ОАО "Газпромнефть", являющейся одной из ведущих российских компаний по объемам добычи нефти, сумские машиностроители сотрудничают впервые, так же как и в первый раз будут поставлять свою продукцию на Еты-Пуровский промысел. (Metalmonitor/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА: ПАО «СУМСКОЕ НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ (НПО) ИМ. М. ФРУНЗЕ» НАЧАЛО ОТГРУЗКУ ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ КОМПРЕССОРНОЙ СТАНЦИИ В РОССИИ

ПАО "Сумское НПО им. М. Фрунзе" начало отгрузку оборудования для компрессорной станции (КС), которая в настоящее время строится на Правдинском месторождении, расположенном в Ханты-Мансийском автономном округе РФ, сообщает пресс-служба предприятия. Согласно информации, сумские машиностроители в сжатые сроки спроектировали, изготовили и в настоящее время отправляют в адрес ООО "РН-Юганскнефтегаз" турбокомпрессорный агрегат мощностью 12 МВт с компрессорами высокого и низкого давления, а также необходимое общестанционное оборудование.

Как отмечает ведущий менеджер управления по продажам НПО им. Фрунзе Валентин Кибальник, в числе общестанционного оборудования изготовлены блоки сепараторов, газо- и маслоохладителей, маслоснабжения, фильтров топливного газа, подготовки буферного газа, подогрева топливного газа, газа для собственных нужд. Также завершена работа над емкостями чистого и дренажного масла компрессора, регенерации масла. Произведены аппараты воздушного охлаждения, системы обеспечения, пожаротушения, арматурная обвязка и другое оборудование.

Закончить отгрузку планируется в июне.

Продукция торговой марки FRUNZE предназначена для обустройства новой КС на Правдинском нефтяном промысле. Станция будет построена поблизости от действующей КС, оборудование для которой свыше 25 лет тому назад также изготавливали специалисты Сумского НПО им. Фрунзе. ООО "РН-Юганскнефтегаз" является крупнейшим нефтедобывающим предприятием НК "Роснефть". (Metalmonitor/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ОАО «КАЗАНЬКОМПРЕССОРМАШ» СДАЛО В ЭКСПЛУАТАЦИЮ КИТАЙСКОЙ НЕФТЕХИМИЧЕСКОЙ КОМПАНИИ КОМПРЕССОРНУЮ УСТАНОВКУ

ОАО "Казанькомпрессормаш", входящее в Группу "ГМС", сдало в эксплуатацию компрессорную установку для сжатия возвратных продуктов производства бутилкаучука для компании Panjin Heyun New Materials Co Ltd. (Панджин, Китай). Компрессорная установка производительностью 387 куб. м/мин и давлением нагнетания 1,2 МПа является уникальной разработкой ОАО "Казанькомпрессормаш". Особенности компримируемой среды, а именно коррозионная активность, взрывоопасность и высокая концентрация ядовитых веществ, обусловила исполнение компрессорного оборудования в части примененных материалов, герметичности разъемов и взрывобезопасности установки.

Ранее ОАО "Казанькомпрессормаш" поставило аналогичную установку для ОАО "Нижнекамскнефтехим" (Нижнекамск). (Портал машиностроения/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

Интервью

РОССИЯ: ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР «ВТБ ЛИЗИНГ» АНДРЕЙ КОНОПЛЕВ РАССКАЗАЛ О ТОМ, КАК ВОЗНИКЛА ИДЕЯ СОЗДАНИЯ РОССИЙСКО-КИТАЙСКОЙ КОМПАНИИ ПО ПРОИЗВОДСТВУ БУРОВЫХ

В марте "ВТБ Лизинг" стал одним из учредителей российско-китайской компании по производству буровых. Генеральный директор компании Андрей Коноплев рассказал о том, как возникла идея совместного бизнеса, его перспективах и тенденциях нефтесервисного рынка.

- Вы в прошлом году создали совместное предприятие, и теперь "ВТБ Лизинг" - один из учредителей ООО.

- "ХунХуа СНГ". Да, забавное название.

- Что это вообще за идея такая - переводить производство китайских буровых в Россию?

- Идея создания совместного предприятия возникла спонтанно во время визита официальной делегации в Пекин в прошлом году. "ВТБ Лизинг" тогда заключал с Экспортно-импортным банком Китая соглашение о кредитной линии. Наши коллеги из "Уралвагонзавода" (УВЗ) подписывали соглашение с китайскими машиностроителями, производящими вагоны и локомотивы.

- И, как водится, на фуршете.

- На государственном обеде на четыре часа. Для китайцев еда - это культ, двадцать перемен блюд, все очень формально. Мы с Олегом Сиенко (генеральный директор НПК "Уралвагонзавод") давно знакомы, много вагонов у УВЗ покупали. С китайцами (Honghua Group Limited) мы договаривались по поводу запчастей для наших буровых. Разговорились. Выяснилось, что комфортнее вместе работать в России. Honghua давно хотела стать более российской, потому что у многих нефтяных компаний сейчас требования, чтобы бурили на российском оборудовании. Мы к тому моменту уже поняли, как выглядит этот рынок, предыдущие 30 буровых активно использовались клиентами. Пять заказанных российских и немецких буровых разошлись как горячие пирожки. Для компании стало важно удовлетворять потребности новых клиентов, которые приходят и просят еще и еще станков. Так все и сложилось.

- А для "Уралвагонзавода" в чем целесообразность такого сотрудничества? Они же и так буровые производят.

- Да, производят легкие мобильные буровые, но это другая технология, другой класс. Развитие собственной технологической компетенции - всегда время. Метод проб и ошибок, а клиенты очень капризные: не купил у тебя - купит у соседа.

- И каковы роль и обязательства "ВТБ Лизинг" в этом новом ООО?

- "ВТБ Лизинг" обеспечивает долгосрочное финансирование приобретения установок, работает с потенциальными и имеющимися клиентами. Можно сказать, деньги и сбыт. Сбыт - в том смысле, что мы знаем потребителей, тех, кому нужны эти буровые. Когда просто приходят китайцы на рынок и говорят "купите у нас буровые", отношение к ним настороженное. Все-таки новые люди, новая компания. Мы же локальные участники рынка и не только продаем установки, но и передаем в лизинг или аренду. Как показывают расчеты, буровая установка, произведенная здесь совместно с Honghua, будет дешевле чисто российской.

- То есть вы, по сути, сами у себя будете эти буровые покупать?

- Нет, не у себя, а у компании ООО "ХунХуа СНГ".

- Вы являетесь ее акционером?

- Да, у нас 25%. Этого достаточно для закрепления своих позиций на рынке и сотрудничества с УВЗ и "ХунХуа", возможности относительного контроля себестоимости.

- В менеджмент пойдете?

- Зачем нам заниматься менеджментом? У компании есть производственные и инженерные компетенции. Мы можем адекватно управлять финансовыми потоками, но это точно не технический менеджмент. "ВТБ Лизинг" не является производственной компанией. Наша основная функция - это все-таки предоставлять финансирование для обновления основных фондов.

- Но вы рассчитываете участвовать в распределении прибыли этой компании?

- Естественно, проект должен приносить прибыль. Но главная цель - занять свою нишу на рынке, так как в последние годы наблюдается повышенный спрос на буровые установки.

- Вы сказали, что производство буровых на этом российско-китайском заводе обойдется дешевле. За счет чего?

- Хотя бы просто потому, что Honghua - второй по величине покупатель комплектующих в мире. Они закупают очень много, поэтому у них минимальные цены. Это раз. Два - у них эффективная инженерная база. Поэтому они могут быстро перекомпоновать свои буровые под желание заказчика. Прямо так на планшете подвигали, сохранили модель, и готово - тут же соберут.

- Уже выбрали производственную площадку?

- Да.

- Где?

- В Башкирии, в Ишимбае, завод "Витязь", он входит в структуру "Уралвагонзавода". Китайцы объезжали несколько точек, которые предложил УВЗ, выбрали эту как самую технически подготовленную. И логистика там достаточно удобная. Это исторически нефтесервисный регион, там есть и хорошие инженеры, и производители комплектующих. И плюс достаточно быстро администрация республики предложила китайской стороне определенный набор преференций. Это очень важно. До этого Honghua 2,5 года потратила в попытках начать производство в свободной экономической зоне в Поволжье. Сделали бизнес-план, прошли через администрацию и столкнулись с проблемой электрификации - строить подстанцию в чистом поле. На площадке УВЗ это полноценное действующее предприятие.

- Когда начнут производство?

- Прилагаем все усилия, чтобы летом были произведены первые буровые установки. У нас жесткие сроки поставки, в ноябре уже должны быть первые буровые.

- И сколько буровых хотят?

- В общей сложности около сорока до 2015 г.

- А Honghua имеет какое-то отношение к тем 30 буровым для "Северной экспедиции"?

- Да, они как раз их и производили. Мы были с ними связаны вопросами шеф-монтажа, гарантийного обслуживания, снабжения запчастями.

- То есть у вас еще по тем 30 установкам какой-то с ними договор заключен, контракт?

- Сейчас уже нет, потому что у нас теперь есть собственная техническая группа, мы уже сами знаем, где покупать запчасти, сами имеем возможность организовать ремонт. Но отношения все равно остались. А главное, приходит клиент, который говорит: "Мне бы установку такую-то". Когда у нас отлажен процесс и покупки, и документации, и логистики с Honghua, то нам легче там купить у них, чем искать установки на другом предприятии, с которым мы не работали. Особенно если заказ большой. А одна буровая - это целый железнодорожный состав. Плюс это все-таки крупнейший китайский экспортер и второй по величине производитель буровых в мире.

- А каковы сейчас обязательства "ВТБ Лизинг" по тем 30 буровым?

- Это наша собственность, и мы ее передали в аренду.

- То есть они не проданы, а в аренде и на вашем балансе остаются?

- Да. Они и будут находиться там, я думаю, еще лет десять минимум. Тут вопрос в российской амортизации. Обычно за 3-7 лет установка амортизируется в ноль, то есть она в балансе будет у нас стоить 100 руб. А реально промышленная амортизация намного больше. В России сейчас 60% парка - это буровые установки со сроком жизни выше 25 лет. А адекватный срок жизни - это 15-18 лет.

- Сейчас главное событие на нефтегазовом рынке - поглощение ТНК-ВР "Роснефтью". Как это отразится на вашем бизнесе? Вы же работали с подрядчиками ТНК-ВР.

- Да, работаем. С "Оренбургской буровой компанией" и с "Газпром бурением". У "Роснефти" свое буровое подразделение - "РН-бурение", но одна она не обладает мощностью, чтобы обеспечить все потребности "Роснефти". У "Роснефти" есть еще шесть или семь крупных буровых подрядчиков.

- Так и логично "Роснефти" перевести все работы на месторождениях ТНК-ВР под своих подрядчиков, разве нет?

- Они не могут просто взять и передислоцировать буровые из одного конца страны в другой. Это просто нецелесообразно. Сейчас в Оренбургской области работает примерно 20 тяжелых станков. Просто взять и перевезти такие установки обойдется в $60-70 млн., да и нет сейчас в стране такого количества свободных буровых.

- Вы чувствуете спрос на новые технологии? Приходят заказчики и говорят, например, дайте станок под бурение на сланцевую нефть? Или еще какие-нибудь экзотические заказы?

- На наших станках бурят и на газ, и на нефть. И на сланцевую нефть в том числе. На одной из установок искали эту сланцевую нефть, нашли обычную. Заказчиком была американская компания, которая получила лицензию где-то в Поволжье. Наняли одного из наших клиентов, те им искали-искали, нашли обычную нефть. Американцы очень расстроились - искали сланцевую нефть, а обычная им не особо нужна. Сланцевый газ и нефть предполагают горизонтальное бурение.

- И все? Нет спроса на ноу-хау?

- Очень востребованная услуга сейчас - телеметрия. У нас есть очень динамично развивающийся клиент, которому мы помогаем инвестировать в геодезию и телеметрию. Но это финансовый лизинг. Сроки по окупаемости там очень хорошие. За четыре года они могут окупить практически любой объем инвестиций. Очень интересный сегмент. У нас есть идея поставки оборудования для гидроразрывов, потому что у нас есть доступ к такой технологии и возможность предоставлять ее в Россию. Но это как раз к теме сланцевой нефти и пока что перспектива. Буровые установки, которые у "ВТБ Лизинг", соответствуют техническим требованиям и могут осуществлять данное бурение.

- А какой вклад лизинга нефтегазового оборудования в общий бизнес "ВТБ Лизинг"?

- Пока меньше 10% от выручки. Но мы планируем, что он вырастет до 15-20%. Основные направления - подвижные составы и авиатранспортное. Активно развиваем направления грузового и легкового транспорта, спецтехники. (РБК daily/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

Статистика

ЕВРОПА: ПОКАЗАТЕЛИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СЕКТОРА ПО ПРОИЗВОДСТВУ ВЕНТИЛЬНО-ЗАПОРНОЙ АРМАТУРЫ ЕС В 1995-2010 ГОДАХ*

	2008 г.	Среднегодовые темпы прироста (%)			
		I	II	III	IV
Производство в текущих ценах (млрд. евро)					
Общее машиностроение в целом	598	4,0	2,3	10,4	-8,4
C2814	28	5,4	4,8	10,8	-5,2
Производство в ценах 2005 г. (млрд. евро)					
Общее машиностроение в целом	561	3,4	1,3	8,0	-9,3
C2814	24	2,8	2,9	5,8	-6,2
Валовая добавленная стоимость в постоянных ценах (млрд. евро)					
Общее машиностроение в целом	176	2,4	0,3	6,0	…
C2814	8	1,3	1,6	2,8	...
Число занятых (тыс.)					
Общее машиностроение в целом	3201	-1,6	-2,2	1,8	-4,8
C2814	144	-1,1	-0,8	2,6	…
*Валовой операционный коэффициент (%)***					
Общее машиностроение в целом	14,2	0,2	-0,2	1,5	…
C2814	16,0	-1,0	-0,5	-0,6	…
*Производительность труда (тыс. евро)****					
Общее машиностроение в целом	55	4,0	2,6	4,1	…
C2814	57	2,4	2,3	0,2	…
Зарплата в расчете на 1 занятого (тыс. евро)					
Общее машиностроение в целом	32	3,7	3,1	3,7	…
C2814	34	4,7	3,7	3,0	…
*Зарплата на 1 евро добавленной стоимости (евро)*****					
Общее машиностроение в целом	0,582	-0,3	0,5	-0,5	…
C2814	0,603	2,2	1,3	2,8	…

** - Позиция C2814 МСОК; ** - соотношение между добавленной стоимостью (за вычетом зарплаты) и производством в номинальных ценах; *** - добавленная стоимость на одного занятого в ценах 2005 г.; **** - В ценах 2005г. Примечание. Данные Eurostat, Cambridge Econometrics и Ifo Institute; I - 1995-2000 гг., II - 2000-2005 гг., III - 2005-2008гг., IV - 2008-2010 гг.* (БИКИ/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

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

УКРАИНА: КИТАЙ ПЛАНИРУЕТ ПОСТРОИТЬ В ДНЕПРОПЕТРОВСКЕ ЗАВОД ПО ПРОИЗВОДСТВУ АККУМУЛЯТОРОВ ДЛЯ ГОРОДСКОГО ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА

Китай планирует построить в Днепропетровске завод по производству аккумуляторов для городского электротранспорта в рамках реализации программы президента Украины Виктора Януковича по активизации экономики на 2013-2014гг. Об этом стало известно в рамках встречи председателя Днепропетровской ОГА Дмитрия Колесникова с делегацией КНР в составе представителей компании Tianjin Lishen Battery Joint-Stok Co Ltd.

"Компания Lishen имеет опыт производства литиево-ионных аккумуляторных батарей. Мы готовы обсудить организационную часть создания на территории Днепропетровска совместного предприятия по производству аккумуляторных батарей", - отметил Дмитрий Колесников.

Планируется, что партнером в реализации этого проекта для китайской компании станет корпорация "Веста". (РБК-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА: ПАО «ЗАПОРОЖТРАНСФОРМАТОР» (ЗТР) ПРОШЛО СЕРТИФИКАЦИОННЫЙ АУДИТ

ПАО "Запорожтрансформатор" успешно прошло сертификационный аудит на соответствие требованиям стандарта ГОСТ ИСО 9001:2011. Аудиторскую проверку осуществляла Ассоциация по сертификации "Русский Регистр" (РФ).

В ходе аудита проверялись основные направления деятельности ПАО "ЗТР" - разработка, производство, поставка, обслуживание, продажа трансформаторов, реакторов и их компонентов, а также сервисные услуги по монтажу, ремонту и диагностике трансформаторного оборудования.

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).

С 2001 г. ПАО "Запорожтрансформатор" входит в Группу "Энергетический стандарт", являющуюся крупнейшим украинским энергомашиностроительным холдингом. (Metalmonitor/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ОБЪЕМ ИНВЕСТИЦИЙ В ПРОЕКТ ПО ИЗГОТОВЛЕНИЮ АВИАЦИОННЫХ БОРТОВЫХ КАБЕЛЬНЫХ СЕТЕЙ В УЛЬЯНОВСКЕ СОСТАВИТ 240 МЛН. РУБ.

Общий объем инвестиций в проект компании ЗАО "Промтех-Ульяновск" по изготовлению авиационных бортовых кабельных сетей составит 240 млн. руб. На предприятии будет создано 310 рабочих мест. Об этом сообщает пресс-служба губернатора и правительства Ульяновской области.

Заявка ЗАО "Промтех-Ульяновск" на получение статуса резидента ульяновской ПОЭЗ, а также заявка на расширение бизнеса действующего резидента ООО "ААР Рус" рассмотренны в Министерстве экономического развития РФ на заседании Экспертного совета по портовым особым экономическим зонам, пояснили в пресс-службе.

"Дочернее предприятие ЗАО "Промышленные технологии" ЗАО "Промтех-Ульяновск" создаст в ПОЭЗ серийный завод по изготовлению авиационных бортовых кабельных сетей (БКС) для нужд ЗАО "Авиастар-СП", а также "Объединенной авиастроительной корпорации", ОАО "Вертолеты России" и ГК "Ростехнологии". По оценкам специалистов, реализация проекта в непосредственной близости к стартовому заказчику - ЗАО "Авиастар-СП" - позволит снизить затраты на логистику, а также сократить время на решение вопросов взаимодействия поставщика и заказчика. Компания планирует приступить к реализации проекта в 2013 г.", - говорится в сообщении пресс-службы.

Решение о расширении деятельности принял действующий резидент ПОЭЗ ООО "ААР Рус". В начале марта компания подала в Минэкономразвития заявку на внесение изменений в действующее соглашение. Утвержденный ранее проект предусматривал складскую деятельность и оптовую торговлю. Теперь "ААР Рус" создаст в ПОЭЗ центр технического обслуживания и ремонта авиационной техники. Это влечет увеличение объема инвестиций с 219 млн. руб. до 2706 млн. руб. Количество рабочих мест планируется увеличить с 20 до 607.

По обеим заявкам экспертный совет вынес положительное решение. Таким образом, количество резидентов ПОЭЗ увеличилось до шести. "Появление нового инвестора и расширение проекта действующего резидента подчеркивает востребованность формата аэропортовой особой экономической зоны для частного бизнеса. По итогам экспертного совета объем заявленных инвестиций в ОЭЗ "Ульяновск-Восточный" увеличился более, чем в полтора раза: с 4,1 млрд. до 6,8 млрд. руб.", - отметил гендиректор РОСОЭЗ Михаил Трушко. (Aex.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

МИРОВОЙ РЫНОК: ГРУППА КОМПАНИЙ ABB ПОСТАВИТ ПОДВОДНУЮ ВЫСОКОВОЛЬТНУЮ КАБЕЛЬНУЮ СИСТЕМУ ДЛЯ ИСЛАНДСКОГО ПРОЕКТА

Группа компаний ABB (технологии в области энергетики и автоматизации) получила заказ стоимостью около $10 млн. от компании Landsnet, исландского оператора магистральных линий электропередачи, на поставку высоковольтной подводной и подземной кабельной системы, которая будет передавать электроэнергию от энергосистемы материковой части страны на вулканический о. Хеймаэй - крупнейший из всех прибрежных островов Исландии, как по численности населения, так и по площади.

Это единственный обитаемый остров из 15 островов архипелага Вестманнаэйяр, расположенный к югу от Исландии, в Атлантическом океане. Новая 72 кВ кабельная система заменит существующий кабель, срок службы которого подходит к концу. В результате передаваемая мощность действующей системы увеличится, и 4100 жителей острова и бурно развивающаяся рыбная промышленность будут надежно обеспечены электроэнергией.

Компания ABB поставит все 17,5 км кабеля для высоковольтной системы, включая 13 км для подводного участка, 4,5 км для подземного участка и интегрированный волоконно-оптический кабель для предоставления телекоммуникационных услуг и мониторинга температуры силовых кабелей. В рамках договора по созданию кабельной системы "под ключ" компания ABB отвечает за разработку, изготовление, прокладку подводного кабеля, всю арматуру (соединительные и концевые муфты), проведение испытаний системы и ее ввод в эксплуатацию. (RusCable/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

Статистика

МИРОВОЙ РЫНОК ЭЛЕКТРОННОГО СУБПОДРЯДА В 2012 ГОДУ СНИЗИЛСЯ

По утверждению Manufacturing Market Insider (MMI), доходы 50 ведущих мировых компаний электронного субподряда в 2012 г. увеличились по сравнению с 2011 г. на 4,8% и составили $223,9 млрд., причем произошло это за счет Hon Hai Precision, без учета результатов которой совокупный прирост выручки 49 остальных фирм отрасли был бы отрицательным (-5% по сравнению с предыдущим годом). Такие данные приведены в последнем ежегодно публикуемом MMI перечне основных мировых компаний отрасли.

В классификацию MMI в 2013 г. попали фирмы с оборотом свыше $210 млн. (против $208 млн. в 2012 г.).

Ниже приводится перечень 10 первых мировых компаний электронного субподряда прошлого года и 11 - европейских:

- мировые лидеры: 1 - Hon Hai Precision (Тайвань), 2 - Flextronics (Сингапур), 3 - Jabil Circuit (США), 4 - New Kinpo Group (Тайвань), 5 - Celestica (Канада), 6 - Sanmina (США), 7 - Shenzhen Kaifa Technology (КНР), 8 - Benchmark Electronics (США), 9 - Plexus (США), 10 - Universal Scientific Industrial (Тайвань);

- европейские лидеры: 1 - Zollner Electronik (Германия), 2 - Asteel Flash (Франция), 3 - Enics (Швейцария), 4 - Eolane (Франция), 5 - Videoton (Венгрия), 6 - Neways Electronic (Нидерланды), 7 - Partner Tech (Швеция), 8 - Kitron (Норвегия), 9 - Selcom Elettronica (Италия), 10 - Scanfil (Финляндия), 11 - Lacroix Electronics (Франция).

Общее число европейских компаний, вошедших в прошлогодний перечень 50 ведущих компаний электронного субподряда, - 11.

Подводя итоги 2012 г., западные аналитики немало внимания уделяют, в частности, индустрии электронного субподряда в КНР и Индии.

Согласно Bloomberg Industries, расположение фирмами Hon Hai Precision, Pegatron, Quanta Computer и Wistron соответствующих заводов в центральной и западной частях КНР (в пров. Хэнань и Сычуань) связано со стремлением не столько к увеличению прибылей, сколько к максимальному приближению их к трудовым ресурсам. В настоящее время заработная плата занятых у Hon Hai Precision в указанных провинциях примерно такая же, как в районе Гуанчжоу. Как утверждается, такая позиция находит поддержку у властей страны, выступающих за максимальное "сглаживание" разницы в доходах населения различных регионов страны.

В результате в IV квартале 2012 г. Hon Hai имела в пров. Хэнань примерно 300 тыс. занятых против почти нулевого показателя в 2010 г. В Сычуани и Чунцине у той же фирмы в последнем квартале прошлого года работало в общей сложности 150 тыс. человек (в 2010 г. - 0). В Гуанчжоу у Hon Hai сейчас занято приблизительно 400 тыс. человек. С тех пор, как фирма начала обосновываться там в 1988 г., население этого региона увеличилось на 66%.

Не последнюю роль в освоении субподрядным бизнесом центральной и западной частей КНР играет также повышение трудоспособного возраста населения. Согласно Национальному бюро статистики, число трудоспособных лиц в КНР впервые после длительного перерыва в последние годы уменьшилось примерно на 3,45 млн. - до 937 млн.

Развитие в стране индустрии электронного субподряда, естественно, ведет к наращиванию производства компонентов, в том числе печатных плат. Согласно исследованию компании RnR Market Research, если в прошлом году производство таких плат оценивалось примерно в 250 млрд. юаней ($40 млрд.), то в 2016 г. может дойти до $48 млрд. Данный сектор рассматривается в стране как стратегически важный, поскольку потребность в печатных платах неизменно увеличивается по мере развития в стране производства средств связи и бытового электронного оборудования.

Довольно внимательно западные аналитики следят также за динамикой электронного субподряда в Индии. Например, исследовательская компания Frost & Sullivan рассчитывает, что емкость этого рынка в 2012-2016 гг. в среднем будет расти на 29% ежегодно, в результате чего увеличится с $3,79 млрд. до $10,67 млрд.

При этом фирма Frost & Sullivan в основном учитывает стремление продуцентов электронного оборудования к развитию местного рынка средств связи, бытовой электронной техники и промышленного оборудования, а также указывает на рост в КНР бюджетных ассигнований на оборону, космическую программу и информационные технологии.

Одновременно Frost & Sullivan напоминает, что среднегодовой прирост емкости рынка электронного субподряда в Индии составлял примерно 30%. В 2005 г. она определялась в $900 млн., а в 2010 г. - в $2,5 млрд. (БИКИ/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

МИРОВОЙ РЫНОК: В 2012 ГОДУ СОКРАТИЛИСЬ ОТГРУЗКИ КРЕМНИЕВЫХ ПЛАСТИН

Согласно данным ассоциации Semi, мировые отгрузки кремниевых пластин, предназначенных для изготовления полупроводниковых приборов, в 2012 г. в расчете на 1 кв. м сократились на 0,1%, а в долларах - на 12% (главным образом из-за падения во II полугодии прошлого года).

Динамика мировых отгрузок этих компонентов в последние годы характеризуется ассоциацией следующим образом:

	Тыс. кв. м	Млрд. $
2007 г.	5587	12,1
2008 г.	5249	11,4
2009 г.	4327	6,7
2010 г.	6045	9,7
2011 г.	5834	9,9
2012 г.	5826	8,7

(БИКИ/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ, что на блоге «Машиностроения Украины» (http://ukrmach.dp.ua) представлено краткое содержание обзоров, опубликованых в журнале «Машиностроение Украины»? Доступ к блогу – БЕСПЛАТНЫЙ

ПРОГНОЗ: МИРОВОЙ РЫНОК НОУТБУКОВ К 2017 ГОДУ ВЫРАСТЕТ

Рынок ноутбуков к 2017 г. вырастет более чем вдвое, увеличившись с 367,6 млн. единиц в 2012 г. до 762,7 млн. единиц. Об этом сообщает NPD DisplaySearch.

Рост обеспечивается за счет кардинальных изменений в конструкционных особенностях трансформации мобильных ПК. Планшетные компьютеры стали заменять стандартные форм-факторы лэптопов, а сенсорный экран встраивается все в большее количество устройств.

В 2012 г. доля ноутбуков, оснащенных сенсорными экранами, не превышала 3%. Ожидается, что в 2013 г. она превысит 12%.

Крупные производители ПК, включая Lenovo и HP, уже предложили рынку сенсорные ноутбуки. По словам аналитиков, выпуск этих моделей сдерживается высокой стоимостью модулей сенсорного ввода - $50-80, без учета затрат на интеграцию. Чтобы преодолеть барьер между новой технологией и потребителями, необходимо изыскать возможности снижения этой стоимости, уверены аналитики.

В ближайшей перспективе NPD DisplaySearch ожидает, что поставки планшетов вырастут на 67% по сравнению с прошлым годом в 2013 г. достигнув 256,5 млн. устройств. Поставки ноутбуков, как ожидается, в целом уменьшатся вплоть до цифры 183,3 в 2017 г. с 203,3 в нынешнем году. Но в ближайшие годы NPD делает ставку на рост именно сенсорных ноутбуков, а также ультрабуков типа MacBook Air. (РБК-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

Статистика

ЕВРОПА: ДИСТРИБУТОРСКИЕ ПРОДАЖИ ЭЛЕКТРОННЫХ КОМПОНЕНТОВ В 2012 ГОДУ СНИЗИЛИСЬ

Согласно данным европейской отраслевой ассоциации Idea, дистрибуторские продажи электронных компонентов на европейском рынке в 2012 г. сократились по сравнению с 2011 г. на 13%, а заказы - на 10%.

При этом в IV квартале прошлого года продажи снизились против последнего квартала 2011 г. на 5,6%, а по сравнению с III кварталом 2012 г. - на 7,9%. Как указывают аналитики, за год продажи названных компонентов в Германии уменьшились на 3,6%, в Великобритании - на 6,2%, во Франции - на 0,9%, в Скандинавских странах - на 24,4%, в Италии - остались на прежнем уровне.

Дистрибуторские заказы на электронные компоненты в Европе в IV квартале 2012 г. были на 7,5% выше, чем в IV квартале 2011 г., и на 3,2% - по сравнению с III кварталом 2012 г.

В Германии заказы за год возросли на 10,2%, в Италии - на 36,3%, Великобритании - на 2,9%, но во Франции уменьшились на 12,7%, а в Скандинавских странах - на 14,3%.

Согласно другому источнику - германской FBDi, емкость рынка дистрибуторских продаж электронных компонентов в Германии в 2012 г. снизилась по сравнению с 2011 г. на 10% до 2,76 млрд. евро. Больше всего сокращение затронуло нишу полупроводниковых приборов (ПП), где те же показатели определялись в 12% и 1,91 млрд. евро. В области пассивных компонентов было зарегистрировано сокращение на 7,4% до 400 млн. евро, электромеханических компонентов - на 5,7% до 288 млн. евро, силовых компонентов и узлов - на 4,4% до 55 млн. евро, индикаторных компонентов - на 15% до 80 млн. евро.

Емкость дистрибуторского рынка электронных компонентов в IV квартале 2012 г. в Германии исчислялась в 611 млн. евро (-3,9% по сравнению с IV кварталом 2011 г.).

Заказы за год возросли на 10,2% - до 651 млн. евро. Показатель book-to-bill (отношение заказов к отгрузкам) составил 1,07.

По мнению президента FBDi, 2013 г. должен стать несколько более благоприятным. (БИКИ/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ: ЗАПАТЕНТОВАНА АВТОНОМНАЯ СИСТЕМА КОНТРОЛЯ МАРКИРОВКИ КАБЕЛЬНЫХ ИЗДЕЛИЙ

CAPRIS CMS2 (Contrast Measurement System 2) - это разработанная и запатентованная компанией Spectrum Technologies Plc, работающая независимо от основного оборудования система, специально предназначенная для измерения четкости (контрастности) наносимых лазером различных меток, обозначений, маркировок на электрических проводах, кабелях и волоконно-оптических кабелях, применяемых в авиационно-космической и других исключительно ответственных отраслях промышленности.

Система CAPRIS CMS2 является удобным инструментом обеспечения качества, который может использоваться простым и быстрым образом для мониторинга и измерения среднего уровня четкости маркировки на кабелях и проводах, нанесенной потребителем и/или изготовителем.

Система CMS2 основана на оптической технологии, при помощи которой рассчитывается контрастность путем измерения изменений яркости маркировки на поверхности образца (на отрезке, включающем изоляцию с маркировкой и без маркировки). Этот тип измерений является ключевым требованием целого ряда потребителей в авиационно-космической отрасли и таких конечных пользователей, как Boeing, Airbus, Sikorsky и ВМС США, в целях обеспечения качества и разборчивости/четкости обозначений маркировки на их кабельных изделиях. Вообще неприемлемыми считаются любые обозначения, дающие менее 40% контрастности.

Компания Spectrum Technologies выпустила на рынок свою первую систему CMS в 1996 г. и с тех пор произвела многочисленные модификации, для того чтобы повысить скорость, точность измерения, упростить и удешевить разработанную технологию. В частности, после реализации в течение двух лет проекта, финансируемого ВМС США, Национальный институт стандартов и технологии США (NIST) подтвердил функциональные возможности системы CAPRIS CMS2. В рамках этого проекта был усовершенствован алгоритм измерений с целью повышения качества контроля маркировки на цветной поверхности кабельных изделий при низких значениях контрастности и небольших размерах маркировки, а также для подтверждения точности измерений на кабельных изделиях белого цвета до +/-2% и повторяемости результатов измерения до +/-1%.

Система CAPRIS CMS2 была сертифицирована на соответствие требованиям спецификаций BAC5152 компании Boeing и SS7333 компании Sikorsky, а также на соответствие другим международным стандартам авиационно-космического сектора. (RusCable/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ГЕРМАНИЯ: КОМПАНИЯ HRADIL SPEZIALKABEL ПРЕДСТАВИЛА УДАРОПРОЧНЫЙ КАБЕЛЬ ДЛЯ СИСТЕМ ВИДЕОИНСПЕКЦИИ ТРУБОПРОВОДНЫХ СЕТЕЙ

Частые ремонты по причине повреждения кабеля - дело прошлого благодаря появлению созданного компанией Hradil Spezialkabel (Битигхайм-Биссинген) нового ударопрочного кабеля типа HRADIL HB44, предназначенного для проталкивания видеокамер при инспектировании трубопроводных сетей (pushrod cable).

При использовании этого кабеля возможно достичь экономии годовых расходов порядка 1000 евро. Эксплуатационные испытания, проведенные Штутгартским университетом (Stuttgart University), подтвердили, что создание нового кабеля HRADIL HB44 представляет собой важное научно-техническое достижение. Этот кабель может использоваться со всеми стандартными системами видеонаблюдения.

Новый кабель был представлен компанией Hradil Spezialkabel после двух лет интенсивных исследований и разработок. В основе этого достижения лежит совершенно новая комбинация материалов, внутри которых расположены медные проводники (например, медная проволока диаметром 0,16 мм). Несмотря на присущую кабелю HRADIL HB44 постоянно повышенную ударную прочность, такой кабель диаметром, например, 5,3 мм значительно более тонкий, легкий и гибкий, чем традиционный 6-жильный проталкивающий кабель диаметром 8,0 мм. Результаты стрессовых (нагрузочных) испытаний при Штутгартском университете подтвердили ударопрочность нового кабеля HRADIL HB44.

Одним из практических преимуществ этой разработки можно считать возможность новых областей применения роботизированных систем видеоинспекции канализационных трубопроводов. Исключительно высокая стабильность кабеля HRADIL HB44 означает, что при намного меньшем диаметре он может создавать такое же давление, что и традиционный проталкивающий видесистему кабель. Даже при использовании больших зондов, например, вертлюжного типа, с видеокамерой повышаются свойства проталкивания, и радиусы изгиба намного меньше. Еще одно преимущество: благодаря тому, что кабель легче по весу и имеет меньший диаметр, на кабельном барабане помещаются бóльшие длины, и поэтому в распоряжении потребителей всегда имеется дополнительный отрезок кабеля.

Повреждение фактически запрограммировано в традиционных проталкивающих видеокамеру кабелях. Это известная проблема: эти кабели регулярно ломаются при воздействии высокой механической нагрузки. Существует эмпирическое правило, по которому поломки происходят чаще, если такие кабели были в эксплуатации 3/4 года.

Общей нормой можно считать повреждение традиционного проталкивающего видеокамеру кабеля каждые три месяца, обычно непосредственно за камерной головкой - там, где механическая нагрузка максимальная. В этом случае кабель следует отрезать в точке повреждения и повторно присоединить штепсельный разъем. Такая операция может занять до 2-3 рабочих часов - кроме досадного периода вынужденного простоя. Дирк Бауэр, специалист по системам канализации, подсчитал: если предположить, что стандартный проталкивающий видеокамеру кабель рассчитан на средний срок службы 2-3 года, то сюда можно смело добавить до 8 случаев ремонтных работ. При средней стоимости примерно 250 евро за каждый ремонт это будет означать, что в год потребуется от 1000 до 2000 евро на ремонтные работы. Используя кабель Hradil HB44, те же самые расчеты приводят к нулю.

Новые версии проталкивающего видеокамеру кабеля типа HB44 вскоре будут готовы к выходу на рынок. Предлагаемый в настоящее время кабель HB44 имеет 6 токопроводящих жил. Альтернативные конструкции будут состоять из 3, 4 и 8 жил. К осени компания Hradil Spezialkabel будет готова предложить новый волоконно-оптический вариант кабеля. (RusCable/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

Статистика

ДАНИЯ: РЫНОК СВЕТИЛЬНИКОВ В 2011 ГОДУ ВЫРОС

В настоящее время Дания представляет собой 5,5-миллионную страну с покупательной способностью выше среднеевропейской (среднедушевые доходы составляют 42 тыс. евро). Продолжительность светового дня там резко колеблется в зависимости от сезона: если в июне она превышает 17 ч, то уже осенью становится значительно меньше, а в декабре вообще доходит всего до 7 ч. В то же время периодов, не требующих использования искусственного освещения, в Дании бывает мало, и спрос на светильники на протяжении года колеблется не слишком заметно.

В нише декоративных ламп предпочтение, как правило, оказывается светильникам простого и современного дизайна, хотя отрицать отсутствие спроса на изделия известных дизайнеров, в том числе эксклюзивные, также нельзя. Что касается светильников сугубо утилитарного назначения (предназначенных для простого освещения), то здесь покупатели обычно проявляют прагматизм и "чувствительность" к ценам. Именно это в первую очередь объясняет высокий уровень продаж в стране светильников низкой и средней ценовых категорий. Особая статья - осветительные приборы направленного действия, используемые в длительные зимние периоды. Спросом пользуется как датская, так и импортная продукция. Именно в Дании появились многие известные в мире дизайнеры, такие как Poul Henningsen (лампы PH), Verner Panton (Flower pot, Verpan, Panthella и т. д.), Le Klint или сравнительно недавно Cecile Manz.

В перечне наиболее крупных местных продуцентов светильников обычно фигурируют фирмы Louis Pulsen, Le Klint, Herstal и Thorn.

Общее производство в Дании электрических приборов для жилого фонда в 2011 г. оценивалось в 179 млн. евро.

Совокупный импорт светильников в Данию в 2011 г. определялся в 181115 тыс. евро, в том числе люстр и других электрических осветительных приборов, предназначенных для подвешивания или для крепления на потолке или стене, - 84978 тыс., ночников, конторских ламп и торшеров - 26227 тыс., прочих электрических осветительных приборов - 69910 тыс.

По данным таможенной статистики Дании, 17,8% импорта в страну приборов для освещения жилых помещений в указанном году приходилось на шведские изделия, 13% - австрийские, 8% - итальянские, 3,8% - французские.

Розничная продажа светильников для помещений осуществляется в стране несколькими торговыми сетями. Некоторые из них являются специализированными - такие, как Lysmesteren (30 торговых пунктов) или Lampeland (23 торговых пункта), но значительная часть осветительных приборов, реализуемых в Дании, представлена в бутиках, где зачастую наряду с ними предлагают бытовое электрооборудование (как крупное, так и мелкое). Эти бутики обычно входят в состав таких закупочных объединений, как El-plus (52 магазина), El-Salg (200) или IP Detal (31).

Светильники высшей категории можно приобрести в бутиках, специализирующихся на предметах оформления интерьеров, в крупных магазинах и в специализированных Интернет-магазинах. (БИКИ/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

США: ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ IBM CORP. В I КВАРТАЛЕ 2013 ГОДА СОКРАТИЛАСЬ

Чистая прибыль одного из мировых лидеров в области производства компьютерной техники и предоставления компьютерных услуг IBM в I квартале, который завершился 31 марта, сократилась на 1% и составила $3,03 млрд. Годом ранее этот показатель составлял $3,06 млрд. Такие данные приводятся в распространенном финансовом отчете корпорации.

Выручка IBM по итогам I квартала сократилась на 5% до $23,4 млрд.

Прибыль IBM в пересчете на одну акцию в I квартале составила $2,70, что на 3% больше аналогичного показателя годичной давности, когда прибыль на акцию составила $2,61.

IBM - один из крупнейших в мире производителей программного и аппаратного обеспечения, а также IT-сервисов и консалтинговых услуг. Штаб-квартира компании находится в Армонке (шт. Нью-Йорк). В филиалах IBM по всему миру заняты более 399 тыс. человек. (РБК-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

США: MICROSOFT CORP. ПРИЗНАЛА ПРОВАЛ WINDOWS 8

Microsoft перерабатывает операционную систему Windows 8 из-за неутешительных результатов - за полгода с момента выпуска Windows 8, корпорации Microsoft удалось продать всего порядка 100 млн. копий.

Глобальное обновление системы под кодовым названием Blue выйдет уже в этом году, рассказала руководитель маркетинга и финдиректор направления Windows Тэми Реллер в интервью Financial Times. "Мы признаем, что у пользователей возникают реальные трудности при адаптации", - заявила Реллер. По мнению FT, это почти беспрецедентный провал нового продукта крупной американской компании.

В сообщении в официальном блоге компании, Реллер заявляет о том, что Microsoft выпустит Windows Blue, ориентированный именно на пользователей Windows 8. Ранее ряд СМИ называли Windows Blue новой операционной системой, наследницей восьмой версии, но по словам финдиректора, обновление Windows Blue - это реакция Microsoft на замечания и пожелания пользователей.

Первые данные о Windows Blue появились еще в самом начале года, но тогда заявлялось, что Blue выйдет не раньше начала 2014 г. Сейчас же источники в корпорации говорят, что компания ориентируется на октябрь.

По словам менеджера Microsoft, в обновленной операционной системе будут реализованы функции, о которых просили пользователи. Кроме того, с ее выходом расширится список устройств, на которые можно будет установить программную платформу.

Согласно неподтвержденной информации, в Windows Blue появится кнопка "Пуск" доступная на традиционном рабочем столе, а также будет реализована возможность отказа от использования экрана с "живыми плитками".

Аналитики из IDC и Gartner говорят, что несмотря на все заверения Microsoft, Windows 8 так и не смогла встряхнуть рынок, а продажи новых компьютеров на базе "Восьмерки" и вовсе провалились.

В Microsoft заявляли, что за первый месяц компания продала 40 млн. копий Windows 8, еще через месяц - 60 млн., через полгода - 100 млн. Можно наблюдать замедление темпа продаж, что также сказалось и на убытках производителей ПК и ноутбуков.

Отмечается, что даже предыдущая не слишком удачная ОС от Windows, Vista по-прежнему опережает Windows 8 по распространенности - 4,8%. Из Mac OS самая популярная - свежая версия 10.8. В тоже время компания Microsoft уверена, что останется лидером в данном сегменте рынка. Windows 7 занимает на рынке 44,72%. XP, который является настоящим ветераном занимает 38,1%.

В общем количестве у Windows 91,78% рынка, а у Mac OC всего 6,94%.

При этом Интернет-обозреватель Microsoft в целом сохраняет уверенное лидерство на рынке со своими 55,81%, в то время как его главные конкуренты Mozilla Firefox и Google Chrome по данным за апрель имеют 20,3% и 16,35% рынка соответственно.

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)

ТАЙВАНЬ: ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ ASUSTEK COMPUTER INC. (ASUS) В I КВАРТАЛЕ 2013 ГОДА ВЫРОСЛА

Производитель компьютерной техники ASUSTeK Computer (Asus) в I квартале увеличил чистую прибыль до $202 млн. (6,05 млрд. тайваньских долл.). Выручка увеличилась на 16% до 105,16 млрд. тайваньских долл.

Хороший результат объясняется ростом продаж планшетов, объем реализации которых достиг 2,7 млн. устройств. Компания будет развивать это направление и дальше: в этом году средняя цена устройства на Windows 8 снизится до $300, что будет способствовать дальнейшему распространению этого вида компьютеров.

Выручка от планшетов и других мобильных устройств увеличилась на 219% г/г. Теперь на этот сектор приходится 19% чистой прибыли компании, а не 7%, как в прошлом году.

По данным IDC, поставки планшетов в I квартале выросли на 142,4% до 49,2 млн. штук, т. е. за три месяца было продано больше планшетов, чем за все первое полугодие прошлого года.

Положительная динамика, скорее всего, сохранится и во второй половине года, когда в продажу поступит новый планшет Nexus 7 от Google, который производит тайваньская компания Asus. Гаджеты будут оснащены процессорами Qualcomm Snapdragon. Несмотря на то что компания пытается удерживать максимально низкие цены на Nexus 7, новая версия будет существенно усовершенствована. В частности, ее оснастят экраном с более высоким разрешением, а сам гаджет при этом станет тоньше.

ASUSTeK Computer Inc. - расположенная на Тайване компания, производящая персональные компьютеры (по состоянию на 2013 г. входит в пятерку крупнейших производителей), а также компьютерные компоненты, такие как материнские платы, графические карты, а также ноутбуки, мониторы, мобильные телефоны, интернет-планшеты и оптические приводы. (РБК-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ФРАНЦИЯ: КОМПАНИЯ ALSTOM ОБЪЯВИЛА ФИНАНСОВЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ЗА 2012-2013 ФИНАНСОВЫЙ ГОД

С 1 апреля 2012 г. по 31 марта 2013 г. объем заказов, полученных компанией Alstom, составил 23,8 млрд. евро, что на 10% выше по сравнению с прошлым годом. Как и было объявлено, в четвертом квартале объем заказов достиг высокого уровня и составил 6,6 млрд. евро, и уже десятый квартал подряд превышает выручку. Выручка выросла на 2% по сравнению с прошлым годом и составила 20,3 млрд. евро. Операционная прибыль достигла 1463 млн. евро, что соответствует рентабельности по операционной прибыли в 7,2%, т. е. повышению на 10 базисных пунктов по сравнению с аналогичным периодом в прошлом году. Чистая прибыль повысилась на 10% по сравнению с результатом в 732 млн. евро 2011-2012 ф. г. и составила 802 млн. евро. Свободный денежный поток вышел на положительный уровень и составил в 2012-2013 ф. г. 408 млн. евро.

На ближайшем общем собрании акционеров компания Alstom планирует предложить выплату дивидендов в 0,84 евро на акцию, что на 5% выше по сравнению с прошлым годом.

"В 2012-2013 ф. г. группа добилась хороших коммерческих результатов, что выражается в высоких объемах заказов, превышающих выручку в каждом квартале отчетного года. Несмотря на низкую выручку сектора возобновляемых источников энергии и перенос сроков крупных проектов электросетевого подразделения по инициативе клиентов, выручка повысилась на 2%. Рентабельность по операционной прибыли выросла по сравнению с прошлым финансовым годом, главным образом благодаря качественному выполнению проектов и эффективным действиям по оптимизации издержек. После двух лет отрицательных показателей свободный денежный поток вышел на положительный уровень. Учитывая наши прочные позиции на всех наших рынках, наши долгосрочные прогнозы остаются положительными. Однако в краткосрочной перспективе мы ожидаем, что на наши результаты повлияет сниженный из-за сложившейся неблагоприятной экономической обстановки объем заказов. В этом контексте мы прогнозируем довольно слабый органичный годовой рост продаж, тогда как рентабельность по операционной прибыли останется на стабильном уровне в 2013-2014ф. г., а затем начнет постепенно расти, и в течение следующих двух-трех лет достигнет приблизительно 8%. Поступления денежных средств остаются нашим главным приоритетом, и мы ожидаем, что свободный денежный поток будет в течение этого периода год за годом оставаться на положительном уровне", - заявил президент - генеральный директор компании Alstom Патрик Крон. (RusCable/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ЮЖНАЯ КОРЕЯ: КОМПАНИЯ LS CABLE & SYSTEM РАЗРАБОТАЛА ОГНЕСТОЙКИЕ КАБЕЛИ С ВЫСОКИМИ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫМИ ХАРАКТЕРИСТИКАМИ

Компания LS Cable & System сообщает о разработке огнестойких кабелей, способных выдерживать температуру до 1000 град. С во время пожара. Эти новые кабели предназначены для передачи электроэнергии и сигналов в течение более трех часов к противопожарному оборудованию и средствам предотвращения пожаров (системам аварийного энергоснабжения, пожарной сигнализации, системам пожаротушения, вентиляционным установкам для защиты от ядовитых газов), для того чтобы обеспечить эвакуацию людей из зданий в случае пожара.

Существующие на рынке огнестойкие кабели способны выдерживать температуру до 750 град. С, в то время как новые кабельные продукты разработаны для экстремальных условий эксплуатации, например, при воздействии физических факторов, вызванных обвалом и разрушением зданий и работой водораспылительных установок при тушении пожара. Разработанные компанией LS Cable & System кабели сохраняют функции при высоких температурах 830-1000 град. С и обеспечивают снижение до минимума число человеческих жертв и повреждений имущества.

После того, как в прошлом году компания LS Cable & System впервые разработала огнестойкие кабели для эксплуатации на судах и морских установках, в результате активных исследований и разработок дополнительно были созданы огнестойкий кабели, предназначенные для зданий и инфраструктур (аэропорты, туннели и подземные железные дороги), огнестойкие кабели с силиконовой изоляцией и огнестойкие волоконно-оптический кабели. Кабель с силиконовой изоляцией обладает повышенной гибкостью, что способствует ускорению процесса развертывания кабеля во время экстремальной ситуации. Огнестойкие волоконно-оптические кабели обеспечивают успешную связь и работу систем аварийного энергоснабжения даже в случае пожара.

Разработав целую линейку огнестойких кабельных продуктов, компания LS Cable & System может предоставить кабельные решения для удовлетворения разнообразных нужд потребителей и предназначенных для широкого диапазона окружающих условий. (RusCable/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ЯПОНИЯ: ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ TOSHIBA CORP. В I КВАРТАЛЕ 2013 ГОДА СНИЗИЛАСЬ

Чистая прибыль Toshiba снизилась в I квартале на 62% до 23,01 млрд. иен ($232 млн.) с 61,22 млрд. иен годом ранее. Выручка увеличилась на 0,6% до 1,76 трлн. иен, а операционная прибыль сократилась на 17% до 96,05 млрд.

Компания продолжает терять деньги на производстве телевизоров и персональных компьютеров. Toshiba намерена постепенно уменьшить объемы производства бытовой электроники и сконцентрировать усилия на проектах, связанных с ядерной энергетикой, и изготовлении чипов флеш-памяти. Несмотря на неопределенность государственной политики в области ядерной энергетики в самой Японии, компания продолжает реализацию проектов АЭС за рубежом, прибыль от которых за последние два квартала серьезно увеличилась благодаря относительно низкому курсу иены.

По итогам текущего финансового года, который начался 1 апреля, аналитики Toshiba ожидают чистую прибыль в 100 млрд. иен при операционной прибыли в 260 млрд. иен. Выручка, по прогнозам, составит около 6,1 трлн. иен.

Летом компанию ожидает смена менеджмента. На пост президента и главного исполнительного директора компании назначен 62-летний Хисао Танака. Ранее он занимал должность исполнительного вице-президента компании. Танака приступит к выполнению обязанностей в новой роли с конца июня. Норио Сасаки, который пока еще возглавляет компанию станет вице-председателем совета директоров.

Японская корпорация Toshiba была основана в 1875 г. как производитель телеграфного оборудования. В настоящее время компания является одним из лидеров в производстве офисной и бытовой электроники. Основную продукцию корпорации в этой области на сегодняшний день составляют копировальные аппараты, компьютеры, жесткие диски, CD-ROM и DVD-ROM приводы, телевизоры, видеомагнитофоны, DVD-проигрыватели, проекционное оборудование, факсимильные аппараты, а также электронные компоненты. (РБК-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

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

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!

ВЫСТАВКИ, КОНФЕРЕНЦИИ, СИМПОЗИУМЫ

УКРАИНА: ВЫСТАВКА «МАШИНОСТРОЕНИЕ. МЕТАЛЛУРГИЯ – 2013» - ЗНАКОВОЕ ПРОМЫШЛЕННОЕ СОБЫТИЕ В ЗАПОРОЖЬЕ

В Запорожье, в выставочном центре "Козак Палац" прошли XXI международная специализированная выставка промышленного оборудования и технологий "Машиностроение. Металлургия - 2013" и IX международная специализированная выставка-конференция литейных технологий "Литье-2013".

Мероприятия традиционно проводятся Запорожской Торгово-промышленной палатой при поддержке Запорожской областной государственной администрации, Запорожского областного совета, Ассоциации литейщиков Украины, Физико-технологического института металлов и сплавов НАН Украины, Национального технического университета "Харьковский политехнический институт".

Новые технологии, разработки и тенденции на протяжении четырех дней демонстрировали 118 компаний из всех регионов Украины, а также зарубежные предприятия и официальные представительства ведущих мировых производителей из Швеции, Республики Беларусь, России, Нидерландов, Чехии, Швейцарии, Словакии, Германии, Австрии, Италии, США, Турции.

В числе участников и гостей - Ассоциация литейщиков и металлургов Республики Беларусь, делегации Болгарско-украинской индустриальной палаты, предприятий Донецкой области.

Такая масштабная презентация промышленного оборудования и технологий от отечественных и иностранных производителей проводится в Запорожье неслучайно, ведь предприятия региона - флагманы украинского авиа-, машиностроения, производства трансформаторов и другой высокотехнологичной продукции мирового класса.

Знаковым стал и необычный экспонат от одного из запорожских участников - предприятия "Триада-сварка" - легендарный автомобиль "Победа" как символ развития, экономического роста и стабильности:

"Мы стремимся внедрить во все отрасли народного хозяйства новейшее современное сварочное оборудование и технологии, материалы, так как именно технический уровень производства - наиболее активный фактор научно-технического прогресса и роста промышленности", - акцентируют внимание участники.

Акцент на сверхточном современном оборудовании делает и компания "Абпланалп Украина" - поставщик металлообрабатывающего оборудования. На выставке фирма представила вертикальный фрезерный и токарный станки, отвечающие мировым стандартам качества. Оборудование позволяет обрабатывать детали самых сложных конфигураций.

За время работы выставок посетителями стали более 3 тыс. специалистов: руководителей предприятий, технических специалистов ведущих металлургических комбинатов, менеджеров по закупкам и сбыту.

Один из популярных разделов экспозиции - инновационные разработки в области автоматизации производства, создания информационных продуктов для оптимизации технологических процессов. Актуальные направления представили компании "CSOFT Украина", "Скиф Контрол", "Элекран Софт" из различных регионов Украины.

Далеко не новичок на выставке - американская компания "Ханивелл" - уже работает с серьезными партнерами в Запорожье и поставляет оборудование для автоматизации технологических процессов.

"Мы хотим презентовать для наших ключевых клиентов в запорожском регионе - "Мотор Сич", "Ивченко Прогресс" - датчики давления абсолютно новой разработки", - говорит ведущий специалист компании Святослав Сиверин.

В свою очередь, акционерное общество "Мотор Сич" - один из постоянных участников - представило новейшие разработки в области станкостроения для модернизации машиностроительных предприятий. На стенде компании - поворотный стол для обработки деталей, предназначенный для высокоскоростного фрезерования. Полностью отечественная разработка - от литья до сборки - обладает главными преимуществами: коротким временем обработки и высокой точностью.

Запорожский выставочный форум промышленников - один из крупнейших в Украине. Мероприятие способствует реализации новаторских разработок, внедрению передового международного опыта, привлечению новых инвестиций, налаживанию деловых контактов.

По мнению вице-президента АЛУ Ольги Пономаренко, выставки "Машиностроение. Металлургия" и "Литье" можно считать знаковым событием в жизни всех производственников и ученых: "Здесь мы получаем толчок к дальнейшим научным разработкам. (На выставку в Запорожье приехали ведущие представители 9 украинских кафедр литейного производства)".

Международная конференция "Литье. Металлургия" (организатор - Ассоциация литейщиков Украины), уже ставшая неотъемлемой частью специализированного выставочного форума, заслуживает на звание ключевого научного события. Мероприятие смело можно назвать съездом передовых ученых Украины, Болгарии, Беларуси, России, Германии, а также представителей промышленности - лидеров отрасли. Центром обсуждения здесь стали достижения академической и прикладной науки, которые могут и должны способствовать промышленному развитию - прежде всего - украинских предприятий.

На протяжении уже многих лет выставка успешно объединяет сотни участников рынка - производителей, поставщиков, дилеров, покупателей, всех заинтересованных в поиске новых рынков сбыта, а также в расширении границ сотрудничества. Данное мероприятие хорошо известно в деловых кругах как отечественных промышленников, так и партнеров из-за рубежа.

Вниманию посетителей традиционно представляется широкий спектр продукции: абразивные материалы, гидро- и пневматическое оборудование, автотранспортная и складская техника, инструмент и оснастка, КИП и автоматика, литье, машины и механизмы, технологическое оборудование, металлургия и металлообработка, новые технологии, материалы и сырье, промышленная электроника, АСУ, сварка, сельскохозяйственная техника, станкостроение и приборостроение, топливно-энергетический комплекс, тяжелое машиностроение, химическая промышленность, электроника, кабельно-проводниковая продукция, энергосбережение. (Наталья Охромий)

РОССИЯ: ВЫСТВКА HELIRUSSIA-2013 СТАЛА КРУПНЕЙШИМ ЕВРОПЕЙСКИМ ВЕРТОЛЕТНЫМ СОБЫТИЕМ ГОДА

Выставка проводится в соответствии с распоряжением правительства Российской Федерации от 28 июля 2011 г. №1310-р. Организатор - Министерство промышленности и торговли Российской Федерации. Титульный спонсор мероприятия - ОАО "Вертолеты России", генеральный спонсор - "Еврокоптер Восток", официальный партнер выставки - "Новикомбанк".

В 6-й Международной выставке вертолетной индустрии приняли участие 205 компаний из 18 стран. По сравнению с предыдущими годами, выставка демонстрирует неуклонный рост. В 2011 г. в выставке участвовала 161 компания из 16 стран, 156 компаний из 14 стран в 2010 г. По сравнению же с первой выставкой, проведенной в 2008 г., общее количество экспонентов выросло на 60%.

Оценить модельный ряд и новинки крупнейших мировых производителей вертолетов в этом году пришло более 10 тыс. человек. В прошлом году выставку посетило около 9 тыс. москвичей и гостей столицы. На выставку также аккредитовалось свыше 300 представителей российских и зарубежных СМИ.

Среди посетителей в этом году были как политические и государственные деятели, зарубежные делегации, представители российских и иностранных силовых ведомств, бизнесмены, профессионалы вертолетной индустрии, представители российских и зарубежных СМИ, так и просто интересующиеся вертолетной тематикой.

Площадь экспозиции HeliRussia-2013 увеличилась почти на 1000 кв. м. и составила 12706 кв.м., на которых свою продукцию представили 205 (165 российских и 40 зарубежных) компаний, включая таких лидеров мирового рынка, как "Вертолеты России", Eurocopter, Sikorsky Aircraft, AgustaWestland, Bell Helicopter, MD Helicopters, Robinson, "Мотор Сич", Turbomecca, "Транзас", "ЮТэйр", ПАНХ и многих других.

На выставке впервые в России новозеландская компания Composite Helicopters представила свою революционную машину - первый в мире вертолет из композитных материалов - KC-518.

Посетители выставки также смогли увидеть первый собранный в России на совместном предприятии ОАО "Вертолеты России" и AgustaWestland СП HeliVert новейший многоцелевой вертолет AW139. Кстати, именно таким же вертолетом, но итальянского производства, пользуется премьер-министр России Д. Медведев.

Одной из ключевых тем выставки стало развитие санитарной авиации в России. Свое видение современных машин для выполнения санитарных и эвакуационных работ представили как ОАО "Вертолеты России" с легким многоцелевым вертолетом Ка-226Т в медицинской спецификации, так и компания Eurocopter показавшая на своем стенде специально оборудованный EC-145.

Впервые представили двигатели схемы V6 и V12 представители вновь образованной компании Russo-Balt. Отличительная черта двигателей - их универсальность. С небольшими доработками они могут быть использованы в авиации, морском и автомобильном транспорте.

Перед входом в выставочный павильон было выставлено два вертолета: военный вертолет Ми-35М и легкий многоцелевой вертолет производтства Казанского завода "Ансат".

Украинская компания "Мотор Сич" представила на выставке HeliRussia-2013 обновленный вертолет Ми-2 собственной разработки. Как сообщил генеральный директор ПАО "Мотор Сич" Вячеслав Богуслаев, Ми-2 послужил прообразом нового вертолета под названием МСБ-2. "От старого вертолета у него остались только лопасти. Разработана машина конструкторским бюро, созданным в "Мотор Сич", - проинформировал Богуслаев. На такой шаг предприятие пошло по той причине, что в мире сейчас простаивает огромное количество вертолетов Ми-2. Таких машин всего было построено более 5 тыс. Только на Севере и Дальнем Востоке России эксплуатируется 900 Ми-2, практически все они остаются на земле из-за выработанного ресурса и устаревшего двигателя ТВ2.

Всего на выставке было представлено 16 машин российских и зарубежных производителей, в том числе: Gazelle SA341, Robinson R-22, R-66 и две машины R-44, AgustaWestland AW119 Koala, Eurocopter EC-130 T2 и EC-145, Ка-226Т, MD-520, Bell-429, "Ансат", AgustaWestalnd AW-139, "Авиапроект" АП-55, модернизированный украинским заводом "Мотор Сич" Ми-2 - МСБ-2и военно-транспортный Ми-35М.

В официальной церемонии открытия выставки приняли участие: заместитель председателя правительства РФ Дмитрий Рогозин; министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров; генеральный директор ГК "Ростехнологии" Сергей Чемезов; заместитель председателя Совета Федерации Федерального собрания Российской Федерации Вячеслав Штыров; заместитель директора Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству Анатолий Пунчук; генеральный директор ОАО "ОПК "Оборонпром" Дмитрий Леликов; генеральный директор ОАО "Вертолеты России" Дмитрий Петров; председатель правления Ассоциации вертолетной индустрии Михаил Казачков и другие официальные лица.

В адрес участников, организаторов и гостей выставки пришла поздравительная телеграмма от президента Российской Федерации Владимира Путина.

Заместитель председателя правительства РФ Дмитрий Рогозин, который не первый год принимает участие в открытии выставки, выступил первым, заявив, что "HeliRussia устанавливает компетенцию нашей страны". "В современной России нужна не только конкуренция, но и кооперация. Смотрите, любуйтесь, восхищайтесь. Ничего более изящного, чем современный вертолет, еще не придумала человеческая мысль", - сказал Дмитрий Рогозин.

По словам Дмитрия Рогозина, Россия становится "наикрепчайшей в мире вертолетной державой". Вице-премьер отметил, что за последнее время удалось не только полностью восстановить компетенцию страны, но и укрепить ее. Также, по мнению Дмитрия Рогозина, российское законодательство о применении вертолетов в крупных городах требует дальнейшей либерализации, так как "это единственный вариант доставки и полиции, и скорой помощи, и других спасательных и оперативных служб в любую точку города". Поэтому, по словам Вице-премьера, необходимо активизировать строительство дополнительных вертолетных площадок.

Министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров отметил, что количество участников выставки увеличивается каждый год.

Приветствуя участников и гостей выставки, глава Минпромторга России, в частности сказал: "Мы с вами оказались свидетелями создания новых проектов. Это и совместный проект с AgustaWestland. При этом - не только по вертолетам, которые сегодня уже собраны и представлены здесь. Сейчас ведутся работы по созданию нового вертолета в нише 2,5 т. Надеюсь, что уже в 2016 г. этот вертолет будет сертифицирован, и начнутся поставки первым клиентам. Мы с вами оказались свидетелями получения второго рождения вертолета КА-62, который начинал создаваться еще в конце 1980-х - начале 1990-х годов. Сегодня это совершенно другая, абсолютно новая машина международной кооперации с современным, абсолютно новым двигателем. Надеюсь, что эти международные связи российской вертолетной индустрии будут только расширяться и укрепляться".

Сергей Чемезов отметил возросшую роль российских вертолетов на мировом рынке. "Консолидация вертолетостроительных активов в рамках холдинга "Вертолеты России" себя оправдала, - заявил на церемонии открытия выставки глава "Ростехнологий". - На российскую вертолетную технику сохраняется стабильно высокий спрос. За последние пять лет объем экспортных поставок увеличился более чем на треть, а производство выросло почти в четыре раза. "Вертолеты России" занимают десятую часть гражданского и пятую часть военного сегмента мирового рынка. Сегодня это динамичная международная компания, выпускающая новые продукты".

После открытия выставки, заместитель министра промышленности и торговли Юрий Слюсарь удостоил представителей компании AgustaWestland Чезарио Каччи и Альберто Понти знаком отличия "Почетный авиастроитель Российской Федерации".

По словам представителей компании, уже в июне этого года первый AW139 российской сборки будет доставлен клиенту, заказавшему две машины. Вторая будет передана осенью. Все вертолеты будут в ВИП-исполнении и оснащены комплексной системой антиобледнинения, позволяющей выполнять полеты при любых погодных условиях.

Компания Eurocopter на своем стенде представила две машины - легкий вертолет EC-145, подготовленный для оказания срочной медицинской помощи и эвакуации пострадавших, а также свой бестселлер - модернизированный легкий вертолет EC-130 T2, являющийся, на сегодняшний день самым тихим вертолетом в своем классе. Объемы заказа EC-130 T2 только за 2012 г. превысили 70 шт.

Основу российской экспозиции составил объединенный стенд ГК "Ростехнологии", включавший экспозиции компаний ОАО "ОПК "Оборонпром", ОАО "Концерн Радиоэлектронные технологии" (КРЭТ), совместный стенд компаний "Рособоронэкспорт" и Концерна "Авиационное оборудование".

Помимо упоминавшихся выше Ка-226Т, Ми-35М и "Ансата", холдинг "Вертолеты России" представил на стенде макеты всех производимых сегодня компанией вертолетов. Также, компания перед выставкой объявила, что может возобновить процесс ремоторизации своего легкого вертолета Ми-34. Обновленная машина, сроки создания которой пока не определены, будет производиться на совместном россйсок-итальянском СП HeliVert в подмосковном Томилино.

Входящая в "Оборонпром" "Объединенная двигателестроительная корпорация" (ОДК) представила на выставке ряд новейших двигателей, в том числе турбовальный двигатель пятого поколения ВК-800В обладающий высокой экономичностью и низкой ценой производства. Холдинг "Швабе" продемонстрировал обзорно-поисковую систему ГОЭС-337М для вертолетов Ми-17. Она обеспечивает круглосуточное обнаружение, распознавание, захват и автосопровождение наземных целей.

Предприятия КРЭТ представили несколько моделей бесплатформенных инерциальных навигационных систем, используемых для определения местоположения самолетов, ракет и судов. КРЭТ является основным производителем бортового радиоэлектронного оборудования для Ка-52, одного из самых совершенных боевых вертолетов в мире.

Концерн "Авиационное оборудование" представил свыше 40 своих разработок. В частности, НПП "Респиратор", входящий в "Авиационное оборудование", представил блок кислородного питания БКП-3-210Р со значительно уменьшенной массой и огнетушитель УБШ с модернизированной пироголовкой, отличающейся небольшими габаритами.

Компанией "Авиапроект" на выставке был впервые представлен не только полноразмерный макет своего новейшего легкого четырехместного вертолета сосной схемы АП-55, но и его главный редуктор. По словам представителей компании, производственные мощности предприятия готовятся под выпуск до 60 машин в год. Планируемая дальность полета АП-55 - 515 км, полезная нагрузка - 300 кг, статический потолок - 3600 м.

Традиционно насыщенной была и деловая программа выставки. В этом году в рамках HeliRussia-2013 состоялось 46 разнообразных презентаций, мастер-классов, конференций и круглых столов. Ключевым событием стала 2-я Межведомственная научно-практическая конференция "Санитарная авиация и медицинская эвакуация - 2013". На конференции обсуждались вопросы, связанные с санитарной авиацией в России. На конференции выступали представители государственных органов исполнительной власти, специалисты медицинских организаций, имеющие опыт медицинской эвакуации пациентов с использованием самолетов и вертолетов, организации, участвующие в разработке, производстве и сертификации авиационной и медицинской техники.

В рамках конференции состоялись мастер-классы "Работа авиационной медицинской бригады при эвакуации пациента на дальние расстояния", проведенный специалистами учебного центра по подготовке специалистов авиационных медицинских бригад ВЦМК "Защита" Минздрава России с использованием вертолета Ка-226Т и "Оказание экстренной медицинской помощи пострадавшим на месте происшествия с использованием санитарных вертолетов" представленный сотрудниками Научно-практического центра экстренной медицинской помощи Департамента здравоохранения Москвы на базе вертолета Eurocopter EC-145.

Живой интерес у участников вызвало подписание соглашения в области летной годности и процедур реализации между АР МАК и Главным управлением гражданской авиации Перу. Документ облегчает выдачу экспортных сертификатов летной годности и делает беспрепятственной процедуру регистрации новых вертолетов российского производства в авиационном реестре республики и, фактически, открывает для российских вертолетов небо Перу.

"Вертолеты России" подписали соглашение с компанией "ПАНХ" о совместной работе по расширению сфер применения гражданских вертолетов. Документ предполагает сотрудничество в области проведения лидерной эксплуатации новых и модифицированных типов российских вертолетов в производственных условиях, изучение требований заказчиков авиационных работ к внешнему облику и технико-экономическим характеристикам коммерческих вертолетов, особенностям их эксплуатации и применения в России и других странах. Компании также намерены совместно производить оценку технического уровня и конкурентоспособности существующих и перспективных гражданских вертолетов и определять общие направления модернизации российской гражданской вертолетной техники в соответствии с требованиями авиационного рынка. Помимо этого, среди проектов, отраженных в соглашении, - создание, изготовление и применение в учебных целях новых тренажеров российских вертолетов.

В первый день выставки дистрибутор вертолетов AgustaWestland в России компания Exclases Holdings подписала новый контракт на поставку пяти вертолетов AW139 российской сборки. Машины будут поставлены как в ВИП-, так и в транспортной конфигурации.

ЗАО "Транзас Авиация", предприятие Группы "Транзас", и компания Jet Transfer, официальный представитель американского производителя вертолетов Bell Helicopter, подписали соглашение о сотрудничестве в части

установки оборудования "ГЛОНАСС/GPS" на вертолеты Bell-407 и Bell-429. Оснащение вертолетов Bell приемоиндикатором "ГЛОНАСС/GPS" TSS (Transas Satellite System) производства "Транзаса" будет осуществляться в соответствии с постановлением правительства РФ об оборудовании аппаратурой "ГЛОНАСС" всех воздушных судов иностранного производства, эксплуатируемых в Российской Федерации, к январю 2017 г.

Также большое внимание со стороны участников выставки привлекла Международная конференция "Рынок вертолетов: реалии и перспективы", организованная Ассоциацией вертолетной индустрии и отраслевым агентством "АвиаПорт". На конференции рассмотрены параметры российского вертолетного рынка с позиции потребителей и производителей вертолетной техники при участии представителей ведущих эксплуатантов и производителей вертолетов. По словам модератора конференции, исполнительного директора отраслевого агентства "Авиапорт" Олега Пантелеева, сегодня российские компании предпочитают покупать иностранные легкие вертолеты вместо тяжелых отечественных. Российские машины класса Ми-8/17 заменяются на более легкие машины иностранного производства. В 2012 г. на внутренней рынок российскими производителями было суммарно поставлено 20 гражданских машин, большая часть из них адресована госзаказчикам и федеральным ведомствам. В то же время иностранных машин в прошлом году на российский рынок поставлено 97. Доминирует легкий вертолет "Робинсон-44": на внутреннем рынке РФ в прошлом году было продано 58 таких машин.

"Тенденция доминирования "Робинсон-44" говорит о том, что себестоимость летного часа этой машины самая низкая, - отметил, в свою очередь, председатель правления Ассоциации вертолетной индустрии Михаил Казачков. - Заказчик голосует рублем. У "Робинсон-44" самые низкие цены, он лидирует. В этом и есть основная тенденция: заказчик стремится минимизировать затраты на транспортные услуги. Если в дальнейшем, производя вертолеты, российские компании будут наращивать стоимость летного часа, то будут преобладать вертолеты легкие, однодвигательные".

На научно-практической конференции "Авиационное бортовое оборудование" обсуждались актуальные вопросы, связанные с текущим состоянием и перспективами развития бортового оборудования, роль которого в облике современных вертолетов неуклонно растет. В рамках конференции был проведен круглый стол "Прогноз развития бортового оборудования для перспективных вертолетов". Модераторы - Гиви Джанджгава, генеральный конструктор ОАО "Концерн "Радиоэлектронные технологии", д. т. н., профессор, заслуженный деятель науки РФ, лауреат государственных премий и Владимир Макарейкин, директор по инновационному развитию и государственным программам ОАО "Вертолеты России". В мероприятии приняли участие представители правительства Российской Федерации, Минпромторга России, Минэкономразвития России, Минобороны России, ФСБ, МВД, МЧС, Госкорпорации "Ростех", ОАО "Вертолеты России", ОАО "Концерн "Радиоэлектронные технологии", иностранных и российских предприятий авиаприборостроительной и вертолетостроительной отраслей, а также профильных СМИ.

Будущее мирового вертолетостроения, а также практика и перспективы использования композитных материалов, сертификация и безопасная эксплуатация техники, построенной с использованием инновационных материалов обсуждалась в рамках круглого стола "Применение композитных материалов в винтокрылой авиационной технике", организованного технологической платформой "Авиационная мобильность и авиационные технологии", Департаментом авиационной промышленности Министерства промышленности и торговли России и ОАО "Вертолеты России".

Ключевым же событием выставки стало открытие 17 мая первого российского хелипорта на крыше МВЦ "Крокус-Экспо". Совместный проект "Русских Вертолетных Систем" и "Вертолетов России" обладает полноценным залом ожидания, зоной досмотра и регистрации. К услугам клиентов и гостей бизнес-центр с доступом в интернет, бар, а также полноценная зона отдыха.

Уникальность первого российского хелипорта заключается не только в его современном оснащении, но и в его транспортной доступности - фактически, клиенты хелипорта смогут использовать все существующие виды транспорта: в непосредственной близости от хелипорта находятся Московская кольцевая автомобильная дорога (МКАД), пр. Маршала Жукова, переходящий в Новорижское шоссе, яхт-клуб "Крокус-Сити", а также станция метро "Мякинино".

Первыми пассажирами хелипорта "РВС" стали известный кутюрье Валентин Юдашкин, специально прибывший на открытие на вертолете из резиденции и генеральный директор авиакомпании "ЮТэйр" Андрей Мартиросов, ставший лицом, совершившим официальный вылет из хелипорта.

Традиционно, HeliRussia является не только главной европейской площадкой для демонстрации вертолетной техники и оборудования, но и интерактивной площадкой, на которой будет интересно как профессионалам вертолетной индустрии, так и просто любителям авиации вне зависимости от возраста и других увлечений.

Торжественным событием года для членов вертолетного сообщества стала Церемония награждения ежегодной премией АВИ В этом году на премии от АВИ было выдвинуто 68 соискателей. Итоги были подведены в присутствии руководителей крупнейших компаний-производителей вертолетов, а также почетного члена ассоциации Сергея Сикорского - сына легендарного изобретателя вертолета, русского и американского авиатора Игоря Сикорского.

На выставке подведены итоги шестого Международного фотоконкурса на лучшую работу по вертолетной тематике "Красота винтокрылых машин". Всего, за период проведения, на конкурс было прислано свыше 600 фотографий, из которых выбрано 12 победителей в четырех номинациях: "Вертолет - труженик", "Вертолет - солдат", "Вертолет - спортсмен" и "Вертолет и Природа".

Команда HeliRussia уже на протяжении шести лет организует крупнейшее европейское событие в вертолетной индустрии на самом высоком уровне. Каждый год несколько сотен экспонентов и несколько тысяч посетителей могут по достоинству оценить развитие российского вертолетного рынка, его перспективы и тенденции, познакомиться с новинками мирового вертолетостроения, принять активное участие в деловой программе выставки, обменяться опытом с коллегами со всего мира, а также напрямую и без посредников представить свое видение будущего вертолетной индустрии как производителям вертолетов и вертолетного оборудования, так и соответствующим органам власти.

Проведенная выставка в очередной раз закрепила за Россией статус одного из крепких и динамично-развивающихся лидеров мировой вертолетной индустрии, что было отмечено практически всеми участниками HeliRussia-2013. (АвиаПорт/Машиностроение Украины, СНГ, мира)